

Walka o minuty

13 września 2024

Udało się osiągnąć rekordowe czasy jazdy z Warszawy do Poznania, Szczecina i Białegostoku. Kosztem postojów w mniejszych miastach.

Pociąg InterCity „Esperanto”, który od września 2024 r. kursuje na trasie Łódź – Warszawa – Białystok, zwiastuje zmianę podejścia do tworzenia oferty połączeń dalekobieżnych. Między Łodzią a Warszawą oraz między Warszawą a Białymstokiem pociąg ten nie ma żadnych postojów. Dzięki temu z Łodzi Fabrycznej do Warszawy Centralnej jedzie 1 godzinę i 11 minut, a z Warszawy Centralnej do Białegostoku tylko 1 godzinę i 38 minut, uzyskując najlepszy w historii czas przejazdu na tym odcinku.

Odjeżdża pociąg do mniejszych miast

Za rządów Prawa i Sprawiedliwości osiąganie rekordowych czasów jazdy nie było najważniejsze – bardziej szczycono się tym, że połączenia PKP Intercity obsługują coraz więcej miejscowości. Gdy kończyła się pierwsza kadencja rządu PiS, chwalono się, że od 2015 do 2019 r. liczba miejscowości, w których stają pociągi PKP Intercity, wzrosła z 296 do 382. Wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel mówił wtedy: „Rozkład jazdy przykładą bardzo dużą wagę do tego, aby zapewnić lepszą dostępność komunikacyjną mieszkańcom mniejszych miast”.

Odbywało się to nie tylko za sprawą uruchamiania pociągów PKP Intercity do miast wcześniej pozbawionych połączeń dalekobieżnych, ale właśnie także poprzez dodawanie postojów na istniejących trasach. Chociażby na trasie Białystok – Warszawa w 2017 r. pociągi PKP Intercity otrzymały postoje w Łochowie (6,5 tys. mieszkańców), a w 2019 r. w Wołominie, który wcześniej składy dalekobieżne mijały bez zatrzymania, mimo że liczy 36 tys. mieszkańców i jest najludniejszym

miastem położonym na linii między Białymstokiem a Warszawą.

Pociągi PKP Intercity zaczęły stawać w takich kilkutysięcznych miastach jak Mrozy na Mazowszu, Trawniki na Lubelszczyźnie czy Gogolin na Opolszczyźnie (choć były też odwrotne przypadki: postoje pociągów dalekobieżnych straciły Czarna Białostocka, Odolanów i Międzybórz).

Dogęszczanie bez zatrzymania

Piotr Malepszak, wiceminister infrastruktury w rządzie Donalda Tuska, zapowiadając przyspieszenie pociągów, zapewnił, że nie będzie ono sprowadzać się do wycinania postojów, lecz polegać ma na wprowadzaniu nowych połączeń z mniejszą liczbą zatrzymań: „Chodzi o to, żeby dążąc do cyklu godzinnego, dogęszczać ofertę nowymi pociągami bez postojów” – mówił w rozmowie z magazynem „Z Biegiem Szyn”.

InterCity „Esperanto”, jadący 1 godzinę i 38 minut, jest jak na razie jedynym pociągiem, który pokonuje trasę Warszawa – Białystok bez postojów w miejscowościach po drodze. Wszystkie inne jadą ponad dwie godziny, stając w Wołominie, Tłuszczu, Łochowie, Małkini, Czyżewie, Szepietowie i Łapach. Miejscowości te cechują się dużym wykorzystaniem kolei. Na stacji Małkinia w liczącej 4,9 tys. mieszkańców wsi gminnej notuje się dziennie 1,7 tys. wsiadających i wysiadających. Ze stacji w 2,5-tysięcznym mieście Czyżew korzysta 700-999 pasażerów na dobę. To wyniki na poziomie znacznie większych miast – przykładowo 1,7 tys. podróżnych notuje się w Łęborku (34 tys. mieszkańców), a 700-999 pasażerów w Kole (19 tys. mieszkańców).

Mimo dużej popularności stacji między Białymstokiem a Warszawą wiceminister przekonuje, że wprowadzenie pociągów łączących stolicę województw podlaskiego i mazowieckiego bez postojów ma swoje uzasadnienie: „Ponad 60% pasażerów na trasie Warszawa – Białystok przemieszcza się między tymi miastami” – mówił Malepszak. Z jego słów wynika jednak też to, że aż prawie 40%

osób wsiada na stacjach po drodze.

Z pociągów stających między Warszawą a Białymstokiem najszybciej jadą „Słowacki” (skład ED161 Dart) i „Podlasiak” (wagony z lokomotywą EU160 Griffon), które trasę Warszawa Centralna – Białystok pokonują w 2 godz. 1 min. Natomiast najwolniej jadą pociągi „Nałkowska” (2 godziny i 15 minut) i „Dąbrowska” (2 godziny i 17 minut) – są one prowadzone lokomotywami EP07, których prędkość maksymalna to 125 km/h. Przez to nie wykorzystują efektów modernizacji linii Warszawa – Białystok, na której pociągi mogą rozpędzać się do 160 km/h. A przecież na czasy jazdy, poza liczbą postojów, wpływ ma obsługa danej trasy taborem w pełni wykorzystującym parametry infrastruktury. Jak widać, o tę kwestię nie dba się w odniesieniu do wszystkich pociągów. Gra toczy się o rekordowy czas przejazdu tylko jednego połączenia na dobę.

Czas przejazdu, czas postoju

PKP Intercity chwali się też rekordami na trasie Szczecin – Warszawa: pociąg ExpressInterCity „Chrobry” z początkiem września 2024 r. skrócił swój czas przejazdu z 5 godz. 1 min. do 4 godz. 38 min. Przyspieszenie uzyskano z jednej strony dzięki wykorzystaniu efektów modernizacji magistrali Szczecin – Poznań i Poznań – Warszawa, ale z drugiej strony kosztem zatrzymań w Koninie (67 tys. mieszkańców) i Kutnie (41 tys. mieszkańców). „Chrobry” ma teraz między Szczecinem a Warszawą cztery postoje: w Stargardzie, Choszcznie, Krzyżu i Poznaniu. Jeszcze mniej zatrzymań ma kursujący od września 2024 r. ekspres „Sedina”, który – stając tylko w Stargardzie, Krzyżu i Poznaniu – jedzie ze Szczecina do Warszawy 4 godziny i 31 minut (dla porównania mające między Szczecinem a Warszawą 15 postojów pociągi InterCity „Gałczyński” i „Mewa” jadą 5 godzin i 22 minuty).

Ekspresy „Chrobry” i „Sedina” przyniosły po siedmiu latach powrót połączeń, które na odcinku Poznań – Warszawa jadą bez

żadnych postojów. Z Poznania Głównego do Warszawy Centralnej „Sedina” jedzie 2 godziny i 18 minut, a „Chrobry” 2 godziny i 20 minut. Stający w Koninie i Kutnie pociąg ExpressInterCity „Lech” jedzie natomiast 2 godziny i 22 minuty.

Pociągom „Chrobry” i „Sedina” postój ze zmianą kierunku jazdy na stacji Poznań Główny zajmuje 12 minut (w 2012 r. operacja ta trwała na poznańskiej stacji 9 minut). Walka o każdą minutę nie powinna ograniczać się tylko do czasów jazdy, ale obejmować też skracanie postojów poprzez usprawnianie operacji zmian kierunku jazdy, zmian lokomotyw czy odłączania i dołączania wagonów. Wciąż nagminne są takie sytuacje jak 22 minuty postoju pociągu „Słowacki” relacji Ełk – Wrocław na zmianę kierunku w Białymstoku czy aż 41 minut postoju pociągu „Orzeszkowa” relacji Warszawa – Jelenia Góra na zmianę lokomotywy i odłączanie wagonów na stacji Wrocław Główny.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 5 \(132\) 2024](#)