

Duża prędkość w małym mieście

1 maja 2020

Czy koło Białej Rawskiej powstanie kolejna stacja pasażerska na Centralnej Magistrali Kolejowej? Od stworzenia stacji w mniejszych miastach będzie też zależeć akceptacja społeczności lokalnych dla przebiegu nowych linii kolejowych – szprych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Położony na północnym wschodzie województwa łódzkiego powiat rawski to jeden z 53 polskich powiatów, do których nie da się dojechać pociągiem. Paradoks polega na tym, że powiat ten przecięty jest Centralną Magistralą Kolejową, którą każdego dnia przemyka kilkadziesiąt pociągów łączących Małopolskę i Śląsk z Warszawą. Lokalni politycy chcą, by część pociągów zaczęła stawać na terenie powiatu rawskiego.

Cel numer jeden

W listopadzie 2019 r. rada powiatu przyjęła stanowisko, w którym domaga się powstania stacji pasażerskiej w tym rejonie: „Wielu mieszkańców naszych gmin pracuje w Warszawie. Powstanie stacji kolejowej skomunikowanej ze stolicą przyczyniłoby się do zapobiegania stałym migracjom zarobkowym i wyludnianiu się regionu” – czytamy w stanowisku, które zostało poparte przez władze wszystkich sześciu miast i gmin powiatu rawskiego.

Poseł Polskiego Stronnictwa Ludowego Dariusz Klimczak z Rawy Mazowieckiej oznajmił, że doprowadzenie do powstania stacji pasażerskiej w Białej Rawskiej jest jego „inwestycyjnym celem numer jeden w pracy parlamentarnej na rzecz powiatu rawskiego”. O potrzebie powstania tej stacji z miejscowymi parlamentarzystami Prawa i Sprawiedliwości rozmawiał już wiceminister infrastruktury Marcin Horała.

Władze powiatu chcą, by nowa stacja powstała w miejscu, gdzie Centralna Magistrala Kolejowa przebiega na obrzeżach liczącego

3,2 tys. mieszkańców miasta Biała Rawska – w pobliżu wiaduktu drogi wojewódzkiej 725 biegnącej do oddalonej o 15 km Rawy Mazowieckiej, 18-tysięcznej stolicy powiatu.

Białą Rawską i dworzec Warszawa Centralna dzieli 70 km – czas podróży pociągiem InterCity na tej trasie wyniósłby około 40 min. Tyle w Warszawie jedzie tramwaj z osiedla Tarchomin do centrum. W powiecie rawskim mają więc nadzieję, że pracując w stolicy, będzie można – dzięki szybkiemu połączeniu – mieszkać w okolicach Białej Rawskiej.

Magistrała bez tunelu

Gdy w latach 70. XX wieku budowano Centralną Magistralę Kolejową, skupiono się na zapewnieniu szybkiego połączenia aglomeracji śląsko-dąbrowskiej z Warszawą i nikt nie myślał o tym, żeby zaspokoić też potrzeby transportowe mieszkańców obszarów leżących po drodze.

– „Obecnie w projektowaniu linii dużych prędkości obsługa regionów traktowana jest jako podstawowy element funkcjonalności takich ciągów” – podkreśla wiceprezes spółki Centralny Port Komunikacyjny Piotr Malepszak, który odpowiada za planowanie rozbudowy polskiej sieci kolejowej pod kątem obsługi mega-lotniska, które w 2027 r. ma powstać w gminie Baranów nieopodal Żyrardowa.

Już pod koniec lat 90. Komisja Europejska w dokumencie „Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego” przestrzegała przed efektem tunelu, zjawiskiem pojawiającym się wskutek planowania szybkich linii łączących największe metropolie bez brania pod uwagę potrzeb mieszkańców mijanych obszarów.

W przypadku Centralnej Magistrali Kolejowej próby przeciwdziałania efektowi tunelu podjęto w XXI wieku – wówczas powstały stacje pasażerskie przy dwóch największych miastach leżących przy tej 224-kilometrowej linii: w 2006 r. otwarto stację w 10-tysięcznej Włoszczowie, a w 2014 r. w pobliżu 22-

tysięcznego Opoczna.

Z Włoszczowy do oddalonej o 184 km Warszawy jedzie się około półtorej godziny, zaś 122-kilometrową relację z Opoczna do Warszawy pokonuje się mniej więcej w godzinę. Ze stacji Włoszczowa Północ i Opoczno Południe można szybko dojechać również do Krakowa czy Katowic.

– „Na przykładzie stacji Włoszczowa Północ i Opoczno Południe możemy powiedzieć, że atrakcyjny czas przejazdu bardzo szybko przyciąga klientów do kolei” – mówi Malepszak. Obydwie stacje ściągają pasażerów z promienia około 30 km. Według zestawienia Urzędu Transportu Kolejowego, ze stacji Włoszczowa Północ dziennie korzysta 200-299 pasażerów, a ze stacji Opoczno Południe 500-699 pasażerów.

Stacja dla ludzi

Stacje pasażerskie w Opocznie i Włoszczowie powstały w wyniku rozbudowy istniejących stacji technicznych o perony i przejścia podziemne. Problemem powiatu rawskiego jest to, że w jego granicach nie ma na Centralnej Magistrali Kolejowej stacji technicznej – istnieje jedynie posterunek Biała Rawska, umożliwiający przejazd między torami. Konieczna byłaby więc przebudowa tego posterunku w stację z torami dodatkowymi, na które zjeżdżałyby pociągi mające postój (tak jak dzieje się to na stacjach Opoczno Południe i Włoszczowa Północ). – „Rozwiązanie z peronami przy torach dodatkowych daje większe możliwości pod względem przepustowości” – mówi Malepszak. Gdy bowiem jeden pociąg zatrzymuje się na torze dodatkowym przy peronie, to drugi pociąg – przejeżdżający przez stację bez postoju – może go w tym czasie wyprzedzić torem głównym.

Alternatywą jest stworzenie przystanku osobowego, a więc wybudowanie peronów bezpośrednio przy torach głównych. – „Takie rozwiązanie jest stosowane w Niemczech i Austrii na odcinkach, które zostały zmodernizowane do prędkości 230 km/h” – mówi Piotr Malepszak.

Na przykład zmodernizowaną linią Berlin – Hamburg jeżdżą pociągi InterCityExpress z prędkością 230 km/h oraz pociągi regionalne osiągające 160 km/h. Wiąże się to z tym, że na części przystanków i stacji składy ICE przemykają bezpośrednio przy peronach, na których podróżni czekają na pociągi regionalne. Bezpieczeństwo zapewniają barierki, za które można przejść dopiero po zatrzymaniu się składu.

TGV na dworcu w polu buraków

Wbrew głosom, które towarzyszyły uruchomieniu w 2006 r. stacji pasażerskiej Włoszczowa Północ, postoje szybkich pociągów w mniejszych miastach nie są w Europie czymś wyjątkowym. Co więcej, nie są czymś wyjątkowym postoje w miejscowościach nawet takiej wielkości jak licząca 3,2 tys. mieszkańców Biała Rawska.

We Francji pierwszą peryferyjną stację pasażerską na trasie pociągów TGV otwarto już w 1981 r. wraz z uruchomieniem linii dużych prędkości Paryż – Lyon: stacja leży w pobliżu liczącego 22 tys. mieszkańców miasta Le Creusot i od niego nosi swoją nazwę. Kolejna stacja na tym ciągu – Mâcon-Loché – działa od 1983 r. na obrzeżach Mâcon (34 tys. mieszkańców). Na otwartej w 1990 r. linii Paryż – Tours większość pociągów TGV po drodze zatrzymuje się na stacji Vendôme-Villiers-sur-Loir, położonej koło 17-tysięcznego miasta Vendôme.

W 1994 r. otwarto pierwszą na sieci TGV stację pasażerską na obszarze wiejskim. Choć położoną na linii dużych prędkości Paryż – Lille stację Haute Picardie media nazwały „dworcem w polu buraków”, to znajduje się ona przy węźle autostradowym, dzięki czemu korzystają z niej mieszkańcy nie tylko pobliskich wsi i miasteczek, ale również miast Amiens i Saint-Quentin, oddalonych o ponad 40 km. Ze stacji Haute Picardie korzysta średnio 1,3 tys. osób dziennie. Nazwa stacji nie pochodzi od konkretnej miejscowości, lecz od całego regionu Górna Pikardia – dobrze oddaje to zasięg obszaru, z którego stacje

pasażerskie na liniach dużych prędkości przyciągają pasażerów.

Kolejne „dworce w polu buraków” powstały na otwartej w 2007 r. linii dużych prędkości Paryż – Strasburg. Ze stacji Meuse – leżącej na terenach wiejskich departamentu Meuse – dziennie korzysta średnio 490 mieszkańców okolicznych wsi i miasteczek. Stację Lorraine, której nazwa pochodzi od regionu Lotaryngia, zlokalizowano koło liczącej 900 mieszkańców wsi Louvigny – kilka kilometrów od zjazdu z autostrady łączącej ponad stutysięczne miasta Metz i Nancy (ze stacji Lorraine do Metz jest 29 km, a do Nancy 37 km).

Stacje w interiorze

Najdłuższą w Europie siecią kolei dużych prędkości może poszczycić się Hiszpania. Również w tym kraju szybka kolej nie ogranicza się do obsługi tylko największych miast. Na przykład na linii Malaga – Madryt działają dwie stacje pasażerskie w andaluzyjskim interiorze: stacja Antequera-Santa Ana, położona na terenach wiejskich w odległości 17 km od 41-tysięcznego miasta Antequera, oraz stacja Puente Genil-Herrera, zlokalizowana po 10 km od miast Puente Genil (30 tys. mieszkańców) i Estepa (12 tys. mieszkańców).

W regionie Aragonia, przeciętym przez główny ciąg dużych prędkości Barcelona – Madryt, część szybkich pociągów AVE staje w 20-tysięcznym mieście Calatayud.

Co charakterystyczne dla Hiszpanii, peryferyjne stacje na liniach alta velocidad są obsługiwane nie tylko przez osiągające 300 km/h pociągi dalekobieżne AVE, ale także przez składy kategorii Avant, które kursują z szybkością 250 km/h w relacjach regionalnych: na przykład na 85-kilometrowej trasie Calatayud – Saragossa, zapewniając dojazd w czasie 25 min. z zachodu Aragonii do liczącej 675 tys. mieszkańców stolicy regionu.

Włoszczowa po niemiecku

W Niemczech na uruchomionej w 2002 r. 180-kilometrowej linii dużych prędkości Kolonia – Frankfurt nad Menem stacje pasażerskie zlokalizowano w miastach Siegburg (39 tys. mieszkańców), Montabaur (14 tys. mieszkańców) i Limburg (35 tys. mieszkańców). Najmniejsze z tych miast, Montabaur, leży dokładnie w połowie linii, którą pociągi InterCityExpress kursują z prędkością 300 km/h. To, że co trzeci zwalnia i zatrzymuje się w 14-tysięcznym mieście, jest wynikiem starań władz Nadrenii-Palatynatu, które już na etapie prac planistycznych oznajmiły, że choć linia dużych prędkości ma przebiec skrajem tego landu, to pociągi muszą zatrzymywać się w jego granicach. Według tygodnika „Der Spiegel” decyzja o powstaniu dworca w Montabaur była ceną, jaką kolej zapłaciła władzom landu za bezproblemowe przejście procedury niezbędnej do rozpoczęcia budowy nowej linii. Jedna czwarta kosztów budowy stacji w Montabaur została pokryta przez land i miasto. Inwestycja ta niewątpliwie opłaciła się nie tylko lokalnej społeczności, ale też kolei, która zdobyła wielu klientów wcześniej nie korzystających z pociągów.

Z Montabaur pociągi InterCityExpress w obydwu kierunkach odjeżdżają raz na godzinę od wczesnego rana do północy. Z tego leżącego wśród wzgórz Westerwald miasta można w 35 min. dojechać do śródmieścia milionowej Kolonii oraz w 45 min. do centrum Frankfurtu nad Menem, będącego finansową stolicą Niemiec (po drodze pociągi zatrzymują się przy frankfurckim lotnisku, najważniejszym niemieckim porcie lotniczym). Z Montabaur można bez przesiadki dotrzeć też do Monachium, Norymbergi, Düsseldorfu czy Dortmundu. Jak niedawno poinformował tygodnik gospodarczy „Wirtschaftswoche”, Montabaur to miasto, które cechuje się największym w Niemczech odsetkiem mieszkańców posiadających roczny bilet sieciowy na kolej BahnCard 100 (jego cena to 3952 €).

Każdego dnia ze stacji Montabaur korzysta około 2,5 tys. osób.

To nie tylko mieszkańcy tego miasta. Tuż obok stacji znajduje się dworzec autobusowy zapewniający kursy z okolicznych wsi i miast. Ponadto przy stacji zlokalizowane są trzy parkingi Park&Ride zapewniające około 900 miejsc postojowych.

W 2010 r. ekonomiści z London School of Economics oraz Uniwersytetu w Hamburgu zbadali efekty powstania stacji w Montabaur i Limburgu: znaczące skrócenie czasu dojazdu do metropolii zapewniło tym miastom przyspieszenie wzrostu gospodarczego, wywołane pojawieniem się nowych firm na miejscu i poprawą dostępu do miejsc pracy w większych ośrodkach.

Aktualnie nie ma planów

Mimo zagranicznych efektów otwierania linii dużych prędkości na mijane obszary oraz pozytywnej oceny wykorzystania stacji Włoszczowa Północ i Opoczno Południe, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe na razie negatywnie podchodzi do koncepcji zlokalizowania w Białej Rawskiej stacji pasażerskiej. – „Aktualnie nie ma planów budowy nowych stacji czy przystanków na Centralnej Magistrali Kolejowej. To linia łącząca stolice regionów, zaplanowana do prowadzenia ruchu międzyregionalnego i międzyaglomeracyjnego” – mówi Mirosław Siemieniec z PKP PLK, dodając, że nie przewiduje się także udostępnienia magistrali przewoźnikom regionalnym. A przecież można sobie wyobrazić pociągi łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, które kursując w relacji Opoczno Południe – Biała Rawska – Warszawa, zapewniałyby mieszkańcom wschodniej części województwa łódzkiego połączenia z aglomeracją stołeczną. – „Na najbliższe lata planowane jest podniesienie prędkości na Centralnej Magistrali Kolejowej do 250 km/h i obecność pociągów regionalnych wiązałaby się z ograniczeniem przepustowości” – przekonuje Siemieniec.

W Niemczech pociągi regionalne zostały wpuszczone na ciąg dużych prędkości Berlin – Monachium. Na jego bawarskim odcinku, gdzie składy InterCityExpress mkną 300 km/h, kursują

także pociągi regionalne osiągające prędkość 140-200 km/h, które obsługują zbudowane na linii dużych prędkości stacje pasażerskie w gminach Allersberg (8 tys. mieszkańców) i Kinding (2,5 tys. mieszkańców). Pociągi regionalne zapewniają bezpośrednie połączenie tych gmin z dwoma największymi miastami Bawarii: Monachium i Norymbergą (na przykład z Kinding do oddalonej o 59 km Norymbergi jedzie się 29 min.). Przy stacjach Allersberg i Kinding powstały parkingi oraz terminale, do których docierają autobusy z okolicznych miast i gmin.

Problemem polskich stacji Włoszczowa Północ i Opoczno Południe jest brak komunikacji autobusowej zapewniającej możliwość dojazdu z okolicznych miejscowości inaczej niż samochodem (pasażerowie zostawiają auta na parkingu albo są podwożeni przez bliskich).

Kij w szprychy

Spółka Centralny Port Komunikacyjny planuje, by nowe linie, zwane szprychami, zapewniały połączenia nie tylko między lotniskiem a największymi aglomeracjami. – „Chodzi też o otwieranie się na tereny do tej pory nieobsługiwane przez kolej oraz o poprawę dostępności dużych miast jak Płock czy Grudziądz, które obecnie mają ubogą ofertę kolejową” – mówi Piotr Malepszak.

Według wstępnych założeń, obsługa części miast, na przykład Kalisza czy Sieradza, ma być zapewniona poprzez łącznice, które umożliwią pociągom zjechać z linii dużych prędkości, postój przy istniejących dworcach w centrum, a następnie powrót na linię dużych prędkości. W części ośrodków, na przykład w Grudziądzu czy Kępnie, szprychy miałyby w miarę możliwości przebiec przez istniejące stacje. – „W przypadku nowych stacji na linii szybkiej będziemy stosować układ peronów przy torach dodatkowych” – mówi wiceprezes CPK, podając przykład planowanej stacji na obrzeżach 13-tysięcznego

miasta Brzeziny, w pobliżu którego przebiec ma szprycha z lotniska w kierunku Łodzi.

O ile w przypadku stacji budowanych bezpośrednio na liniach dużych prędkości łatwiej jest wygospodarować tereny pod parkingi przesiadkowe, o tyle zajazd na tradycyjną stację zapewnia postój w miejscu znacznie lepiej wpisanym w lokalną tkankę oraz możliwość skomunikowania z pociągami regionalnymi.

– „Doświadczenia innych krajów pokazują, że bardziej sprawdza się obsługa istniejących stacji poprzez system łącznic z linii szybkich” – mówi Malepszak. – „Ważne, aby taki zajazd był zaprojektowany w sposób umożliwiający szybkie włączenie się do linii istniejącej”.

Tak obsługiwany jest na przykład niemiecki Coburg (41 tys. mieszkańców). Otwarty w 2017 r. ciąg dużych prędkości Berlin – Monachium został poprowadzony skrajem Coburga, ale wybudowane zostały łącznice umożliwiające zjazd na tradycyjną linię przebiegającą przez miasto. Część pociągów InterCityExpress na chwilę więc opuszcza linię szybką, by przejechać przez centrum Coburga i zatrzymać się na tamtejszym dworcu. Zajechanie do Coburga wydłuża czas przejazdu o około kwadrans – to znacznie więcej niż w przypadku postojów na stacjach zlokalizowanych bezpośrednio na liniach dużych prędkości.

Już po stu dniach funkcjonowania nowego ciągu Berlin – Monachium koncern Deutsche Bahn poinformował, że do i z sześciu pociągów ICE wsiada i wysiada na stacji w Coburgu średnio 300 osób dziennie. Wkrótce potem liczbę pociągów zajeżdżających do Coburga zwiększono do ośmiu.

Budowy kolejnej stacji pasażerskiej na ciągu Berlin – Monachium domaga się obecnie 39-tysięczne Ilmenau w Turynгии. Linia przebiega 7 km od tego miasta.

Tymczasem w Polsce coraz większe kontrowersje budzi proces wytyczania szprych prowadzących do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Jednym z ognisk protestu jest liczący 18 tys.

mieszkańców Konstantynów Łódzki, przez który ma wbiegać do Łodzi nowa linia w kierunku Wrocławia i Poznania. Burmistrz Robert Jakubowski na jednym ze spotkań z mieszkańcami zwrócił uwagę, że miasto w ogóle nie skorzysta na nowym ciągu: – „To będzie tylko trasa przelotowa, w Konstantynowie nie będzie przystanku”.

Mikołaj Wild, prezes spółki Centralny Port Komunikacyjny, jak na razie próbuje studzić emocje. Tak mówił na przełomie marca i lutego 2020 r. w telewizji TVN: – „Ten czas, gdy będziemy jeździć od gminy do gminy i konsultować każdy z przebiegów, jeszcze nadejdzie. Natomiast to nie jest jeszcze dziś”.

Dopóki mieszkańcom mijanych terenów nie zaoferuje się powstania stacji pasażerskich, dopóty w szprychach nie ujrzą oni jakiegokolwiek korzyści dla swoich małych ojczyzn. I nie zaakceptują żadnego wariantu przebiegu tych linii kolejowych.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 2 \(106\) 2020](#)