

PKP Polskie Linie Kolejowe chwala się największymi od lat inwestycjami na torach. Tymczasem polskie miasta i regiony coraz bardziej oddalają się od siebie. Dystans z Przemyśla do Szczecina w ciągu pięciu lat zwiększył się o prawie trzy godziny!

Karol Trammer,

(tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 54, lipiec-sierpień 2011)

<http://www.zbs.net.pl>

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do zarysu rozkładu jazdy, który wchodzi w życie 11 grudnia 2011 r. Dokument ten przedstawia tzw. szkielet rozkładu stworzony przez przewoźników w oparciu o trasy wzorcowe, czyli dokładne wytyczne spółki PKP Polskie Linie Kolejowe odnośnie czasów przejazdu, jakie możliwe będą do osiągnięcia w ramach rozkładu jazdy 2011/2012.

{gallery count=3}galeria/plk_gal{/gallery}

Już wiadomo, że przełom 2011 i 2012 r. nie przyniesie zmiany negatywnego trendu – po raz kolejny pociągi, zamiast wreszcie przyspieszyć, znów zwolnią. I choć Centrum Realizacji Inwestycji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe chwali się, że „od 2008 roku prowadzony jest największy od ponad 30 lat program inwestycyjny na kolei w Polsce”, to polska kolej wciąż nie jest w stanie uwolnić się od ujemnego bilansu prędkości. Łączna długość linii kolejowych, na których obniżana jest dopuszczalna prędkość, od kilkunastu lat rokrocznie przekracza łączną długość linii objętych podwyższeniami prędkości. Jak wynika z prognoz PKP PLK, z ujemnym bilansem prędkości polska kolej wjedzie również w rozkład jazdy 2011/2012.

Polskie miasta coraz dalej od siebie

Symbolem pogarszającej się prędkości polskich pociągów – a co za tym idzie wciąż wydłużających się czasów przejazdu – jest sunący przez całą Polskę pociąg TLK nr 38110 relacji Przemyśl Główny – Szczecin Główny. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2011/2012 czas jazdy tego pociągu wydłuży się o półtorej godziny (względem aktualnego rocznego rozkładu jazdy): z 14 godz. 23 min. do 15 godz. 53 min. Najdobitniej skalę wciąż pogarszającego się stanu polskiej sieci kolejowej obrazuje fakt, iż jeszcze w ramach rozkładu jazdy 2006/2007 pokonanie relacji Przemyśl – Szczecin zajmowało 13 godz. 3 min. Jak więc widać, w ciągu pięciu lat Przemyśl ze Szczecinem oddaliły się od siebie o prawie trzy godziny!

Skutkiem wydłużających się czasów jazdy są coraz mniej atrakcyjne godziny odjazdów pociągów. Pięć lat temu poranny pociąg do Szczecina – docierający do celu około godz. 18.00

– wyruszał z Przemyśla o godz. 5.10. W aktualnym rozkładzie jazdy 2010/2011 pociąg TLK nr 38110 planowo odjeżdża z Przemyśla o godz. 3.35 nad ranem (w ramach kolejnych korekt rozkładu odjazd przesunięto na godz. 3.23). Od grudnia 2011 r. godzina jego wyjazdu zostanie przeniesiona na zupełny środek nocy – ten „poranny“ pociąg odjeżdżał będzie z Przemyśla Głównego o godz. 2.18!

Warszawa – Radom w ponad dwie godziny

Wciąż oddalają się od siebie Warszawa z Wrocławiem. Wejście w życie rozkładu jazdy 2011/2012 oznaczać będzie wydłużenie czasu jazdy między stolicami Mazowsza i Dolnego Śląska na wszystkich z czterech tras łączących te miasta! Na ciągu przez Łódź i Kalisz nowy rozkład jazdy przyniesie wydłużenie podróży o dodatkowe 10-17 min. (względem aktualnie obowiązującego rocznego rozkładu). Trasą przez Częstochowę podróżować będziemy o 4-11 min. dłużej. Do przejazdu przez Poznań doliczyć będzie trzeba 5-12 min., a podróż przez Katowice wydłuży się o 14-20 min.

Półgodzinne wydłużenie czasu jazdy na linii Warszawa – Radom – Kielce – Kraków: czas jazdy z Warszawy Centralnej do Krakowa Głównego z obecnie przewidzianych w rocznym rozkładzie 4 godz. 57 min. wydłuży się do 5 godz. 32 min. Jednocześnie podróż między leżącymi na tej trasie dwoma największymi miastami województwa mazowieckiego przekroczy barierę dwóch godzin: zaplanowany na przyszły rozkład czas jazdy pociągów TLK z Warszawy Centralnej do Radomia wynosi 2 godz. 1 min. To około 20-minutowe wydłużenie podróży – bowiem według obecnego rozkładu najszybszy z pociągów pokonuje tę relację w 1 godz. 40 min.

Bilans wiecznie ujemny

Bariera trzech godzin przekroczona zostanie w relacji Wrocław Główny – Poznań Główny. Na przyszły rozkład jazdy założono, że pociągi TLK będą pokonywać tę trasę w 3 godz. 9 min., podczas gdy obecnie przejazd z Wrocławia do Poznania zajmuje od 2 godz. 43 min. do 2 godz. 59 min. W rozkładzie jazdy 1995/1996 czas jazdy z Wrocławia do Poznania wynosił od 1 godz. 55 min. do 2 godz. 5 min. dla pociągów pospiesznych i 1 godz. 43 min. dla pociągów ekspresowych.

Wprowadzenie rozkładu jazdy 2011/2012 oznaczać będzie pogorszenie czasów przejazdu Centralną Magistralą Kolejową łączącą Warszawę z południem kraju. W relacji Warszawa Centralna – Katowice założony został czas przejazdu 2 godz. 45 min. (dla najszybszych pociągów Express i ExpressInterCity) – w obecnym rozkładzie planowy czas przejazdu wynosi 2 godz. 35 min. Dla najszybszych pociągów w relacji Warszawa Centralna – Kraków Główny na przyszły rozkład założono czas przejazdu 2 godz. 50 min. (w obecnym rozkładzie rocznym planowy czas przejazdu wynosi 2 godz. 30 min.).

Wprowadzenie rozkładu jazdy 2011/2012 będzie skutkowało wydłużeniem czasów przejazdu także na innych trasach: między innymi Kraków – Katowice, Szczecin – Poznań, Białystok – Olsztyn, Poznań – Zielona Góra czy Wrocław – Zielona Góra.

Jak na razie nie ma co liczyć na to, że polska kolej przyspieszy. Najbliższe lata PKP Polskie Linie Kolejowe wciąż będą zamykać ujemnym bilansem zmian prędkości. Przyznał to Zbigniew Szafranski, szef PKP PLK, w rozmowie z portalem internetowym wnp.pl: – Poza ujętymi w planach inwestycyjnych liniami, gdzie poprawimy stan infrastruktury kolejowej – na pozostałych będzie się on nadal pogarszać i co najmniej do 2015 r. będziemy mieli ujemny bilans prędkości.