

Krótsza jazda, dłuższy postój

12 stycznia 2016

Ponad pół godziny – nawet tyle trwają postoje pociągów dalekobieżnych na stacjach pośrednich. Tak marnowane są efekty skrócenia czasów jazdy koleją.

Pociąg TLK „Kormoran” w drodze z Katowic do Olsztyna traci na przebiecie się przez Warszawę ponad 40 min. – najpierw na równo pół godziny zatrzymuje się na stacji Warszawa Centralna i następnie na 13 min. staje na stacji Warszawa Wschodnia. A wszystko zgodnie z nowym rozkładem jazdy, który wszedł w życie w niedzielę 13 grudnia 2015 r.

Gdyby nie te wydłużone postoje pociągu na dwóch warszawskich dworcach, kolej mogłaby dziś chwalić się wyraźnym skróceniem czasu podróży z Katowic do Olsztyna. A tak, wraz z grudniową zmianą rozkładu, wydłużył się on z 5 godz. 45 min. do 6 godz. 4 min. To wcale niejedyna sytuacja na polskiej sieci kolejowej, gdy właśnie osiągnięte efekty skrócenia czasów jazdy natychmiast zostały pożarte przez wydłużone czasy postojów na stacjach pośrednich.

Kursujący w relacji Szczecin – Olsztyn pociąg TLK „Gryf” w połowie grudnia 2015 r. wydłużył swój czas jazdy o 20 min. Pociąg ten nie może pochwalić się skróconym czasem przejazdu tylko dlatego, że wraz z ostatnią zmianą rozkładu wydłużono mu postoje na trzech stacjach w aglomeracji trójmiejskiej: z 10 min. do 20 min. w Gdyni Główniej, z 3 min. do 5 min. w Gdańsku Głównym oraz z jednej do 12 min. w Tczewie.

Pociąg TLK „Mamry”, przemierzając trasę z Białegostoku do Wrocławia, zatrzymuje się na 20 min. w Olsztynie Głównym i na 23 min. w Poznaniu Głównym. Postoje na poznańskim dworcu zabierają nawet ponad 20 min. także wielu innym składom dalekobieżnym. Pociąg TLK „Ukiel” na trasie z Olsztyna do Zielonej Góry zatrzymuje się w Poznaniu na 22 min., natomiast

w drodze powrotnej stoi tu 28 min.

Na 25 min. w stolicy Wielkopolski zatrzymują się łączące Gdynię z Wrocławiem pociągi InterCity „Bursztyn” i InterCity „Mieszko”, a także skład TLK „Dionizos” jadący z Zielonej Góry do Warszawy.

Skład InterCity „Sukiennice” z Krakowa do Szczecina stoi w Poznaniu przez 26 min. Po tyle samo spędzają na dworcu Poznań Główny pociągi InterCity „Barnim” relacji Szczecin – Katowice oraz TLK „Gałczyński” relacji Lublin – Szczecin.

Kolejnym punktem, gdzie pociągi tracą najwięcej czasu, jest dworzec Warszawa Centralna. Na 25 min. zatrzymuje się tu pociąg TLK „Orzeszkowa” relacji Białystok – Wrocław. Po 21 min. spędzają na stołecznym dworcu składy InterCity „Kolberg” i „Żeromski” w drodze z Krakowa do Olsztyna. Jadący z Olsztyna do Kielc pociąg InterCity „Sienkiewicz” ma 20-minutowe zatrzymanie na dworcu Warszawa Centralna.

Są jednak pociągi, dla których rozkład przewiduje w stolicy nawet ponad pół godziny postoju. Skład TLK „Roździeński” relacji Katowice – Lublin na warszawskim dworcu centralnym wyznaczony ma 32-minutowy postój. Na 35 min. zatrzymuje się tu pociąg InterCity „Wit Stwosz” jadący z Terespoła do Krakowa. Pociąg TLK „Ondraszek” w drodze z Bielska-Białej do Białegostoku ma 32 min. postoju na dworcu Warszawa Centralna. W drodze powrotnej „Ondraszek” spędza tu aż 36 min., ponadto mając na swojej trasie długie postoje również w Koluszkach (6 min.), Częstochowie (11 min.) i Katowicach (10 min.). I tak oto te cztery przydługie postoje pośrednie zwiększają czas podróży w pełnej relacji o około godzinę.

Pociąg InterCity „Siemiradzki” na trasie z Poznania do Zamościa ma wyznaczone dłuższe zatrzymania na stacjach Wrocław Główny (14 min.), Kraków Główny (27 min.), Tarnów (9 min.) i Rzeszów Główny (25 min.).

Pociąg TLK „Staszic” – jadąc z Piły do Zagórza – na 28 min.

zatrzymuje się w Bydgoszczy Głównej, na 13 min. w Warszawie Centralnej, na 20 min. w Lublinie oraz na 23 min. w Rzeszowie Głównym. W rozkładzie jazdy pociągu TLK „Rybak” relacji Szczecin – Białystok dłuższe postoje zostały wyznaczone na stacjach Gdynia Główna (22 min.) i Olsztyn Główny (23 min.).

Niechlubny rekord długości postoju osiąga pociąg InterCity „Mehoffer”, który po drodze z Zielonej Góry do Przemyśla na aż 43 min. zatrzymuje się na stacji Kraków Główny. Pytamy, jaki jest powód postoju ciągnącego się aż trzy kwadranse. „Zmiana lokomotywy oraz skomunikowania” – stwierdza Beata Czemerajda z biura prasowego PKP Intercity.

Jak dowiedzieliśmy się w PKP Intercity, przewoźnik na etapie przygotowywania rozkładu wnioskował do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe o wyznaczenie dłuższych postojów pośrednich na tych stacjach, gdzie zachodzi konieczność zmiany lokomotywy, wymiany drużyn konduktorskich, włączenia lub wyłączenia wagonów czy zapewnienia skomunikowania z innymi pociągami.

„Wnioskowane były czasy postojów zgodne z regulaminem PKP PLK, choć zdarzają się wytyczne, które wydają się nam zbyt duże” – mówi Czemerajda, i dodaje: „W trakcie konstrukcji tras pociągów dochodzi do zmian minutowych, co najczęściej jeszcze wpływa na wydłużenie czasów postojów”.

Najczęściej występujące na etapie konstruowania rozkładu przez PKP PLK przyczyny wydłużania postojów ponad czas oczekiwany przez przewoźników to ograniczenia przepustowości związane z realizacją prac modernizacyjnych, mijanie się pociągów na odcinku jednotorowym czy brak w danym czasie wolnego wylotu ze stacji węzłowej.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 1 \(81\) 2016](#)