

Wielkie małe inwestycje

22 lipca 2013

Jak za sprawą zbudowania 2 km toru pociągi osiągnęły rekordowo krótki czas jazdy.

– Nie ma potrzeby budowania linii kolejowych, bo to dużo kosztuje i się nie opłaca – brzmi jedna z mądrości ekonomicznych prezesa PKP S.A. Jakuba Karnowskiego. Gdy Karnowski pod koniec 2012 r. w rozmowie z „Dziennikiem Gazetą Prawną” wypowiadał te słowa, w zaawansowanym stadium znajdowała się budowa zupełnie nowego odcinka na polskiej sieci kolejowej. Mowa o wybudowanej całkowicie od podstaw linii kolejowej Czerwieńsk Wschód – Czerwieńsk Południe w województwie lubuskim, po której od 9 czerwca 2013 r. regularnie kursują pociągi.

DWA KILOMETRY KOLEI WIĘCEJ

Dzięki liczącej zaledwie 2,15 km nowej linii kolejowej, stanowiącej łącznicę między magistralą nadodrzańską Szczecin – Wrocław i linią Czerwieńsk – Zbąszynek, pociągi kursujące z Zielonej Góry do Poznania nie muszą już nadkładać drogi i zmieniać kierunku jazdy w Czerwieńsku.

Za sprawą tej niewielkiej, bo obejmującej budowę jedynie około 2 km toru, inwestycji czas jazdy koleją między dwoma miastami wojewódzkimi z dnia na dzień skrócił się o około 20 min. W sobotę 8 czerwca 2013 r. pociąg TLK „Lubuszanin” – jadąc jeszcze ze zmianą kierunku w Czerwieńsku – odcinek z Zielonej Góry do Poznania Głównego przejechał w 2 godz. 1 min., natomiast w niedzielę 9 czerwca 2013 r. – po raz pierwszy korzystając z nowej łącznicy – tę samą relację pokonał w 1 godz. 40 min. Tym samym udało się osiągnąć rekordowo krótki czas przejazdu z Zielonej Góry do Poznania.

W najlepszych czasach pociąg „Lubuszanin” – będąc jeszcze ekspresem – w ramach rozkładu jazdy 2000/2001 pokonywał

odcinek z Zielonej Góry do Poznania w 1 godz. 49 min. (czas jazdy w rozkładzie 1995/1996 wynosił 1 godz. 50 min., a w rozkładzie 1990/1991 – 1 godz. 53 min.). Na korzyść obecnego czasu jazdy ponadto przemawia to, że dziś „Lubuszanin” dodatkowo zatrzymuje się na stacjach Babimost, Zbąszyń, Opalenica oraz Buk, przez które przed kilkunastoma laty pociąg ten przejeżdżał bez postoju.

Na przyszły rozkład jazdy 2013/2014, wchodzący w życie w grudniu 2013 r., planowane jest uruchomienie pociągu Express Intercity „Lech” w relacji Warszawa – Poznań – Zielona Góra. Odcinek z Poznania do Zielonej Góry pociąg ten ma pokonywać w 1 godz. 28 min.

WIELKIE EFEKTY NIEWIELKIEJ INWESTYCJI

By-pass skracający podróż koleją z Zielonej Góry do Poznania został wybudowany z inicjatywy samorządu województwa lubuskiego, który inwestycję umieścił na liście kluczowych projektów Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. Budowa łącznicy, którą w 49% sfinansowano ze środków unijnych, to największa inwestycja z zakresu infrastruktury transportowej przeprowadzona w ramach lubuskiego programu regionalnego.

Koszt budowy nowej zelektryfikowanej linii jednotorowej wraz z budową dwóch 40-metrowych mostów ekologicznych nad cennymi przyrodniczo siedliskami i źródłiskami wyniósł 73 mln zł. Kwota ta dodatkowo objęła prace remontowe na istniejącym 43-kilometrowym odcinku z Czerwieńska do Zbąszynka: między innymi wymianę rozjazdów, poprawę stanu torów oraz wzmocnienie podtorza (co pozwoliło na zwiększenie dopuszczalnej prędkości z 80 km/h do 100 km/h).

Lubuski by-pass, eliminujący konieczność zmiany kierunku jazdy w Czerwieńsku i zapewniający najkrótszy w historii czas podróży, pokazuje, że stosunkowo niewielkie inwestycje mogą dawać większe, a przede wszystkim znacznie szybciej odczuwalne

efekty niż ciągnące się latami modernizacje pochłaniające miliardy.

Kwota 73 mln zł, jaką wydano na budowę łącznicy Czerwieńsk Wschód – Czerwieńsk Południe wraz z remontem linii Czerwieńsk – Zbąszynek, stanowi 0,67% wydatków na modernizację linii Warszawa – Gdynia, które sięgają 10,9 mld zł. Mimo siódmego roku prac między Warszawą a Trójmiastem – przy astronomicznej kwocie 31,4 mln zł modernizacji jednego kilometra linii oraz latami ciągnącej się dezorganizacji ruchu pociągów – wciąż nie udało się osiągnąć czasu jazdy z przełomu lat 80. i 90., kiedy to pociąg ekspresowy „Kaszub” docierał z Warszawy Centralnej do Gdańska Głównego w 3 godz. 20 min. Obecnie najszybszy pociąg kursujący tą trasą – Express Intercity „Fregata” – jedzie z Warszawy do Gdańska ponad dwie godziny dłużej: 5 godz. 45 min.

BY-PASSEM W TATRY

Węzeł czerwieński nie był jedynym miejscem, gdzie układ sieci kolejowej wymuszał konieczność czasochłonnej zmiany kierunku jazdy. Problem ten wciąż dotyka pasażerów podróżujących trasą Kraków – Zakopane, na której pociągi muszą zmienić kierunek jazdy aż trzykrotnie: w Krakowie Płaszowie, Suchej Beskidzkiej oraz Chabówce. Express Intercity „Tatry” relacji Warszawa Wschodnia – Zakopane na same postoje związane ze zmianą kierunku jazdy traci 43 min. Nawiasem mówiąc, problemem „zakopianki” są wydłużające się postoje związane ze zmianą kierunku jazdy. Jeszcze w rozkładzie jazdy 2011/2012 postoje pociągu ekspresowego „Tatry” na stacjach Kraków Płaszów, Sucha Beskidzka oraz Chabówka trwały w sumie „tylko” 30 min. W przypadku pociągu TLK „Janusz Korczak” relacji Białystok – Zakopane postoje na trzech stacjach, na których zmieniany jest kierunek jazdy, pochłaniają w aktualnym rozkładzie jazdy aż 63 min.!

W najbliższych latach planowane jest wybudowanie dwóch skrótów, które umożliwią podróż ze stolicy Małopolski pod

Tatry bez zmiany kierunku na stacjach Kraków Płaszów i Sucha Beskidzka. Budowa liczącej 1,4 km łącznicy Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki umieszczona jest na liście projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z terminem realizacji do 2015 r. Następnie powstać ma by-pass skracający przejazd przez Suchą Beskidzką – dodatkowo na łącznicy powstać ma przystanek, z którego do centrum miasta będzie bliżej niż z istniejącej stacji Sucha Beskidzka.

W Suchoj Beskidzkiej uda się zatem uniknąć negatywnego skutku ubocznego, który zwykle wiąże się z budową kolejowych by-passów. Skutek ten dał znać o sobie chociażby w liczącym 4,2 tys. mieszkańców Czerwiesku, który z dniem otwarcia łącznicy stracił wszystkie bezpośrednie połączenia z Poznaniem, Warszawą oraz Trójmiastem, znikając tym samym z mapy połączeń dalekobieżnych.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [Z biegiem szyn](#)