

Puste tory

28 listopada 2013

Warszawa i Kraków to jedne z najsłabiej skomunikowanych ze sobą metropolii w Europie.

Na polskiej sieci kolejowej kursuje coraz mniej pociągów – jest to widoczne nie tylko na liniach regionalnych, na których często liczba połączeń spadła do zera. Coraz mniej pociągów uruchamianych jest również na głównych ciągach łączących największe miasta. W ciągu ostatnich kilku lat liczba połączeń wyraźnie zmniejszyła się nawet w relacji łączącej dwa największe polskie miasta – Warszawę oraz Kraków.

TRZY I PÓŁ GODZINY BEZ POCIĄGU

Z Warszawy (1,7 mln mieszkańców) do Krakowa (758 tys. mieszkańców) kursuje obecnie 16 pociągów dziennie. A jeszcze pięć lat temu – w rozkładzie jazdy 2007/2008 – trasę z Warszawy do Krakowa pokonywało 21 pociągów na dobę.

Zmniejszenie liczby połączeń pociągów przyczyniło się do pogorszenia regularności połączeń. Pięć lat temu najdłuższa luka między odjazdami pociągów do Krakowa z Warszawy Centralnej trwała – nie licząc pory nocnej – 1 godz. 10 min. Dziś najdłuższa przerwa w rozkładzie jazdy trwa prawie trzy i pół godziny – od godz. 12.25 do godz. 15.50 (w dodatku w soboty wydłuża się ona do ponad czterech godzin, ciągnąc się od godz. 12.25 do godz. 16.40). Trudno w Europie znaleźć drugi przypadek tak długiej luki w ruchu pociągów między tak dużymi miastami!

16 pociągów łączących stolicę Mazowsza i Małopolski obnaża brak atrakcyjności oferty przewozowej polskiej kolei. Tenże brak atrakcyjności jest tym bardziej widoczny, jeśli dokona się porównania z ofertą przewozową na liniach kolejowych łączących największe miasta w innych europejskich krajach.

Dokonując tego porównania, w przypadku każdego z krajów w

wyliczeniu wzięliśmy pod uwagę pociągi wyruszające przynajmniej pięć razy w tygodniu z najludniejszego miasta do drugiego pod względem liczby mieszkańców ośrodka danego państwa (uwzględniając stan ludności w granicach administracyjnych miast).

KOLEJ CAŁĄ DOBĘ

Absolutny europejski rekord odnotowaliśmy w Holandii, gdzie z Amsterdamu (805 tys. mieszkańców) do Rotterdamu (616 tys. mieszkańców) kursuje aż 109 pociągów na dobę! Co więcej, kursują one przez całą dobę – w porze dziennej, między godz. 5.30 a godz. 23.00, z Amsterdamu do Rotterdamu odjeżdża od czterech do sześciu pociągów na godzinę, natomiast między godz. 23.00-5.30 częstotliwość spada do 30-60 min.

W Belgii w trasę z najludniejszej w kraju Antwerpii (461 tys. mieszkańców) do Gandawy (248 tys. mieszkańców) wyrusza 50 pociągów dziennie.

Również we Włoszech liczba pociągów łączących dwa największe miasta jest około trzy razy wyższa niż w przypadku Polski – z Rzymu (2,6 mln mieszkańców) do Mediolanu (1,3 mln mieszkańców) kursuje 45 pociągów na dobę.

W Danii relację z największej w kraju Kopenhagi (549 tys. mieszkańców) do drugiego pod względem liczby ludności Århus (252 tys. mieszkańców) przemierza 38 pociągów dziennie. Choć trasa między dwoma największymi miastami Danii liczy aż 329 km, to ruch na niej odbywa się niemalże w sposób ciągły. Z Kopenhagi do Århus w ciągu dnia, od godz. 5.00 do godz. 20.00, odjeżdżają dwa pociągi na godzinę. Wieczorem – między godz. 20.00 a godz. 1.00 – wyrusza jeden pociąg na godzinę. Natomiast w porze nocnej najdłuższa luka między połączeniami trwa około dwie i pół godziny.

CORAZ WIĘCEJ POŁĄCZEŃ

Pod względem atrakcyjności oferty przewozowej daleko w tyle

zostawiają nas również Czechy, gdzie z Pragi (1,2 mln mieszkańców) do drugiego miasta tego kraju – Brna (378 tys. mieszkańców) – wyrusza 35 pociągów dziennie.

Dodajmy, że w czasie gdy w Polsce zmniejszano liczbę pociągów kursujących między Warszawą i Krakowem, w Czechach oferta była rozbudowywana – pięć lat temu, w ramach rozkładu jazdy 2007/2008, 255-kilometrową relację z Pragi do Brna pokonywało 30 pociągów na dobę. Natomiast w rozkładzie 2005/2006 było ich jedynie 21.

W ostatnich latach liczba połączeń zwiększyła się również w relacji między dwoma największymi miastami Węgier – w efekcie kursuje tu już prawie dwa razy więcej pociągów niż między Warszawą i Krakowem. Z liczącego 1,7 mln mieszkańców Budapesztu do Debreczyna (211 tys. mieszkańców) odjeżdża 30 pociągów dziennie.

W Szwecji trasą ze Sztokholmu (868 tys. mieszkańców) do Göteborga (529 tys. mieszkańców) – przemierzając przez cały kraj ze wschodu na zachód – kursuje 25 pociągów na dobę.

24 pociągi na dobę kursują z największego w Szwajcarii Zurychu (373 tys. mieszkańców) do drugiej pod względem liczby mieszkańców Genewy (187 tys. mieszkańców). Z Zurychu do Genewy pociągi wyruszają dwa razy na godzinę.

W Niemczech relację z Berlina (3,5 mln mieszkańców) do Hamburga (1,8 mln mieszkańców) obsługują 23 pociągi bezpośrednie dziennie.

GDYBY MARIBOR LEŻAŁ W POLSCE

Polska ze swoją trasą z Warszawy do Krakowa, obsługiwaną przez 16 pociągów na dobę, może porównywać się z Austrią, Słowacją czy Słowenią.

Z Wiednia (1,7 mln mieszkańców) do Grazu (266 tys. mieszkańców) codziennie wyrusza 16 bezpośrednich pociągów, a

więc tyle samo co z Warszawy do Krakowa. Jednakże pociągi między dwoma największymi austriackimi miastami kursują z pełną regularnością. Składy do Grazu odjeżdżają do Wiednia równo co 60 min. – od godz. 6.03 do godz. 21.03.

Z kolei na Słowacji z Bratysławy (413 tys. mieszkańców) do Koszyc (241 tys. mieszkańców) kursuje 15 pociągów na dobę. Bratysława jest jednak ponad czterokrotnie mniejsza od Warszawy, a Koszyce trzykrotnie mniejsze od Krakowa.

W Słowenii ze stołecznej Ljubljany (273 tys. mieszkańców) do drugiego pod względem liczby ludności Mariboru (95 tys. mieszkańców) wyrusza 14 bezpośrednich pociągów dziennie. Miejmy jednak na uwadze, że w Ljubljanie mieszka ponad sześciokrotnie mniej ludzi niż w Warszawie, a w Mariborze ośmiokrotnie mniej niż w Krakowie.

W Polsce miasta wielkości Mariboru dotknął problem całkowitej likwidacji połączeń kolejowych. W 2001 r. z liczącego 97 tys. mieszkańców Jastrzębia-Zdroju odjechał ostatni pociąg pasażerski. Gdyby więc Maribor leżał w Polsce, być może do tego miasta w ogóle już nie docierałyby pociągi.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 6 \(68\) 2013](#)