

Dzień kolejarza

21 września 2016

Jeśli dziś piątek, to jedzie pociąg. Do kolejnych miejsc w Polsce kolej dociera – jak na Dzikim Zachodzie – tylko co kilka dni.

W Sandomierzu nie należy spóźniać się na dworzec kolejowy. Kto bowiem nie zdąży na pociąg TLK „Banach” odjeżdżający do Warszawy w niedzielę o godz. 16.56, ten na następne połączenie będzie musiał czekać... siedem dni. Sandomierz jest bowiem obsługiwany przez zaledwie dwa pociągi tygodniowo: w piątki zatrzymuje się tu pociąg TLK „Banach” w drodze z Warszawy do Przemyśla, który następnie w niedzielę wraca do stolicy. Przez pozostałych pięć dni tygodnia na sandomierskiej stacji nie pojawia się żaden pociąg pasażerski.

– Jak ludzie mają przekonać się do kolei, która, zamiast pociągów jeżdżących siedem razy dziennie, oferuje pociąg kursujący raz w tygodniu? – mówi Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu. – Taka kolej nie wozi ludzi, a jednocześnie dużo kosztuje, bo koszty stałe rozkładają się na skrajnie małą liczbę pociągów.

NIECODZIENNY POCIĄG

Przez większość tygodnia nie da się też dojechać koleją do Sanoka i Zagórza. Połączenia Przewozów Regionalnych do tych miast realizowane są od piątku do niedzieli, pociągi PKP Intercity docierają tu natomiast tylko w soboty i niedziele. – Mamy w Polsce do czynienia z pogłębianiem się problemu kolei- alibi – ocenia Biega, mówiąc o zjawisku, gdy kolej nie zaspokaja nawet podstawowych potrzeb dojazdu do szkoły i pracy. – Kiedyś pojęciem tym określano pociąg jeżdżący raz dziennie, teraz na kolejnych liniach pociągi kursują jeden, dwa razy na tydzień.

Z początkiem kwietnia 2016 r. po dziesięcioletniej przerwie

reaktywowano ruch pociągów do stacji Gorlice: połączenia między Rzeszowem a Gorlicami funkcjonują tylko w wybrane dni tygodnia, i to jedynie w roku akademickim. Tak więc ostatni pociąg pasażerski opuścił stację Gorlice 26 czerwca 2016 r., a następny przyjedzie tu dopiero 2 października 2016 r. – Lepiej żeby pociąg kursował dwa razy w tygodniu niż wcale – podkreśla Marcin Kreis z inicjatywy „Reaktywacja pociągów Kraków – Gorlice”. I dodaje: – Jeśli połączenie weekendowe okaże się sukcesem, może to być argument do rozwijania oferty na pozostałe dni tygodnia.

Kolejna reaktywacja – po aż 16 latach braku połączeń – miała miejsce na początku wakacji 2016 r., gdy powróciły pociągi na linię Białystok – Waliły. Terminy kursowania? Soboty i niedziele od 2 lipca do 9 października 2016 r.

Również nie każdego dnia pociągi pojawiają się w Miliczu. Przebiegająca przez to miasto 46-kilometrowa linia Grabowno Wielkie – Krotoszyn, która stanowi jeden z trzech ciągów łączących Dolny Śląsk i Wielkopolskę, jest obsługiwana wyłącznie od piątku do niedzieli. Wtedy raz dziennie linię przemierza pociąg jadący z Wrocławia do Krotoszyna i z powrotem. W pozostałe dni na linii brak jest ruchu pasażerskiego.

DOLINA NISKIEJ PRĘDKOŚCI

Tylko przez trzy dni w tygodniu pociągi pasażerskie docierają do Lwówka Śląskiego. W piątkowy wieczór w tym mieście melduje się pociąg „Dolina Bobru” relacji Wrocław Główny – Jelenia Góra. W soboty i niedziele uruchamiane jest jedno dziennie połączenie z Jeleniej Góry do Lwówka Śląskiego i z powrotem, dodatkowo w niedzielny wieczór pociąg „Dolina Bobru” wraca z Jeleniej Góry do Wrocławia. Od poniedziałku do czwartku do Lwówka Śląskiego i innych miejscowości leżących na linii Zebrzydowa – Jelenia Góra nie da się dotrzeć pociągiem. – To przez fatalną prędkość nie sposób tu stworzyć dobrej oferty dla pasażerów – tłumaczy Piotr Rachwański, prezes Kolei

Dolnośląskich.

W ostatnich latach PKP Polskie Linie Kolejowe stopniowo obniżały prędkość obowiązującą na 61-kilometrowej linii Zebrzydowa – Jelenia Góra: najpierw z 50 km/h do 30 km/h, następnie w grudniu 2014 r. do 20 km/h. Ponadto na trzech odcinkach linii, liczących w sumie 13,5 km, spółka PKP PLK ostatnio wprowadziła ograniczenie prędkości do zaledwie 10 km/h.

– W XXI wieku, w Europie taka prędkość jest nie do zaakceptowania dla codziennych dojazdów do pracy i szkoły – mówi szef Kolei Dolnośląskich. – Aby móc rzucić rękawicę drogowej konkurencji, musielibyśmy zaoferować czas jazdy z Lwówka Śląskiego do Jeleniej Góry nieprzekraczający godziny, czyli dwa razy krótszy niż obecnie.

W tym rejonie spółka ogranicza się więc do uruchamiania połączeń jedynie z myślą o turystach i osobach w tygodniu studiujących czy pracujących we Wrocławiu, do domów wracających tylko na weekendy.

– Chcielibyśmy uruchamiać minimum trzy, cztery pary pociągów codziennie, ale prędkość na szlaku musi wzrosnąć przynajmniej do 40-50km/h. Wówczas jednym składem bylibyśmy w stanie zapewnić minimalny standard obsługi powiatu lwóweckiego – mówi Piotr Rachwański.

STRATEGICZNIE CO KILKA DNI

Problem nieregularnych połączeń dotknął też relacje międzynarodowe. 17 czerwca 2016 r. z pompą zainaugurowano kursowanie pociągów łączących Polskę i Litwę. Szynobusy relacji Białystok – Kowno kursują wybudowaną w ramach unijnego projektu Rail Baltica 123-kilometrową linią normalnotorową od stacji Šeštokai w pobliżu granicy z Polską do Kowna (pozostała część sieci kolejowej w Litwie jest szerokotorowa).

– Uruchomienie pociągów z Białegostoku do Kowna to bardzo ważny etap w budowaniu dobrych sąsiedzkich relacji – mówił

Krzysztof Mamiński, prezes spółki Przewozy Regionalne. Wtórował mu Stasys Dailydka, szef litewskich kolei Lietuvos Geležinkelai: – Wznowione połączenie między naszymi krajami jest ważnym krokiem strategicznym dla obu stron. To ważne porozumienie stworzy dla naszych pasażerów możliwość szybkiego i wygodnego dotarcia pociągiem do Europy.

Problem w tym, że to strategiczne połączenie realizowane jest tylko w niektóre dni tygodnia. Z Białegostoku do Kowna pociągi kursują w piątki, soboty i niedziele, natomiast z Kowna do Białegostoku w soboty, niedziele i poniedziałki. W pozostałe dni granicy polsko-litewskiej kolejną nie da się pokonać.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 5 \(85\) 2016](#)