

Boso, ale po szynach

7 września 2010



Linie kolejowe to katastrofa, ale będzie jeszcze gorzej.

Fragment expose premiera Tuska: „(...) modernizacji wymaga infrastruktura polskich kolei. Pasażerowie mają prawo do czystych dworców, punktualnych szybkich pociągów, a kolejowy transport towarowy musi mieć warunki do konkurencji z innymi formami przewozu. To jest po prostu prawo obywateli do punktualności kolei i życia w czystości w miejscach publicznych. Grupę PKP czekają kolejne lata przyjętej strategii. Rozwiążemy problemy przewozów regionalnych. I mój rząd w trybie pilnym zakończy prace nad studium kolei dużych prędkości po to, aby jeszcze w tej kadencji z fazy studium wejść w fazę realizacji.”

Hi, hi, hi, zaśmiał się Chińczyk po chińsku (w ludowych i komunistycznych Chinach uruchomiono połączenia kolejowe o prędkości dochodzącej do 350 km/h, a szybka kolej w Chinach na początku tego roku przekroczyła 3300 km długości; jest to jedna z najlepszych kolei na świecie).

JA TO MAM DOBRZE

Na trasie Gdańsk – Warszawa i z powrotem jeżdżę często. Jeżdżę

bardziej ekskluzywnym niż Tanie Linie Kolejowe ekspresem InterCity, w którym bilet w drugiej klasie kosztuje 114 zł. I z góry wiem, że będę miał przejebane. Czas przejazdu z Gdańska do Warszawy pociągiem na trasie Gdańsk-Wrzeszcz – Warszawa Centralna waha się (według obecnego rozkładu) od 5 godzin i 23 minut do 6 godzin 13 minut. To 334 km. Oznacza to, że pociąg jedzie ze średnią prędkością od 63,8 do 54,4 km/h. Mieści się to w krajowej średniej szybkości dla polskich pociągów (patrz ramka). Z reguły poranny pociąg „tam” spóźnia się kilka minut, popołudniowy pociąg „z powrotem” – kilkadziesiąt.

Ekskluzywność ekspresu InterCity polega głównie na tym, że pani z warsu rozdaje pasażerom brązową ciecz nazywaną kawą w papierowym kubeczku. Ponieważ jestem już nauczony długim doświadczeniem, nie denerwuję się nadto. Najtrudniej przyzwyczaić się do brudnych pociągowych kibli i zniecierpliwionych, a więc wariujących bachorów, jeśli takie trafiają się w przedziale. Przyznam, że z małpią radością zacieram ręce i myślę, że i tak jestem uprzywilejowany w stosunku do innych mieszkańców Najjaśniejszej. Mieszkam w mieście Donalda Tuska, Jana Krzysztofa Bieleckiego, Europejskiego Centrum „Solidarności”, a jeżdżę do miasta rządu, Sejmu, Muzeum Powstania Warszawskiego. Po pierwsze więc pomiędzy Gdańskiem a Warszawą są jednak tory.

Od wielu lat dzierżymy I miejsce w Europie pod względem zamykanych linii kolejowych. W 1990 r. mieliśmy tych linii 24 tys. km, dzisiaj mamy tylko 19 tys. Do roku 2015 do zamknięcia, według przewidywań spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA zarządzającej infrastrukturą kolejową w Polsce, jest dalszych 3,5 tys. km linii. Dla ciekawych powiem, że ostatni raz linię kolejową zbudowano w Polsce w 1987 r., czyli wówczas, gdy Urban był rzecznikiem prasowym rządu, a Amerykanie zniesli wobec nas sankcje gospodarcze. Po drugie średnia prędkość na tej trasie oscylująca od 63 do 54 km/h nie jest najmniejsza. Na 2,5 tys. kilometrach torów pociągi nie mogą jechać szybciej niż 40 km/h. Według statystyk

przygotowanych w PKP PLK w ciągu ostatnich 10 lat średnia prędkość na polskich torach systematycznie się obniża. A według prognoz w 2015 r. długość torów, na których pociąg nie pojedzie szybciej niż 40 km/h, wyniesie 7,8 tys. km.



A BĘDĘ MIAŁ JESZCZE

LEPIEJ

Linie Gdańsk – Warszawa PKP PLK przede wszystkim modernizują. Modernizują od roku 2006, mają skończyć modernizować przed 2012, ale biorąc pod uwagę realne postępy robót, skończą może w 2014, może w 2015, a może nawet w 2016 r. Mam oto przed sobą protokół z nadzwyczajnej narady roboczej z połowy ubiegłego roku, którą odbyto w PKP PLK w oddziale regionalnym w Gdańsku, gdzie utyskiwano, że inwestycji na trasie Gdańsk – Warszawa grożą opóźnienia i należy wdrożyć program naprawczy polegający na prowadzeniu prac przez całą dobę. Z protokołu wynika, że na realizowanych inwestycjach panuje chaos, wykonawcy się lenią, dokumentacja prowadzona jest niewłaściwie, występują awarie, za które nikt nie jest odpowiedzialny etc. Człowieka, który na tej naradzie najwięcej pyskował, posunięto z roboty. Modernizacja całej linii ma kosztować ok. 10 mld zł. Będzie to więc jedna z najdłuższych prowadzonych i najdroższych inwestycji kolejowych na świecie.

20 MINUT LEPIEJ NIŻ W PRL

Jak już ją w końcu zmodernizują, to pociągiem z Gdańska do Warszawy będę jechał od 2 godzin i 50 minut do 3 godzin. Czyli o 20 minut krócej niż w PRL! Ktoś zapyta, jak to? Ano tak to.

Po tak długim i drogim remoncie pociąg będzie mógł jechać z prędkością 200 km/h, ale tylko na niektórych odcinkach (łącznie na ok. 105 km z 350 km modernizowanej trasy), na trasie pozostaną liczne zwolnienia, np. na moście w Tczewie i Modlinie pociąg będzie mógł jechać z prędkością do 60 km/h. Czyli będzie się nieustannie rozpędzał i hamował.

Ponad rok temu, w czerwcu 2009 r., do Szanownego Pana Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska gremium skupione w organizacji Railway Business Forum (skupia ok. 70 firm związanych w różny sposób z transportem kolejowym) skierowało list: Stan techniczny dróg kolejowych coraz poważniej zagraża bezpieczeństwu przewozów pasażerskich i towarowych. Niestety, plany niezbędnych modernizacji polskiej sieci kolejowej są obecnie radykalnie redukowane. Stale dowiadujemy się o całkowitym zaniechaniu prowadzenia lub znacznym ograniczeniu zakresu kolejnej inwestycji. Pozostaje to naszym zdaniem w rażącej sprzeczności z deklaracjami Rządu o roli inwestycji infrastrukturalnych w przezwyciężaniu kryzysu.

Tusk na list odpowiedział rękami Juliusza Engelhardta, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury: „Oceniając zaniedbania inwestycyjne z ostatnich lat w infrastrukturze kolejowej można postawić tezę, iż na prowadzenie prac modernizacyjnych bądź odtworzeniowych należałoby przeznaczyć większe kwoty ze środków publicznych, jednakże realnie oceniając możliwości budżetu państwa jest to niemożliwe. Dodatkowo, mający miejsce w ostatnich latach wzrost cen materiałów i usług wymusi na PKP PLK SA weryfikację wielu zamierzeń inwestycyjnych.”

I wszystko jasne, nieprawdaż? Czy ktoś czegoś nie zrozumiał? Aby doprowadzić Polskie Linie Kolejowe w ciągu 10 lat do średniego poziomu europejskiego, trzeba by wydawać na ich

modernizację i konserwację ok. 7 mld zł rocznie. To nierealne przy obecnym poziomie finansowania i deficycie budżetowym. W dodatku rząd umyślił sobie projekt budowy tzw. Kolei Dużych Prędkości (patrz ramka), który ma kosztować – według rządu – 29 mld zł. Jeśli zostanie przeprowadzony i na to pójdą główne pieniądze, to reszcie sieci kolejowej grozi całkowity upadek.



Ale nawet i ten program to pobożne życzenia. Bo któż miałby go wykonać? Spółka PKP PLK, która za 10 mld zł będzie jeszcze długo modernizować trasę z Warszawy do Gdańska? W lipcu tego roku rozpoczęła działalność nowa jednostka organizacyjna spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – Centrum Kolei Dużych Prędkości.

POCIĄGI JAK RAKIETY

„Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce” zakłada m.in. osiągnięcie prędkości 250 do 300 km/h w wyniku modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej (budowana w latach 1971-1977 przez ekipę chwalonego ostatnio Gierka linia kolejowa o długości 224 km, łącząca Grodzisk Mazowiecki z Zawierciem. W 1994 r. testowano na niej włoski pociąg Pendolino i uzyskano rekord prędkości na torach Europy Środkowo-Wschodniej wynoszący 250 km/h).

STAN ZAPAŚCI

W Europie średnia prędkość dla pociągów lokalnych i regionalnych waha się od 230 do 280 km/h. Stan 37 proc. linii kolejowych w Polsce ocenianych jest jako dobry, co oznacza, że powinno się je regularnie konserwować i wymieniać pojedyncze elementy nawierzchni, ale nie ma na nich wymogu ograniczania prędkości. Stan 38 proc. linii kolejowych określany jest jako dostateczny, co znaczy, że trzeba wymieniać ich znaczącą część oraz stosować znaczne obniżenie prędkości, a w wielu miejscach stosować maksymalne ograniczenie prędkości. Stan 25 proc. linii kolejowych w Polsce oceniany jest jako niezadowalający, co oznacza, że trzeba je wymienić w całości, a utrzymywanie maksymalnego ograniczenia prędkości wymagane jest na całej linii. Na sieci linii kolejowych w Polsce występuje ok. 5 tys. miejscowych ograniczeń prędkości, to oznacza, że średnio co 3,8 km pociąg musi zwolnić. PLK powinny co roku wymieniać ok. 1,5 tys. km torów oraz ok. 2,5 tys. rozjazdów. Torów wymienianych jest ok. 600 km, a rozjazdów ok. 400.

Według fachowców z Railway Business Forum oznacza to, że tzw. cykl wymiany torów, czyli liczba lat potrzebnych, aby dokonać pełnej wymiany torów, wynosi ok. 175 lat, a cykl wymiany rozjazdów, czyli liczba lat potrzebnych, aby dokonać ich pełnej wymiany, wynosi ok. 286 lat. Efekt jest taki, że w Polsce liczba podróży kolejowych przypadająca na jednego mieszkańca wynosi 7 rocznie i jest jedną z najmniejszych w Europie. Przeciętny Niemiec podróżuje koleją w Niemczech 20 razy w roku, przeciętny Czech 18 razy, przeciętny Węgier 21 razy.

Autor: Waldemar Kuchanny

Zdjęcia: [magro_kr](#)

Źródło: [„Nie” nr 32/2010](#)