

PERSPEKTYWY TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Wstęp.

Polska należy do krajów średniej wielkości w Europie, który zamieszkuje dziś ok. 38 milionów mieszkańców. Prognozy nie przewidują wzrostu liczby ludności, pomimo akcji 500+, a jedynie jej stabilizację lub nawet spadek do 20 milionów.

Polska potrzebuje siły roboczej, którą obecnie pozyskuje z Ukrainy, Białorusi, także z krajów odległych od Polski. Według autora tekstu należy się liczyć z imigracją z krajów m. in. muzułmańskich, którzy pomimo protestu niektórych polityków przyniosą zarazę i terroryzm.

Przykłady dostarcza nam Europa.

Transport kolejowy w Polsce to dziś ok. 19.000 kilometrów linii kolejowych, być może zwiększy się ta wielkość.

Myśląc o perspektywach transportu kolejowego trzeba zacząć od prognoz przewozowych, które zostały wykonane (Politechnika Warszawska) i na tej podstawie planować ewentualny rozwój sieci kolejowej.

W czasach PRL-u sprawa była prosta, co roku ilość pasażerów i ilość ton ładunku systematycznie liniowo wzrastała, aż do roku 1979-1980, potem nastąpił spadek tych wielkości do ok. 340 mln pasażerów rocznie i 240 mln ton rocznie. Był to efekt ograniczenia produkcji m. in. wydobywania węgla oraz wyjątkowo dynamiczny wzrost liczby samochodów osobowych (dziś powyżej 500 samochodów na 1000 mieszkańców) i rozwój samochodowego transportu towarowego.

Sytuacja na drogach, w miastach jest opłakana i celem polityki państwa powinno być „ZABIERANIE CZĘŚCI POTOKÓW PASAŻERÓW I ŁADUNKÓW” z dróg, które w latach poprzednich i obecnie modernizowały się i wydłużały.

Duża część mieszkańców Polski przesiadła się do własnego pojazdu i z trudem będzie można go przyjąć na kolej. Podobnie sytuacja wygląda w przewozie ładunków, gdzie dodatkowo

rezygnacja z węgla w produkcji energii elektrycznej zmniejszy przewozy towarów.

Podobna sytuacja jest w innych krajach Europy i to pomimo polityki Unii Europejskiej preferującej transport kolejowy,

Za rozwojem lub modernizacją transportu kolejowego przemawia niemożność zapewnienia wystarczającej drożności dróg kołowych, szczególnie w szczytach oraz ważne względy ekonomiczne,

Popularyzowane plany rozwoju transportu kolejowego t.j. budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego Baranów oraz blisko 1800 km nowych linii zapewniających maksymalną prędkość 300 km/godz. są zdaniem autora tego tekstu nie oparte na realnych prognozach (są to pomysły prawników, historyków i polityków).

Niedawno była Premier Jadwiga Emilewicz „rzucała” tekst, że w efekcie realizacji powyższego, z najdalszych zakątków Polski można będzie dojechać do CPK w 1,5 godziny ...t.zn. że prędkości maksymalne będą (powinny) wynosić 500 km/godz. !!!

A jak zdaniem piszącego ten tekst byłego projektanta powinna być przyszłość transportu kolejowego .

1. W ruchu dalekobieżnym pasażerskim należy preferować system Inter City (połączenie miast, ale nie miasteczek) gdzie pomiędzy metropoliami (aglomeracjami lub konglomeracjami) powinny kursować pociągi w rytmie co1-4 godziny, z prędkościami handlowymi pozwalającymi konkurować z transportem samochodowym, W warunkach naszego kraju gdzie odległości między metropoliami (12) są od 100 do 500 kilometrów podstawową prędkością maksymalną powinno być 160 km/godz., jedynie na połączeniach Warszawy z Krakowem i Katowicami (Centralna Magistrala Kolejowa) prędkość realna do osiągnięcia 230 – 250 km/godz. (zaleca się przejście na prąd przemienny 25 tyś. Volt) a także po realizacji Y (Warszawa – Łódź- Wrocław, Poznań) na tych połączeniach 300 km/godz. Przy planach rozwoju transportu należy liczyć się że nastaje czas pracy on-line i n.p. wyjazdów delegacyjnych będzie mniej niż w odległym PRL-u.
2. W ruchu aglomeracyjnym, podmiejskim regionalnym bardzo ważna jest jakość oferty komunikacyjnej pod hasłem „pociąg

czeka na pasażera”, Oferta ta pod kątem już istniejącego taboru produkowanego przez Stadlera, Newag, Bombardier, Pesa już jest zapewniona (klimatyzacja, zawieszenie pneumatyczne, przyspieszenie 1-102 m/sek., prędkość maksymalna 160 km/godz.). Bardzo istotnym elementem jest częstotliwość ruchu, w godzinach szczytu co 5-20 minut oraz prędkość handlowa 30-40 km/ godz.. Przykładem może być aglomeracja warszawska, w której zbiega się 7 linii kolejowych koncentrując się na stacji Warszawa Zachodnia (Radom, Grodzisk Mazowiecki, Sochaczew) mamy do wykorzystania główne linie średnicowe (Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia) średniej przepustowości 20 pociągów na godzinę (maksymalnie 24 pociągi na godzinę). Zakładając zwiększenie częstotliwości ruchu w godzinach szczytu na linii radomskiej do 6 pociągów, na linii grodziskiej do 12 pociągów (tu mamy do czynienia z odrębną parą torów dla ruchu podmiejskiego) i na linii sochaczewskiej 6 pociągów, to razem mamy 22 pociągi z których część może być skierowana na średniej „bis” (Gołębki – Warszawa Główna Towarowa- Jelonki – Warszawa Gdański – Warszawa Wschodnia). Problemem jest na linii radomskiej, a szczególnie sochaczewskiej, brak rozdziału ruchu dalekobieżnego od podmiejskiego, stąd propozycja inwestycyjna i drugie pary torów. Przykład aglomeracji warszawskiej jest wzorem do rozwiązań innych aglomeracji.

3. W ruchu towarowym przewiduje się wzrost udziału w przewozach intermodalnych.

Podsumowując:

Można snuć wizje transportu rurowego(1000 km/godz.), Maglev (400 km/godz.) czy TGV (300 km/godz.) ale trzeba sobie zadać pytanie, czy w kraju wielkości Polski jest potrzeba, bo na pewno ekonomicznie bez sensu.

Przykładem są bogate Niemcy, które „wymyśliły” Maglev, ale zrezygnowały z budowy (rozpoczętej!) na trasie Berlin – Hamburg. Trzeba też podkreślić, że przy prędkościach powyżej 200 km/godz. rośnie zużycie energii (drożejącej).

Trzeba sobie zdawać sprawę z możliwości potrzeb komunikacyjnych Polski, oraz z faktu że transport kolejowy obsługuje przewozy MASOWE.

Właściwy transport w funkcji wielkości Polski, odległości, relacji.

Istniejąca sieć z małymi wyjątkami obsługuje nasz kraj, posiada wystarczające z naddatkami zdolności przepustowe. Jedynie na podejściach do aglomeracji może zabraknąć płynności ruchu. W czasach PRL-u (ok. 1979 rok) na całej sieci występowały jedynie trzy „punkty” z brakiem zdolności przepustowej a wtedy przewozy były kilkakrotnie wyższe niż dziś.

Linie dwutorowa posiada zdolności przepustowe w ruchu mieszanym ok. 100 par pociągów (patrz Magistrala Węglowa). Linie jednotorowa posiada zdolności przepustowe w ruchu mieszanym ok. 30 -40 par pociągów .

P.S.

Obawiam się o przyszłość transportu kolejowego, brakuje i będzie brakować fachowców od projektowania, od technologii ,,,. Młodzież nie garnie się na takie studia.

Aleksander Janiszewski