

Lepsze czasy dla gorszych linii

28 lipca 2015

Czy z linii niezelektryfikowanych uda się zdjąć odium nieatrakcyjnej oferty przewozowej, problemów technicznych i perturbacji ruchowych?

Czerwiec 2010 r., z torów znika ostatni pociąg dalekobieżny z Warszawy do Szczecina kursujący trasą przez Toruń, Bydgoszcz i Piłę. To połączenie zniknęło tylko dlatego, że liczący 58 km odcinek Piła Główna – Krzyż, stanowiący fragment tego prawie 500-kilometrowego ciągu, nie jest zelektryfikowany, przez co skład musiał być przeciągany lokomotywą spalinową.

Niespełna rok wcześniej, we wrześniu 2009 r., pociągi dalekobieżne zniknęły z uzdrowisk kłodzkich: Polanicy, Dusznik i Kudowy. W tym samym momencie – wraz z odjazdem ostatniego pociągu do Krakowa przez Warszawę – skończyła się historia połączeń dalekobieżnych w Grudziądzu. We wrześniu 2009 r. zniknęły też pociągi łączące Zamość z Warszawą. Następnie w grudniu 2009 r. zlikwidowano pociągi dalekobieżne łączące Krosno, Sanok oraz Bieszczady z resztą kraju.

Piekielna podróż

W minionych latach wiele nawet dużych miast czy popularnych kurortów nagle znalazło się poza siecią połączeń dalekobieżnych. Stało się tak właściwie tylko dlatego, że docierające do tych ośrodków linie kolejowe nie są zelektryfikowane.

Jednym z czynników wywołujących znikanie pociągów dalekobieżnych z linii niezelektryfikowanych były przekształcenia z 2008 r., w ramach których dokonany został podział taboru między spółki Grupy PKP. Do spółki PKP Intercity trafiło zbyt mało lokomotyw spalinowych – relokację taboru zaplanowano bowiem bez uwzględnienia faktu, że od 1

grudnia 2008 r. PKP Intercity przejmuje obsługę całego segmentu połączeń pospiesznych od Przewozów Regionalnych. Ponadto podjęto wówczas decyzję o przypisaniu wszystkich lokomotyw serii SU46 do przewoźnika towarowego PKP Cargo. Stało się tak, mimo że domeną tych spalinowozów była obsługa dalekobieżnych połączeń pasażerskich na liniach niezelektryfikowanych. Charakterystyka tych lokomotyw to prędkość maksymalna wynosząca 120 km/h, duża moc silników umożliwiająca dynamiczne prowadzenie dłuższych składów oraz prądnica zasilająca urządzenia w wagonach pasażerskich, takie jak klimatyzacja czy ogrzewanie.

Niedopasowanie taboru do potrzeb przewozowych w fatalny sposób dało o sobie znać w upalne wakacje 2013 r., gdy w pociągu ExpressInterCity relacji Warszawa – Hel dochodziło do dantejskich scen: nie działała klimatyzacja, z muszli klozetowych przelewały się fekalia, wyciekając do przedsionków i korytarzy. Wszystko przez to, że na odcinku Gdynia – Hel skład obsługiwała spalinowa lokomotywa manewrowa SM42, nie zapewniająca zasilania klimatyzatorów i toalet działających w układzie zamkniętym. – To jedyny tabor, którym dysponowaliśmy, aby móc zrealizować połączenie – rozkładała ręce Zuzanna Szopowska, rzecznik prasowy PKP Intercity. Urząd Transportu Kolejowego nałożył na przewoźnika karę za brak higieny w pociągu. Na ponury żart zakrawało to, że jednocześnie w innych częściach kraju spółka PKP Cargo wykorzystywała lokomotywy SU46 do pracy manewrowej ze składami towarowymi.

DALEJ NIE POJEDZIEMY

Część lokomotyw serii SU46 owszem była wynajmowana przez PKP Intercity od PKP Cargo, problem w tym, że udostępniona przez przewoźnika towarowego liczba tych spalinowozów była jednak zbyt mała, by możliwe było stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej na ciągach leżących poza zelektryfikowaną siecią kolejową. Ba, była nawet zbyt mała, by zapewnić niezakłóconą obsługę na nielicznych funkcjonujących relacjach. W przypadku awarii lokomotyw, konieczności przeprowadzenia przeglądu czy

większych opóźnień nasilały się perturbacje w codziennej obsłudze ruchu pociągów.

Niejednokrotnie dochodziło do takich sytuacji jak ta z 23 kwietnia 2014 r.: pociąg TLK „Solina” z Piły przez Bydgoszcz, Toruń, Warszawę zbliża się do Lublina. Tu ma nastąpić zmiana lokomotywy elektrycznej na spalinowóz, by skład linią niezelektryfikowaną mógł skierować się w dalszą drogę w kierunku Przemyśla. Jednak PKP Cargo w ostatniej chwili informuje spółkę PKP Intercity, że lokomotywę SU46, która miała przejąć pociąg, wysłano na przegląd techniczny, z którego wróci dopiero za kilka godzin. Podróżni musieli więc przesiąść się do autobusu zastępczego.

Podobne sytuacje miały miejsce również na innych trasach. Na przykład co najmniej kilka razy w pierwszych miesiącach 2014 r. – po tym, gdy PKP Intercity zrezygnowało z utrzymywania własnych wyeksploatowanych lokomotyw SU45 i łatało braki maszynami tego typu wypożyczonymi od spółki Przewozy Regionalne – zdarzało się, że pasażerów pociągu TLK „Hańcza” z Warszawy do Suwałk przesadzano w Białymstoku do autobusów. Powód? Brak sprawnej danego dnia lokomotywy spalinowej do poprowadzenia składu niezelektryfikowanym odcinkiem do Suwałk.

Na ciągu między Lublinem a Rzeszowem wielokrotnie dochodziło do tego, że PKP Cargo, zamiast zgodnie z umową podstawić lokomotywę SU46, udostępniało na potrzeby PKP Intercity spalinowóz o dużo gorszych parametrach trakcyjnych, przez co pociąg nie był w stanie pokonać trasy w rozkładowym czasie przejazdu, a powstające opóźnienie promieniowało na kolejne połączenia.

W obliczu coraz poważniejszych problemów taborowych spółka PKP Intercity zdecydowała się na wynajęcie lokomotyw spalinowych z zagranicy. Cztery spalinowozy serii 754 przewoźnika České Dráhy zostały ściągnięte do Polski w połowie 2014 r., piąty – na początku 2015 r. Dzięki czeskim lokomotywie, przystosowanym do pełnego zasilania elektrycznego wagonów, na trasie na

Półwysep Helski udało się uniknąć kolejnej wakacyjnej kompromitacji spod znaku ukropu i fekaliiów. Spalinowozы serii 754 skierowano jednocześnie do obsługi składów TLK na odcinkach Białystok – Suwałki i Ełk – Korsze.

Czeskie maszyny trafiły także na Podkarpacie, gdzie umożliwiły reaktywację połączeń dalekobieżnych w południowej części regionu. Albowiem to właśnie lokomotywa serii 754 obsługiwała pierwszy pociąg dalekobieżny, który po pięcioletniej przerwie wjechał na niezelektryfikowany odcinek z Rzeszowa przez Strzyżów, Jasło, Krosno i Sanok do Zagórza. Od 14 grudnia 2014 r. kursuje tędy pociąg TLK z Gdyni przez Warszawę i Kraków.

SPALINOWE ZAKUPY

Umowa na wynajem czeskich lokomotyw początkowo była zawarta do wiosny 2015 r., potem przedłużono ją do grudnia 2015 r. Beata Czemerajda z PKP Intercity mówiła jesienią 2014 r.: – Lokomotywy uzupełniają nasz park taboru spalinowego do czasu dostawy 10 nowych lokomotyw spalinowych dalekobieżnych przez Pesę i 20 lokomotyw modernizowanych przez Newag.

W maju 2015 r. Pesa dostarczyła spółce PKP Intercity pierwszą lokomotywę serii SU160. Całe zamówienie, obejmujące 10 spalinowozów, ma zostać zrealizowane do października 2015 r. – Zakup nowoczesnych lokomotyw spalinowych to ważny element naszej strategii taborowej – powiedział w chwili dostawy Piotr Rybotycki, członek zarządu PKP Intercity. – W efekcie możemy oferować naszym pasażerom wysoki komfort i bezpieczeństwo podróży również na liniach niezelektryfikowanych.

Pierwsze trzy lokomotywy z Pesy zostały skierowane na Podkarpacie i obsługują już pociągi kategorii TLK i InterCity na odcinkach Rzeszów – Zagórz, Rzeszów – Zamość i Rzeszów – Lublin. Kolejne pojazdy SU160 trafić mają do Białegostoku z myślą o trasie Ełk – Korsze, a także do Krzyża w celu doprowadzania pociągów dalekobieżnych do Gorzowa Wielkopolskiego, największego polskiego miasta, do którego nie

dociera zelektryfikowana linia kolejowa. Spalinowozy SU160 skierowane do Krzyża mają też umożliwić reaktywację połączeń dalekobieżnych na odcinku Piła – Krzyż. W grudniu 2015 r. można więc spodziewać się powrotu pociągów łączących Warszawę ze Szczecinem trasą przez Toruń, Bydgoszcz i Piłę. Przypomnijmy, połączenia te zostały zlikwidowane w 2010 r.

Zrealizowane zostały już dostawy 20 lokomotyw spalinowych SM42 po modernizacji w zakładach Newag. W ramach tego zlecenia dziesięć dawnych lokomotyw manewrowych przystosowano do pracy liniowej (zmiana serii na SU42). Przebudowa objęła wymianę silników i podzespołów, wyposażenie w prądnice zasilającą wagony i przebudowę kabiny maszynisty dla poprawy widoczności. Lokomotywy SU42 w Gdyni przejmują wakacyjne pociągi dalekobieżne docierające z różnych stron Polski i następnie prowadzą je na Półwysep Helski.

Z kolei na drugim końcu Polski – za sprawą wprowadzenia do eksploatacji zmodernizowanych lokomotyw SU42 – po prawie sześciu latach przerwy pociągi dalekobieżne powróciły do kłodzkich uzdrowisk. Od 27 czerwca 2015 r. do Kudowy-Zdrój przez Polanicę i Duszniki docierają dwa pociągi TLK: nocny „Rozewie” z Trójmiasta przez Bydgoszcz, Poznań i Wrocław oraz dzienny „Śnieżka” z Warszawy przez Łódź i Wrocław.

MIASTA ELEKTRYCZNE I SPALINOWE

Czy uzupełnienie parku taborowego o 20 lokomotyw spalinowych dostosowanych do liniowej obsługi pociągów pozwoli zdjąć z linii nieelektryfikowanych odium słabej oferty dalekobieżnej?

Już można mówić o zmianie podejścia do linii nieelektryfikowanych, na których dotychczas przede wszystkim zmniejszano liczbę połączeń, a tymczasem na obecnym etapie prac nad rozkładem jazdy, wchodzącym w życie w grudniu 2015 r., spółka PKP Intercity przewiduje zwiększenie liczby połączeń dalekobieżnych na kilku nieelektryfikowanych ciągach: do Gorzowa Wielkopolskiego, na trasie z Lublina do

Rzeszowa czy na przecinającej Mazury linii z Olsztyna do Ełku.

Jednak z drugiej strony mieszkańcy części dużych miast leżących przy liniach niezelektryfikowanych nadal pozostaną tylko z pociągami regionalnymi. Mowa między innymi o Grudziądzu (98 tys. mieszkańców), Świdnicy (60 tys.), Starogardzie Gdańskim (49 tys.), Nysie (45 tys.), Chojnicach (40 tys.), a także o Żarach i Żaganiu (liczących razem 65 tys. mieszkańców) czy o 75-tysięcznym trójmieście Dzierżoniowa, Bielawy i Pieszyc.

Mimo zmian widocznych na poszczególnych odcinkach, wciąż jednak nie można mówić o perspektywach na generalne przezwyciężenie problemu podziału na miasta „elektryczne” i „spalinowe”. Nadal w zbyt wielu przypadkach oferta przewozowa dla porównywalnej wielkości miast będzie diametralnie się różnić w zależności od tego, czy do danego ośrodka dociera linia zelektryfikowana czy niezelektryfikowana.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: zbs.net.pl