

Bogusław Molecki

# Ocena jakości statycznej informacji pasażerskiej na przystankach i stacjach kolejowych PKP Polskich Linii Kolejowych

*Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów (2012/13), obowiązek umieszczania rozkładów jazdy na stacjach i przystankach kolejowych przeszedł z przewoźników na zarządcę infrastruktury kolejowej. Rozwiązanie takie miało usprawnić cały proces i podnieść jakość informacji dla pasażerów. Pierwsze ogłoszenia o nowym rozkładzie jazdy pojawiły się z wyprzedzeniem około miesiąca. Po zgłoszeniu błędów i nieścisłości, w momencie zmiany rozkładu wywieszona została druga, skorygowana wersja ogłoszeń. W lutym na stacje i przystanki trafiła wersja trzecia, związana z przypadającą w tym terminie korektą rozkładu jazdy. Stabilizacja postaci ogłoszeń pozwala na ocenę ich jakości, rozumianej jako czytelności i przydatności dla potencjalnych pasażerów.*

## Rys historyczny problemu

Przez lata, w efekcie nacjonalizacji spółek kolejowych (por. [9]), kwestia publikowania rozkładu jazdy została rozwiązana jednoznacznie przez nałożenie odpowiedzialności na kolej, jako instytucję, za prezentowanie swojej oferty. Kolej będąca monopolistą i przedsiębiorstwem w pełni zintegrowanym, odpowiadała zatem za całokształt działań związanych z projektowaniem, realizacją i reklamą oferty. Ruch innych przewoźników możliwy był w bardzo ograniczonym zakresie i dotyczył zasadniczo rejonów przygranicznych, toteż kwestie informacji na tym terenie również były rozwiązywane w sposób naturalny.

Zmiany nastąpiły w efekcie liberalizacji rynku. W Polsce, z jednolitego organizmu kolei wydzielono zarządców (niestety nie – zarządcę) w założeniu nadal państwowej infrastruktury oraz przewoźników, których część została objętych przekształceniami własnościowymi (pojawiły się również przedsiębiorstwa prywatne). Podczas reformy kolei nie wprowadzono jednak rozwiązań chroniących klientów – czego najbardziej dobitnym przykładem jest brak zapisu (znanego z reform w Wielkiej Brytanii) o konieczności zachowania wspólnego biletu, funkcjonującego analogicznie, jak za kolei państwowej (szerzej: [6]).

Wynikłe z tego rozwiązania problemy były łatwe do przewidzenia – na podstawie analizy skutków uwolnienia pasażerskich przewoźników drogowych, które rozpoczęte zostało jeszcze w okresie PRL. W zakresie publikacji rozkładów jazdy, nałożenie tego obowiązku na przewoźników drogowych zaowocowało ustawianiem na przystankach własnych (odrębnych) słupków przystanko-

wych i dezintegracją informacji pasażerskiej. Dopiero w 2003 r. (por. [8]) weszło w życie rozporządzenie, przekazujące kwestie ustawiania znaków drogowych we władanie zarządców dróg. Rozwiązanie to dotyczy jednak jedynie samych tarcz znaków – stąd problem osobnych rozkładów jazdy nadal jest obecny (fot. 1), a niektóre ośrodki (w tym Warszawa) podtrzymują również kwestię samodzielnego ustawiania znaków [5].



Fot. 1. Efekty liberalizacji przewozów autobusowych w terenie – dezintegracja informacji przystankowej: trzy różne słupki przystankowe trzech obsługujących przystanek przewoźników i czwarty słupek – znaku przystankowego – ustawiony przez zarządcę drogi

Fot. B. Molecki

W odróżnieniu od przewozów drogowych, na kolei proces liberalizacji przebiegał z punktu widzenia publikowania rozkładów jazdy nieco odmiennie. Po podziale PKP, jedna spółka, posiadająca dominującą pozycję w przewozach (PKP Przewozy Regionalne sp. z o. o.) przejęła drukowanie rozkładów jazdy (zarówno plakatowych, jak i książkowych). O tym, że takie rozwiązanie nie było w pełni przemyślane, można się było przekonać już w sezonie 2005/6, kiedy w Sieciowym Rozkładzie Jazdy Pociągów zabrakło kolei wąskotorowych (por. [4]). Z czasem, po usamodzielnieniu tej spółki oraz powołaniu kolejnych przewoźników (w tym samorządowych) sytuacja skomplikowała się do tego stopnia, że postanowiono o przekazaniu rozkładów jazdy w ręce zarządcy infrastruktury. Efekty widoczne dla pasażera kolei do złudzenia przypominają dziś to, co wcześniej miało miejsce na drogach (fot. 2).

## Uwarunkowania prawne

Kwestię publikowania rozkładów jazdy w Polsce reguluje rozporządzenie MTiGM w sprawie rozkładów jazdy [12], będące aktem wykonawczym Prawa Przewozowego. Rozporządzenie to między innymi określa treść rozkładów jazdy, a także sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy.

W założeniach, przystankowy rozkład jazdy ma zawierać co najmniej (§12.1):

- siedzibę i adres przewoźnika;
- nazwę przystanku albo dworca;
- miejscowość docelową oraz co najmniej jedną pośrednią (o ile takowa istnieje) na trasie przejazdu;
- dzień wejścia w życie rozkładu jazdy (nie wymaga się natomiast obligatoryjnie terminu ważności);
- oznaczenie charakteru przewozów (użyteczności publicznej, regularny specjalny, inny regularny);
- oznaczenie odpowiednim symbolem kategorii pociągu (osobowy, pociąg ekspresowy, pociąg ekspresowy) oraz podanie nazwy handlowej pociągu (o ile istnieje), a także usługi przewozowej w komunikacji międzynarodowej i kwestii rezerwacji miejsc – o ile dotyczy;
- oznaczenie dostępności dla niepełnosprawnych;
- godziny przyjazdu, odjazdu lub częstotliwości kursowania;
- objaśnienia oznaczeń i symboli.

Ponadto zaznacza się, że informację dotyczącą rozkładu jazdy, umieszczaną w budynku dworca przygotowuje się odpowiednio na tle białym (dla przyjazdów) i żółtym (dla odjazdów).

Szczegółowa lektura aktu dowodzi, że w praktyce rozporządzenie uwzględnia głównie specyfikę przewozów drogowych – i na podstawie tych doświadczeń zostało stworzone. Przykładem może być obowiązująca lista oznaczeń terminów kursowania (ujęta w załączniku do rozporządzenia), obejmująca rozwiązania rodem z komunikacji autobusowej PKS: wielkie i małe litery (nieujęte jak na kolei w okręgi), odpowiadające poszczególnym ograniczeniom, które w dodatku można łączyć – np. zestaw *Ee* oznacza: kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt (*E*), nie kursuje w okresie ferii letnich (*e*). Warto dodać, że dobór oznaczeń do opisów jest dość przypadkowy – dla przykładu przeciwnemu do oznaczenia *e* opisowi kursuje w okresie ferii letnich odpowiada symbol... *L*, a z kolei mała litera *l* (w rozporządzeniu, przy czcionce szeryfowej nie do odróżnienia od cyfry 1!) oznacza nie kursuje 31 XII.

Podsumowując, rozporządzenie nie wniosło niestety nowej jakości do postaci rozkładów jazdy – utrwaliło natomiast niekorzystne zaszczości pochodzące z systemu transportu drogowego.

## Uwarunkowania międzynarodowe

Ze względów historycznych, kolej, prowadząca również ruch międzynarodowy, podjęła już przed laty próby ujednoczenia sposobu prezentacji informacji pasażerskiej. Ustalenia te zawarte zostały w karcie UIC 413 [13]. Zalecenia dotyczące tworzenia informacji na temat rozkładów jazdy dla pasażerów zawarto w załączniku C (osoby chętne do zapoznania się z kartą UIC niestety należy uczulić na fakt, że polska wersja językowa [13], przetłumaczona przez Biuro Tłumaczeń PRO FUTURO, została zredagowana wyjątkowo nie dbale i bez znajomości uwarunkowań i słownictwa kolejowego; zrozumienie niektórych zapisów możliwe jest tylko poprzez mechaniczne przetłumaczenie wstecz na język angielski bądź niemiecki oraz przeczytanie tak stworzonego obcego zdania ze zro-



Fot. 2. Dezintegracja informacji na kolei: trzy różne (na szczęście podobne) gabloty dwóch obsługujących przystanek przewoźników (w głębi) i trzecia (najbliższa) – ustawiona przez zarządcę infrastruktury Fot. P. Waszkielewicz

zumieniem; jakość tłumaczenia najlepiej oddaje stwierdzenie z załącznika C, dotyczące godzin odjazdów:  *pionowa kolumna z jasno czarnym tłem*).

Preferowana jest chronologiczna postać rozkładów jazdy, której przykłady zawarto bezpośrednio w karcie. Dopuszcza się w ruchu lokalnym również rozkłady trasowe, bądź kierunkowe.

W założeniach, rozkład jazdy ma zawierać:

- tytuł (*Odjazdy, Przyjazdy*) w języku lokalnym oraz angielskim, niemieckim i francuskim;
- nazwę stacji;
- termin obowiązywania;
- godziny odjazdu pociągów, wraz z informacją dotyczącą ograniczeń w terminach kursowania (jeśli wymagane jest szersze omówienie terminów kursowania, tekst można umieścić przy opisie przebiegu pociągów, samo oznaczenie ograniczeń w kursowaniu musi być jednak umieszczone w tej kolumnie);
- dane pociągów (rodzaj i numer pociągu, wskazanie przewoźnika, szczegółowe informacje dotyczące dodatkowych wagonów i usług);
- przebieg pociągów (nazwa handlowa – jeśli istnieje; przy odjazdach: chronologicznie stacje pośrednie z godzinami przyjazdów, tłustym drukiem stacja docelowa z godziną przyjazdu, pod nią – ewentualne dane o połączeniach bezpośrednich; przy przyjazdach – analogicznie, stacja początkowa drukiem półtłustym);
- numer toru i/lub peronu;
- klucz do użytych oznaczeń.

Zaznaczyć przy tym należy, że informacja o przewoźniku przy dominującej roli jednego podmiotu powinna być wykonana w postaci zbiorczej – tzn. adnotacji wszystkie pociągi przewoźnika X, o ile opis nie stanowi inaczej. W takiej postaci tylko w przypadkach odbiegających od domyślnej normy zwraca się na to uwagę pasażera. Podobne podejście przyjęto w zakresie oznaczeń barwnych – czerwony kolor wpisów rezerwowany jest dla pociągów wymagających dodatkowych opłat, bądź dalekobieżnych (w domyśle – nieprzeznaczonych do codziennych dojazdów).

Zaznacza się, że informacja o odjazdach powinna znaleźć się na każdym przystanku czy stacji. Przy dużym ruchu podróźnych,

bądź znaczeniu turystycznym, wskazuje się na konieczność podania również godzin przyjazdów. Tabele przyjazdów powinny być drukowane na białym tle, odjazdów – na żółtym (ewentualnie można wykorzystać żółte podkreślenie).

Istotnym elementem karty jest omówienie kwestii ograniczeń kursowania, zawarte w załączniku D – z nacelnym założeniem europejski rozkład jazdy musi być zrozumiały dla wszystkich – przez co rozumie się: minimalizację użycia tekstu, brak odniesień do krajowych świąt lub dni szkolnych, używanie odwołań do konkretnych dat oraz jasnych piktogramów:

- dni tygodnia oznacza się cyframi 1–7 w okręgach;
- miesiące oznacza się liczbami rzymskimi I–XII;
- zamiast słowa oprócz używa się znaku Ø (przekreślony okrąg);
- zamiast słowa oraz używa się znaku plus w okręgu.

Co jednak interesujące, modelowe przykłady przedstawione w załączniku C, pochodzące z kolei niemieckich, zawierają tekstowe opisy terminów kursowania – na przykład: So vom 10. Dez bis 11. Feb; So vom 5. Mär bis 2. Dez, auch 7., 9. Apr, 28. Mai, 3. Okt nur von Leipzig Hbf. Ważne jest zatem, że minimalizacja tekstu jest kierunkiem pożądanym, ale nie należy rozumieć jej jako bezwzględnego obowiązku, utrudniającego korzystanie z kolei dotychczasowych klientów.

## Uwarunkowania historyczne

Dla pełności obrazu, należy jeszcze wziąć pod uwagę polskie tradycyjne podejście do prezentowania rozkładów jazdy, które miało miejsce na kolei. Pomocą w tym zakresie może służyć na przykład publikacja [3], prezentująca ustandaryzowane podejście do kwestii informacji pasażerskiej na dworcach PKP.

Pełen rozkład jazdy tradycyjnie wydawany był przez kolej w postaci książkowego tabelarycznego rozkładu jazdy (*Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów*, zwyczajowo zwany Orbisem) [1]. Należy przywołać to wydawnictwo, ponieważ do początku lat dziewięćdziesiątych na dworcach tabelaryczne rozkłady jazdy były rozwieszane w formie plakatowej. Na stacjach węzłowych, przy większej liczbie potrzebnych plakatów, wykorzystywane były specjalne obrotowe walce, umożliwiające umieszczenie większej ilości informacji na mniejszej powierzchni ściany.

Drugą formą prezentacji były rozkłady chronologiczne, czyli prezentujące przejeżdżające przez daną stację lub przystanek pociągi w kolejności zgodnej z upływającym czasem. Rozkłady takie wykonywane były tylko dla stacji o większym ruchu pasażerskim (jeden lub dwa plakaty odjazdów, dla największych – również przyjazdów, najczęściej zbliżone do formatu B1). Zawarte tam informacje były generalnie zgodne z kartą UIC 413, czyli na plakacie przyjazdów były informacje o stacji początkowej i przeszłych stacjach pośrednich biegu danego pociągu, a na plakacie odjazdów – o przyszłych stacjach pośrednich i stacji docelowej.

Dla przypadków, gdy liczba danych nie wymuszała druku osobnych plakatów odjazdów i przyjazdów, opracowano formę łączoną: **po lewej** stronie zamieszczano informacje **o przyjazdach**, **po prawej** – **o odjazdach**. W ten sposób przejazd pociągu zawarty był jednym wierszem – po lewej stronie ujęta była stacja początkowa i przeszłe stacje pośrednie, w środku – godzina przyjazdu i odjazdu na analizowanej stacji oraz informacje o składzie pociągu i terminach kursowania, a po prawej – przyszłe stacje pośrednie i stacja docelowa. Taki zapis był zgodny z logiką: pociąg **najpierw** musiał skądś **przyjechać**, aby **później** dokądś **odjechać**. Należy jednak zauważyć, że pociągi rozpoczynające i kończące

bieg pozostawiały na plakacie wiele pustego miejsca, stąd ta forma prezentacji nie była popularna na stacjach węzłowych – tam starano się drukować odrębne plakaty przyjazdów i odjazdów, nawet jeśli ich format był mniejszy niż B1.

Trzecią formą prezentacji, najbardziej popularną, były rozkłady kierunkowe. Ujmowano na nich odjazdy pociągów w określonych kierunkach, co bardzo istotne – zestawione nie tylko według stacji docelowych, lecz również pośrednich. Oznaczało to, że pociągi kursujące na trasie A-B-C-D mogły w rozkładzie być wymieniane wielokrotnie: nie tylko przy D, ale również B i C. Zestawienia odjazdów prezentowano oczywiście na żółtym tle, przyjazdów – na białym.

Również dla tej formy opracowano wariant dla małych stacji – połączenie w obrębie jednej gabloty informacji zarówno o przyjazdach, jak i odjazdach. Przez analogię do rozkładów chronologicznych przyjęto, że lewa część gabloty będzie biała i będzie prezentować przyjazdy, prawa natomiast – będzie żółta i wskazywać będzie odjazdy. Niestety, wspomniana analogia powodowała, że podróżni **wpisy po lewej stronie traktowali nie jako przyjazdy ze wskazanego kierunku, lecz jako przyjazdy pociągów jadących we wskazanym kierunku**. Wywołane tym faktem skargi pasażerów, wyrażane wobec miejscowego personelu kasowego powodowały najczęściej, że w kolejnych latach zaprzestawano umieszczania informacji o przyjazdach, bądź wykorzystywano to miejsce niezgodnie z pierwotnym przeznaczeniem – do zawieszania ogłoszeń o tymczasowych zmianach w kursowaniu itp.

W rezultacie omówionych doświadczeń, w kolejnych latach wypracowano następujący schemat:

- w wyniku oszczędności zrezygnowano z plakatowych rozkładów tabelarycznych (choć pozostawiono jeszcze rozkłady książkowe);
- rozkłady chronologiczne przygotowywano dla stacji węzłowych, przy czym rozmieszczano je nie tylko na samym węźle, ale również na okolicznych stacjach i przystankach;
- rozkłady kierunkowe ograniczono do odjazdów, tylko na największych stacjach wykonywano również rozkłady kierunkowe przyjazdów, ale nie łączono ich w ramach jednej gabloty bądź plakatu.

## Przejęcie ogłoszeń rozkładowych przez Polskie Linie Kolejowe S.A.

Z wejściem w życie rozkładu jazdy 2012/13, zarządca infrastruktury przejął obowiązki dotyczące publikowania rozkładów jazdy. Przyjęto następujące założenia:

- zrezygnowano całkowicie z edycji tabelarycznych rozkładów jazdy (w ich ostatniej, książkowej postaci);
- rozkłady chronologiczne przygotowywane są dla wszystkich stacji i przystanków, przy czym fizycznie rozwieszane są najczęściej jedynie rozkłady odjazdów;
- rozkłady kierunkowe obejmują zarówno odjazdy, jak i przyjazdy, przy czym odwrócono kolejność prezentacji: po lewej stronie znaleźć można odjazdy (na żółtym tle), po prawej – przyjazdy; rozkłady te również przygotowywane są dla wszystkich stacji i przystanków.

Należy zwrócić również uwagę na zmianę miejsc ekspozycji rozkładów jazdy (fot. 3). W dotychczasowej praktyce były one wywieszane wewnątrz dworca, w poczekalni (o ile takowa była dostępna) oraz na zewnątrz dworca (kwestia dostępności informacji w godzinach, kiedy budynek był niedostępny dla podróż-

nych). Takie rozmieszczenie informacji odpowiadało założeniu, że podróżnego interesuje rozkład jazdy przed zakupem biletu, bądź nawet przed wejściem na dworzec.

Obecnie rozkłady jazdy wywieszane są w poczekalniach i bezpośrednio na peronach. Zmianie uległo zatem miejsce ekspozycji rozkładów zewnętrznych. Teoretycznie można sądzić, że dotychczasowe rozwiązanie (rozkład jazdy na budynku dworcowym od strony miasta) pochodziło z okresu, gdy nie wykorzystywano powszechnie internetowej informacji o połączeniach – i pasażer szukał jej na dworcu. Jeżeli jednak zakładać, że obecnie pasażer zna godziny odjazdu przed wejściem na dworzec czy peron – to po co w ogóle potrzebny jest na peronie rozkład jazdy?

**Ewolucja chronologicznych rozkładów jazdy**

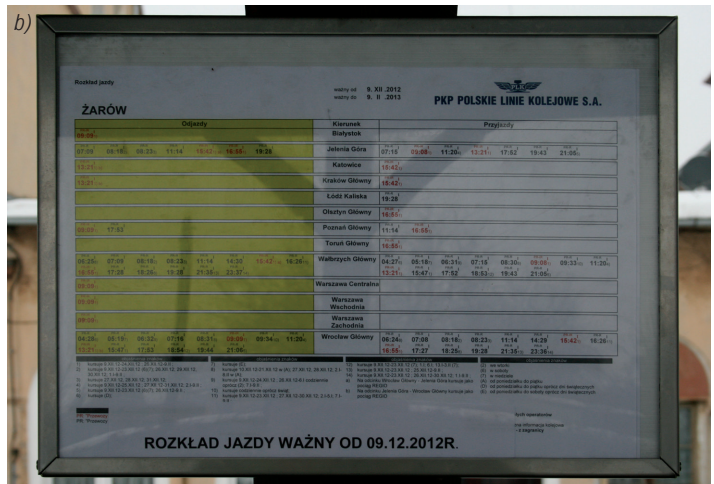
Przy okazji zmiany wydawcy rozkładów nastąpiło szerokie rozwiniecie stosowania rozkładów chronologicznych – głównie w postaci tabel odjazdów.

Tradycyjnie rozkłady takie przygotowywane były tylko dla węzłów, choć umieszczane również na okolicznych stacjach i przystankach. Służyły to przede wszystkim planowaniu podróży dalekobieżnych. Pasażerom umożliwiano samodzielne wyszukiwanie interesującego połączenia z szerokiej oferty dostępnej dla węzła, a następnie (przy wykorzystaniu rozkładów tabelarycznych swojej linii) określenie sposobu dojazdu na przesiadkę (do węzła).

Obecnie nie można już wymagać tego rodzaju umiejętności od pasażerów, a jednocześnie, trudno oczekiwać, że w dobie informacji dostępnej przez internet, w ten sposób będą oni w ogóle poszukiwali informacji o połączeniach dalekobieżnych. Przy wyszukiwaniu możliwości realizacji incydentalnej podróży dalekiej, komputerowe wyszukiwarki połączeń są zdecydowanie łatwiejsze w użyciu niż analiza papierowych rozkładów jazdy (w dowolnej formie). Nie bez znaczenia są tu także uwarunkowania krajowe – komplikujące sprawę ograniczenia terminów kursowania i zmiany godzin odjazdów, wywoływane przez oszczędności przewoźników i nieprofesjonalne podejście zarządcy infrastruktury w czasie prac remontowych, praktycznie uniemożliwiają postępowanie się papierowymi rozkładami jazdy.

Dziś zatem ekspozycja chronologicznych rozkładów jazdy służy innemu celowi – poinformowaniu pasażera, który już znalazł się przy dworcu, o ofercie najbliższych połączeń. Dlatego za celowe uznać należy przygotowywanie rozkładów chronologicznych dla wszystkich przystanków i stacji oraz umieszczanie ich jedynie na miejscu (na konkretnym dworcu). Umożliwia się w ten sposób sprawdzenie godzin dojazdu do wszystkich punktów osiągalnych bezpośrednio (bez przesiadek) z danej stacji czy przystanku. Co trzeba zauważyć, w ten sposób uzyskano – w czytelniejszej formie – połączenie informacji wybranych z dawnych tabelarycznych rozkładów jazdy i chronologicznych rozkładów odjazdów pobliskich węzłów.

Warto zaznaczyć, że takie rozwiązanie celowe jest zwłaszcza ze względu na obserwowane u przewoźników dążenie do optymalizacji oferty przez ograniczanie zatrzymań pociągów na trasie. Dostępna przed wejściem do danego składu informacja o punktach zatrzymań (czyli miejscach, gdzie z pociągu będzie można wysiąść) jest zatem celowa, zwłaszcza dla pasażerów miejscowych, korzystających z kolei bez wcześniejszego wyszukiwania połączeń w internecie.



Fot. 3. Zmiana lokalizacji zewnętrznych rozkładów jazdy (Fot. B. Molecki a – ostatni rozkład jazdy przewoźnika, powieszony na budynku dworca od strony miasta – z adnotacją o zmianie lokalizacji; b - pierwszy rozkład jazdy zarządcy infrastruktury, zawieszony na konstrukcji wiaty peronowej, przy wyjściu z przejścia podziemnego)

**Rewolucja w kierunkowych rozkładach jazdy**

Zdecydowanie bardziej znaczące – i kontrowersyjne – zmiany zaistniały w kierunkowych rozkładach jazdy.

Jak wspomniano, na podstawie wieloletnich doświadczeń, na większości przystanków umieszczane były jedynie kierunkowe rozkłady odjazdów. Jedynie na większych węzłach wykonywano – wyraźnie odrębne – rozkłady przyjazdów i odjazdów (fot. 4).

W tym przypadku podjęto decyzję o wprowadzeniu na wszystkich stacjach i przystankach łączonych kierunkowych rozkładów jazdy, z informacją o przyjazdach i odjazdach w obrębie jednego plakatu. Przyjęcie takiego rozwiązania jest trudno wytłumaczalne, zwłaszcza biorąc pod uwagę opisane wyżej doświadczenia z przeszłości, dotyczące rozkładów łączonych (obejmujących zarówno przyjazdy, jak i odjazdy).

a)

Rozkład Jazdy Pociągów Pasażerskich	
WAŻNY OD 01.04.2012 DO 08.12.2012	
DĄBROWA GÓRNICZA	
RELACJA	GODZINA ODJAZDU
BIALYSTOK	5 <sup>57</sup> TLK RBZD; 17 <sup>17</sup> TLK RBZD; 17 <sup>17</sup> TLK RBZD
BIELSKO BIALA GL.	5 <sup>24</sup> TLK RBZD; 8 <sup>18</sup> TLK RBZD; 9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 19 <sup>18</sup> TLK RBZD
BYDGOSZCZ GL.	17 <sup>18</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD
CHELM	9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 9 <sup>18</sup> TLK RBZD
CZĘSTOCHOWA	2 <sup>24</sup> TLK RBZD; 2 <sup>24</sup> TLK RBZD; 2 <sup>24</sup> TLK RBZD; 5 <sup>24</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD
GDYNIA GL.	5 <sup>18</sup> TLK RBZD; 5 <sup>18</sup> TLK RBZD; 7 <sup>18</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD
HEL	5 <sup>18</sup> TLK RBZD; 17 <sup>18</sup> TLK RBZD
JELEŃ GÓRA	2 <sup>24</sup> TLK RBZD
KATOWICE	9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 5 <sup>24</sup> TLK RBZD; 8 <sup>18</sup> TLK RBZD
	9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 11 <sup>18</sup> TLK RBZD; 11 <sup>18</sup> TLK RBZD
	13 <sup>18</sup> TLK RBZD; 14 <sup>18</sup> TLK RBZD; 16 <sup>18</sup> TLK RBZD; 16 <sup>18</sup> TLK RBZD
	18 <sup>18</sup> TLK RBZD; 18 <sup>18</sup> TLK RBZD; 18 <sup>18</sup> TLK RBZD; 19 <sup>18</sup> TLK RBZD
KIELCE	9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 22 <sup>18</sup> TLK RBZD
	9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 13 <sup>18</sup> TLK RBZD; 16 <sup>18</sup> TLK RBZD
KOŁOBRZEG	20 <sup>18</sup> TLK RBZD
KRAKÓW GL.	9 <sup>18</sup> TLK RBZD
LUBLIN	20 <sup>18</sup> TLK RBZD
LEBA	5 <sup>18</sup> TLK RBZD
OLSZTYN GL.	5 <sup>18</sup> TLK RBZD; 12 <sup>18</sup> TLK RBZD; 14 <sup>18</sup> TLK RBZD
RACIBÓRZ	11 <sup>18</sup> TLK RBZD; 11 <sup>18</sup> TLK RBZD
SZCZECIN GL.	0 <sup>18</sup> TLK RBZD; 1 <sup>18</sup> TLK RBZD
SZKLARSKA PORĘBA	2 <sup>24</sup> TLK RBZD
WARSZAWA WSCH.	2 <sup>24</sup> TLK RBZD; 2 <sup>24</sup> TLK RBZD; 2 <sup>24</sup> TLK RBZD; 5 <sup>24</sup> TLK RBZD
WISŁA GŁEBCE	7 <sup>18</sup> TLK RBZD; 7 <sup>18</sup> TLK RBZD; 8 <sup>18</sup> TLK RBZD; 12 <sup>18</sup> TLK RBZD
WROCŁAW GL.	2 <sup>24</sup> TLK RBZD; 9 <sup>18</sup> TLK RBZD; 13 <sup>18</sup> TLK RBZD; 13 <sup>18</sup> TLK RBZD
ZAKOPANE	16 <sup>18</sup> TLK RBZD; 16 <sup>18</sup> TLK RBZD; 18 <sup>18</sup> TLK RBZD; 18 <sup>18</sup> TLK RBZD
ZAKOPANE	2 <sup>24</sup> TLK RBZD



Fot. 4. Tradycyjna postać rozkładów kierunkowych a – rozkład odjazdów z małej stacji (Dąbrowa Górnicza), b i c – wyraźne odrębne rozkłady przyjazdów i odjazdów na dużej stacji (Kielce)

Fot. A. Molecki

Jak wspomniano, rozwiązanie historyczne (przyjazdy – odjazdy) powodowało omyłki wielu osób. Obecne rozwiązanie jest jeszcze trudniejsze do akceptacji – odwrócono kolejność, by odjazdy były widoczne jako pierwsze, ale przez to wywołano problemy z odczytem przez osoby, które pamiętają jeszcze poprzednie

podejście. Jedynym czynnikiem wspomagającym orientację pozostał bowiem kolor tła (żółty dla odjazdów i biały dla przyjazdów). Co ważne – rozkłady łączone zastosowano nawet na wielkich węzłach, na których publikowanie odjazdów i przyjazdów w obrębie jednego ogłoszenia nie ma żadnego uzasadnienia (fot. 5).



Fot. 5. Wielkie formatowo rozkłady stacji Wrocław Główny: chronologiczny rozkład odjazdów (po lewej) oraz połączony rozkład kierunkowy odjazdów i przyjazdów (po prawej)

Fot. B. Molecki

Przy okazji warto zwrócić uwagę, że wspomniane odwrócenie kolejności odjazdów i przyjazdów, połączone z drukowaniem godzin w tabelach od lewej strony, powoduje, że godziny odjazdów są bardzo odległe od nazw stacji – w przeciwieństwie do godzin przyjazdów, które następują bezpośrednio za nimi...

Co interesujące, biorąc pod uwagę opisaną rewolucję w sposobie prezentacji rozkładów jazdy, nie był to jeszcze koniec inwencji zarządcy infrastruktury. W kolejnym etapie zmian – od lutego 2013 r. na niektórych stacjach pojawiły się rozkłady kierunkowe zawierające tylko informacje o odjazdach, ale... wydrukowane na białym tle i po prawej stronie kolumny z nazwami stacji docelowych (fot. 6)!

### Oznaczenia terminów kursowania pociągów

Śród szczegółowych zmian w prezentacji oferty, przede wszystkim na omówienie zasługuje problem oznaczeń terminów

Rozkład jazdy / Timetable / Fahrplan / Расписание  
 Odjazdy / Departures / Abfahrt / Отправление  
 wazy do / valid from / gültig vom / действительный от 10 II 2013  
 wazy do / valid to / gültig bis / действительный до 13 IV 2013 PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

### KĄTY WROCŁAWSKIE

Do stacji	Odjazdy / Departures / Abfahrt / Отправление					
Jelenia Góra	06:46 <sup>(1)</sup>	08:04 <sup>(1)</sup>	10:52 <sup>(1)</sup>	15:19 <sup>(1)(2)</sup>	19:14 <sup>(1)</sup>	
Kalisz						
Katowice	13:18 <sup>(3)</sup>					
Kraków Główny	13:18 <sup>(3)</sup>					
Leszno	18:11 <sup>(1)</sup>					
Łódź Kaliska						
Opole Główne	13:18 <sup>(3)</sup>					
Ostrów Wielkopolski						
Poznań Główny	18:11 <sup>(1)</sup>					
Sieradz						
Wałbrzych Główny	06:04 <sup>(4)</sup>	06:46 <sup>(4)</sup>	08:04 <sup>(4)</sup>	10:52 <sup>(4)</sup>	14:06 <sup>(4)</sup>	15:19 <sup>(4)(5)</sup> 16:06 <sup>(4)</sup> 17:14 <sup>(4)</sup>
Wrocław Główny	04:47 <sup>(4)</sup>	05:36 <sup>(4)</sup>	06:53 <sup>(4)</sup>	07:36 <sup>(4)</sup>	08:56 <sup>(4)</sup>	09:54 <sup>(4)</sup> 11:41 <sup>(4)</sup> 13:18 <sup>(4)</sup>

objaśnienia znaków / Symbole / пояснения символов  
 1) kursuje 10-28 II 2013; 2-30 III 2013; 01-7 I IV 2013; 09-7 IV 2013; 13 IV 2013;  
 2) kursuje 10-31 III 2013; 2-13 IV 2013;  
 3) kursuje 10-30 III 2013; 1-13 IV 2013;  
 4) kursuje 11-29 III 2013 w (A); 2-12 IV 2013 w (A);  
 5) kursuje 11-30 III 2013 codziennie oprócz (7); 2-13 IV 2013 codziennie oprócz (7);  
 6) kursuje 10-30 III 2013; 2-13 IV 2013;  
 7) kursuje 10-24 III 2013 (7); 1 IV 2013; 7 IV 2013;  
 (A) od poniedziałku do piątku  
 (B) w soboty  
 (7) w niedziele  
 (A) od poniedziałku do piątku

objaśnienia znaków / Symbole / пояснения символов  
 PR "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. - R. REGIO  
 Numery telefoniczne informacji pasażerskich: 94 230 20 20, 703 203 8001 (Mobilny), od 7:00 do 23:00  
 PR - 703 20 20 20, 703 203 8001 (Mobilny), od 7:00 do 23:00  
 www.przewozyregionalne.pl

Fot. 6. Przykład kompletnej niekonsekwencji zarządcy infrastruktury: kierunkowy rozkład odjazdów ze stacji Kąty Wrocławskie – wydrukowany na białym tle, z godzinami odjazdów po prawej stronie od nazw stacji docelowych. Warto zwrócić uwagę na brak jakichkolwiek odjazdów do niektórych stacji wymienionych w zestawieniu – jest to efekt automatycznego generowania wydruku w sytuacji, gdy niektóre połączenia funkcjonują tylko w jednym kierunku (z Łodzi, Sieradza, Kalisza i Ostrowa Wlkp. kursuje pociąg bezpośredni do Kątów Wrocławskich, w przeciwnym – już nie). Irytację budzi również sposób „umiędzynarodowienia” ogłoszenia – obcojęzyczny pasażer odszuka, gdzie znajduje się np. *пояснение символов*, ale nie będzie w stanie nigdzie znaleźć znaczenia słowa codziennie użytego w owym wyjaśnieniu... Fot. P. Tabakiernik

pociągi i tak muszą pojechać (z tym, że niedostępne dla podróżnych), więc rosną koszty przewoźnika, co musi ujawnić się w dłuższym okresie (w późniejszych ofertach przetargowych na przewozy).

W takich warunkach, określenie terminów kursowania jest trudne – w sloganie konstruktorskim utarło się na nie już znamienne określenie „orazy” i „oprócz”. Przy zderzeniu z mechanicznym wdrożeniem zalecenia UIC (wspominany wyżej brak odniesień do krajowych świąt lub dni szkolnych), informacja ta staje się skrajnie nieczytelna.

## ŻARÓW

objaśnienia znaków

- 1) kursuje 10 II-30 III 2013; 1-13 IV 2013;
- 2) kursuje 10-28 II 2013; 2-30 III 2013 (6)(7); 1 IV 2013; 6-7 IV 2013; 13 IV 2013;
- 3) kursuje 10 II-31 III 2013; 2-13 IV 2013;
- 4) kursuje 11 II-29 III 2013 w (A); 2-12 IV 2013 w (A);
- 5) kursuje 11 II-30 III 2013 codziennie oprócz (7); 2-13 IV 2013 codziennie oprócz (7);
- 6) kursuje 10 II-30 III 2013; 2-13 IV 2013;
- 7) kursuje 10 II-24 III 2013 (7); 1 IV 2013; 7 IV 2013;
- a) Pociąg na odcinku Poznań Główny - Wrocław Główny kursuje jako REGIO
- b) Pociąg na odcinku Wrocław Główny - Jelenia Góra kursuje jako REGIO
- c) Pociąg na odcinku Wrocław Główny - Jelenia Góra kursuje jako REGIO
- (6) w soboty
- (7) w niedziele
- (A) od poniedziałku do piątku

Fot. 7. Przykład nieczytelnej informacji o terminach kursowania – warto zwrócić szczególną uwagę na inne znaczenie uwag „6)” i „(6)”, zagnieżdżenie opisów – zwłaszcza „(7)” w „7)” oraz opis uwagi „4)”, który odpowiada tradycyjnemu stwierdzeniu „w dni robocze” – gdyż 31 marca i 1 kwietnia to dni Świąt Wielkanocnych Fot. B. Molecki

kursowania pociągów. Wynika on częściowo z panującego obecnie podejścia do konstrukcji oferty przewozowej.

Historycznie, zakładano, że plan pracy kolei powinien być prosty i czytelny, stąd uruchamianie pociągów, których terminy kursowania były skomplikowane, należało do wyjątków. Obecnie natomiast, w dobie powszechnej komputeryzacji, znaczenie zarówno aspektu kłopotliwego projektowania i prowadzenia ruchu, jak i udzielania informacji pasażerskiej (w wyszukiwarce połączeń terminy kursowania sprawdza maszyna a nie człowiek) usiłuje się bagatelizować.

O ile jednak oterminowanie pociągów dalekobieżnych, służących do podróży incydentalnych (przy których połączenia faktycznie sprawdza się za pomocą wyszukiwarki) może być w ten sposób realizowane, o tyle nie powinno się nigdy takiego podejścia stosować do pociągów służących podróżom codziennym (przeżom pracowniczym i uczniowskim).

Niestety, twórcy oferty po stronie samorządów nie biorą obecnie tego wymagania pod uwagę (por. [7]) – próbuje się poprawiać efektywność oferty dokonując ograniczeń kursowania (redukcja liczby pociągokilometrów), co daje dość iluzoryczne oszczędności – zmniejsza się bieżące koszty dofinansowania, ale ponieważ często ze względu na objęty czy kwestie utrzymaniowe

Omówienie tego problemu w szczegółach zasługiwałoby na odrębny artykuł. Dość powiedzieć, że zarządca infrastruktury oskarżony o nieczytelność opisów (por. fot. 7), zdecydował się na ogłoszenie szybkiego sondażu, o którym informacje pojawiły się na branżowym portalu informacyjnym [10]. Zaprezentowano sześć propozycji brzmienia opisów, z komentarzem: rozwiązanie zostało bardzo dobrze przyjęte, wpłynęły jednak uwagi sugerujące rozważanie innego sposobu prezentacji wyjaśnień zawartych w legendzie; na podstawie zgłoszonych uwag opracowano 5 (alternatywnych – przyp. aut.) wariantów prezentacji tych informacji. Rozwiązanie pierwotne i zgłoszone warianty zaprezentowano na foto 8.

Przedstawione warianty różniły się drobnymi szczegółami, ale żaden z nich nie spełniał podstawowego celu – nie był dla pasażera czytelny. Dla zilustrowania tego problemu, przedstawiane terminy poniżej zostaną opisane w tradycyjnej formie:

- 1) kursuje w dni robocze od poniedziałku do piątku
- 2) kursuje codziennie oprócz niedziel i świąt
- 3) kursuje od 1 marca oprócz niedziel i świąt
- 4) kursuje w dni robocze, od 1 marca również w soboty
- 5) kursuje w dni robocze, Poniedziałek Wielkanocny i niedziele, z wyjątkiem Niedzieli Wielkanocnej.

Kluczem do zrozumienia problemu jest opis przykładowy numer 2 – analizowany rozkład miał obowiązywać między 10 lutego i 13 kwietnia, a intencją przewoźnika było kursowanie codziennie prócz niedziel i świąt. Przyznając trasę, zarządca in-

frastruktury przetłumaczył te terminy na czysty zapis kalendarzowy i chciał tak – zastaniając się zapewne kartą UIC – opublikować. Problem w tym, że pasażerowi daleko bliższe są intencje przewoźnika (czy zamawiającego przewóz samorządu) niż kalendarz zarządcy. **Trudno oprzeć się wnioskowi, że samorządowi**

**i przewoźnikowi zależy na pasażerze, ale zarządcy infrastruktury – już nie.**

Docelowe rozwiązanie na pewno powinno odpowiadać potrzebom pasażera – tak krajowego (co obrazuje dotychczasowa, tradycyjna forma opisu), jak i zagranicznego (na co wskazuje kar-

Wariant 0
<b>Opis terminu kursowania pociągu dotychczas stosowany</b>
w (D);
11.II-29.III codziennie oprócz (7); 2.IV-13.IV codziennie oprócz (7);
1.III-13.IV w (E);
11.II-22.II w (A); 25.II-13.IV w (E);
10.II-29.III w (B); 1.IV-12.IV w (B);

Opis w legendzie

- A - kursuje od poniedziałku do piątku
- B- kursuje od poniedziałku do piątku oraz w niedziele
- D - kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt
- E - kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt
- (7) - kursuje w niedziele

Wariant 1
<b>- bez kropek (spacje zamiast kropek zgodnie ze standardem)</b>
<b>- ten sam rok łączenie</b>
<b>- ten sam miesiąc łączenie</b>
<b>- używanie dotychczasowych oznaczeń i opisów słownych</b>
11 II-12 IV 2013 w (D),
11 II-29 III 2013 codziennie oprócz (7), 2-13 IV 2013 codziennie oprócz (7),
1 III-13 IV 2013 w (E),
11 II-1 III 2013 w (A), 2 III-13 IV 2013 w (E),
10 II-29 III 2013 w (B), 1-12 IV 2013 w (B),

Opis w legendzie

- A - kursuje od poniedziałku do piątku
- B- kursuje od poniedziałku do piątku oraz w niedziele
- D - kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt
- E - kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt
- (7) - kursuje w niedziele

Wariant 2
<b>- bez kropek (spacja przed miesiącem)</b>
<b>- bez roku</b>
<b>- ten sam miesiąc łączenie</b>
<b>- rezygnacja z dotychczasowych oznaczeń literowych oraz opisów</b>
11 II-29 III (1)(2)(3)(4)(5), 2-12 IV (1)(2)(3)(4)(5),
11 II-29 III (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13 IV (1)(2)(3)(4)(5)(6),
1-30 III (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13 IV (1)(2)(3)(4)(5)(6),
11 II-1 III (1)(2)(3)(4)(5), 2-30 III (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13 IV (1)(2)(3)(4)(5)(6),
10 II-29 III (1)(2)(3)(4)(5)(7), 1-12 IV (1)(2)(3)(4)(5)(7),

Opis w legendzie

- (1) - kursuje w poniedziałki
- (2) - kursuje we wtorki
- (3) - kursuje w środy
- (4) - kursuje w czwartki
- (5) - kursuje w piątki
- (6) - kursuje w soboty
- (7) - kursuje w niedziele

Wariant 3
<b>- bez kropek (spacja przed miesiącem i rokiem)</b>
<b>- ten sam rok łączenie</b>
<b>- ten sam miesiąc łączenie</b>
<b>- rezygnacja z dotychczasowych oznaczeń literowych oraz opisów</b>
11 II-29 III 2013 (1)(2)(3)(4)(5), 2-12 IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5),
11 II-29 III 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13 IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6),
1-30 III 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13 IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6),
11 II-1 III 2013 (1)(2)(3)(4)(5), 2-30 III 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13 IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6),
10 II-29 III 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(7), 1-12 IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(7),

- (1) - kursuje w poniedziałki
- (2) - kursuje we wtorki
- (3) - kursuje w środy
- (4) - kursuje w czwartki
- (5) - kursuje w piątki
- (6) - kursuje w soboty
- (7) - kursuje w niedziele

Wariant 4
<b>- bez kropek (spacja przed rokiem, brak separatora przed miesiącem)</b>
<b>- bez roku</b>
<b>- ten sam miesiąc łączenie</b>
<b>- rezygnacja z dotychczasowych oznaczeń literowych oraz opisów</b>
11II-29III (1)(2)(3)(4)(5), 2-12IV (1)(2)(3)(4)(5),
11II-29III (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13IV (1)(2)(3)(4)(5)(6),
1-30III (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13IV (1)(2)(3)(4)(5)(6),
11II-1III (1)(2)(3)(4)(5), 2-30III (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13IV (1)(2)(3)(4)(5)(6),
10II-29III (1)(2)(3)(4)(5)(7), 1-12IV (1)(2)(3)(4)(5)(7),

Opis w legendzie

- (1) - kursuje w poniedziałki
- (2) - kursuje we wtorki
- (3) - kursuje w środy
- (4) - kursuje w czwartki
- (5) - kursuje w piątki
- (6) - kursuje w soboty
- (7) - kursuje w niedziele

Wariant 5
<b>- bez kropek (spacja przed rokiem, brak separatora przed miesiącem)</b>
<b>- ten sam rok łączenie</b>
<b>- ten sam miesiąc łączenie</b>
<b>- rezygnacja z dotychczasowych oznaczeń literowych oraz opisów</b>
11II-29III 2013 (1)(2)(3)(4)(5), 2-12IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5),
11II-29III 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6),
1-30III 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6),
11II-1III 2013 (1)(2)(3)(4)(5), 2-30III 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6), 2-13IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(6),
10II-29III 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(7), 1-12IV 2013 (1)(2)(3)(4)(5)(7),

Opis w legendzie

- (1) - kursuje w poniedziałki
- (2) - kursuje we wtorki
- (3) - kursuje w środy
- (4) - kursuje w czwartki
- (5) - kursuje w piątki
- (6) - kursuje w soboty
- (7) - kursuje w niedziele

ta UIC). Problem najlepiej rozwiązałby prawdopodobnie opis łączony:

- 1) kursuje w dni robocze: (1)–(5) Ø 1.IV
- 2) kursuje codziennie oprócz niedziel i świąt: (1)–(6) Ø 1.IV
- 3) kursuje od 1 marca oprócz niedziel i świąt: 1 III–13 IV Ø (7), 1.IV
- 4) kursuje w dni robocze, od 1 marca również w soboty: (1)–(6) Ø 16, 23.II, 1.IV
- 5) kursuje w dni robocze, Poniedziałek Wielkanocny i niedziele, z wyjątkiem Niedzieli Wielkanocnej: (1)–(5), (7) + 1 IV Ø 31.III

Opracowanie algorytmu przygotowującego opisy w ten sposób jest oczywiście technicznie możliwe. Można również – zapewne z korzyścią dla pasażerów – po prostu opracowywać je ręcznie. Jak pokazało jednak podsumowanie ankiety [11] zarządca uznał swój – automatyczny, lecz prymitywny – sposób prezentacji terminów kursowania jako całkowicie wystarczający...

### Problem rodzaju pociągu

Wart omówienia jest jeszcze jeden szczegół prezentacji oferty, związany ze zmianą kategorii pociągu na trasie przejazdu. Tego rodzaju rozwiązania były znane i dość szeroko stosowane w przeszłości. Pociągi pociągów były bowiem niekiedy wydłużane na końcowych fragmentach trasy, z obniżoną prędkością i zagęszczonymi punktami zatrzymań, w celu lepszej obsługi (poprawa dostępności) terenów atrakcyjnych turystycznie. Czytelna prezentacja tego rodzaju rozwiązań była w rozkładzie jazdy kłopotliwa, ale nie niemożliwa – przykład (z 2002 r.) przedstawiono na fot. 9.

Z nieznanych przyczyn zarządca infrastruktury **przyjął założenie** w systemie informacji pasażerskiej, że pociągi nie będą zmieniać kategorii na trasie przebiegu. Co ważne, założenie to było sprzeczne nie tylko z tradycją, ale nawet z już przyjętymi przez zarządcę zamówieniami.

W efekcie w pierwszej wersji ogłoszeń przyjęto, że kategoria pociągu (na całej trasie przebiegu) ustalana jest na podstawie kategorii na środkowej części przebiegu. Kuriozalny efekt osiągnięto w ten sposób na rozkładach dworcowych na odcinku **Wrocław – Jelenia Góra**:

- pociąg 36121 IR *Galicja* (na odcinku Kraków – Wrocław jako interREGIO, dalej: Wrocław – Jelenia Góra jako REGIO) był wymieniany na rozkładach jazdy jako interREGIO;
- pociąg 56110/1 IR *Sokoliki* (na odcinku Olsztyn – Poznań jako interREGIO, Poznań – Wrocław jako REGIO, Wrocław – Jelenia Góra jako interREGIO) był wymieniany na rozkładach jako REGIO.

Pikanterii całej sprawie dodaje fakt, że pociąg IR *Sokoliki* miał zmienianą na trasie kategorię z winy... zarządcy infrastruktury, który planując prace remontowe nie uwzględnił potrzeb przewoźników (przeprowadzenie dwóch pociągów było niemożliwe, stąd skład IR musiał fragmentarycznie spełniać rolę połączenia REGIO).

Obecnie w ogłoszeniach oba pociągi na opisywanym odcinku wymieniane są jako interREGIO, przy czym umieszczone są (dość wybiórczo – np. jedynie przy odjazdach) przy nich uwagi „Pociąg na odcinku Wrocław Główny – Jelenia Góra kursuje jako REGIO” (por. fot. 6 i 7).

Przebieg	Wrocław Główny Odjazd	Wrocław Nadbrzeże Odjazd	Rodzaj i numer pociągu	Informacje o składzie pociągu	Przyjazdy do stacji pośrednich i docelowych	Przebieg
1	8.35	—	E 415	2	Brzeg Dolny 9.11, Wołów 9.25, Ścinawa 9.46 <b>GŁOGÓW</b> 10.40	5
3	8.35	—	73102 <b>ŚLĄZAK</b>	1-2 X K <small>(pociąg wagonów Wrocław Gł. - Kł.)</small>	Oława 8.35, Brzeg 9.09, Opole Gł. 9.41, Strzelce Opolskie 10.11, Givice 10.44, Katowice 11.15, Kraków Gł. 12.45, Rzeszów 15.06 <b>PRZEMYŚL GŁ.</b> 16.27	4
4	8.42	—	213	1-2	Jaworzyna Śl. 9.40, Wałbrzych Miasto 10.14, Wałbrzych Gł. 10.33 <b>JELEŃ GÓRA</b> 11.56	3
4	8.43	—	65111 <b>MAMRY</b>	1-2 X	Oborniki Śl. 9.07, Rawicz 9.37, Leszno 10.02, Poznań Gł. 11.00, Toruń Główny 13.32, Jława Gł. 14.53, Olsztyn Gł. 15.47, Kętrzyn 17.43, Giżycko 18.23 <b>ELKA</b> 19.20	1
4	8.44	—	E 6636	2	Wrocław Brochów 8.50, Jelec Miłoszyce 9.17	4

Fot. 9. Przykład tradycyjnego opisu pociągu w chronologicznym rozkładzie odjazdów, zmieniającego na trasie kategorię – 65111 Mamry, pociąg do Olsztyna, dalej jako osobowy do Elka  
Fot. B. Molecki

### Kwestia oznaczeń zbiorczych – przewoźników i przypisania peronów

Ostatnim elementem, na który warto zwrócić uwagę, jest kwestia zaciemniania odbioru rozkładu jazdy przez powtarzanie nieistotnych informacji, które można ująć informacją generalną (zgodnie z sugestią przytaczanej karty UIC).

Wbrew zaleceniom, zarządca infrastruktury przyjął, że każdy pociąg musi być opisany oznaczeniem przewoźnika i kategorią. Warto zwrócić uwagę na przykład z Kąków Wrocławskich (fot. 6), gdzie wszystkie zatrzymujące się pociągi obsługiwane są przez spółkę Przewozy Regionalne i wszystkie należą do kategorii REGIO (tylko jeden pociąg na dalszej trasie ulega zmianie na IR). Zamiast umieszczenia informacji o wyjątku w uwagach, zarządca maksymalnie skomplikował informację z punktu widzenia pasażera: przy każdym odjeździe przytoczył niepotrzebne oznaczenia, przy tym trzykrotnie (Jelenia Góra, Wałbrzych Główny, Wrocław Główny) podał oznaczenie błędnej kategorii, które anuluje dopiero opis w uwagach.

Analogiczny problem pojawia się w odniesieniu do numeru peronu na stacjach i przystankach, gdzie takowy jest tylko jeden – wówczas pasażer znaleźć może niepotrzebne oznaczenie „I” przy każdej godzinie odjazdu czy przyjazdu pociągu (fot. 3b).

### Podsumowanie

Przy negatywnych wypowiedziach pasażerów pod adresem PKP PLK po wprowadzeniu nowych wzorów ogłoszeń można było spotkać się z komentarzami, że pasażer powinien umieć czytać rozkład jazdy. W tym momencie nie sposób jednak nie przytoczyć (przedwojennej jeszcze) riposty ministra komunikacji: a może (trzeba) się zastanowić, komu i do czego ma służyć kolej – czy nos dla tabakiera, czy też tabakiera dla nosa? (szerzej: [2]).

Analizując zagadnienie w sposób systemowy, przewoźnikowi (a zatem pośrednio i samorządom) powinno zależeć na odczuciach pasażerów – są od nich bowiem zależni finansowo. Niestety, nie można tego przenieść na zarządcę infrastruktury, który mając pozycję monopolisty wypełnia jedynie ustawy obowiązki, nie interesując się rzeczywistą przydatnością przygotowywanych rozwiązań, ponieważ pasażer nie jest jego klientem.

**W związku z tym celowe jawi się postawienie pytania systemowego: czy na pewno to zarządca infrastruktury powinien zajmować się publikowaniem rozkładów jazdy?**