Przyspieszenie bardzo powolne

17 listopada 2017
Tempo przewozu towarów koleją na zachodzie Europy jest dwa razy większe niż na polskich torach.

24,9 km/h – tyle w 2016 r. wyniosła średnia prędkość handlowa pociągu towarowego na polskiej sieci kolejowej. Podając dane za ubiegły rok, Urząd Transportu Kolejowego poinformował, że mamy do czynienia z przyspieszeniem przewozu towarów koleją – w 2015 r. prędkość handlowa składów towarowych wynosiła średnio 23,1 km/h.

TRAGICZNY OKRES

– Podstawową przyczyną niskiej prędkości handlowej w Polsce jest niezadowalający stan infrastruktury liniowej, czego podstawową przyczyną są wieloletnie zapóźnienia w modernizacjach i remontach. Szczególnie tragicznym okresem były lata 90. XX wieku – mówi dr inż. Arkadiusz Drewnowski z Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

Degradacja sieci kolejowej szczególnie dotkliwie odbiła się na kluczowych dla ruchu towarowego ciągach jak Magistrala Węglowa ze Śląska przez Zduńską Wolę do Trójmiasta, linia Skierniewice – Łuków czy „Nadodrzanka" z Wrocławia przez Głogów i Zieloną Górę do Szczecina. Linie te na lata pogrążyły się w ograniczeniach prędkości do nawet 20-30 km/h – nie tylko o charakterze punktowym, ale także na całych długich odcinkach.

Wraz z pogarszającym się stanem technicznym „Nadodrzanki" drastycznie zmniejszyło się znaczenie kolei w obsłudze portów morskich Szczecin i Świnoujście: w 1995 r. 89% masy dotarło do nich koleją, zaś w 2012 r. już tylko 44%. Udział ciężarówek w obsłudze tych portów wzrósł w tym czasie z 2% do 52%!

Skutkiem obniżającego się tempa przewozów towarowych była

spirala zmniejszającej się konkurencyjności kolei i pogarszającej się ekonomiki przewozów.

IM DŁUŻEJ, TYM DROŻEJ

– Na rynku przewozowym liczy się przede wszystkim stawka frachtu i czas dostawy towaru. Niska prędkość handlowa wpływa na wydłużenie czasu dostawy, a pośrednio także na wysokość frachtu poprzez ponoszone przez przewoźnika koszty związane z wydłużonym obrotem taboru – mówi Ryszard Jacek Wnukowski z PKP Cargo. – Prędkość handlowa na sieci spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wzrosła pierwszy raz od trzech lat i w 2016 r. wyniosła blisko 25 km/h. Ale i tak znacznie odbiega od prędkości handlowych na sieci innych kolei Unii Europejskiej, gdzie przekraczają one 40 km/h.

Ostatnie symboliczne zwiększenie średniej prędkości handlowej pociągów towarowych to efekt remontów na najważniejszych magistralach dla ruchu towarowego, ujętych w „Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych" realizowanym do 2015 r. Ten dokument skupiał się jednak głównie na liniach istotnych z punktu widzenia przewozów pasażerskich. Następca tego dokumentu – „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku" – w większym stopniu uwzględnia potrzeby ciągów towarowych.

Aktualny program obejmuje nie tylko kontynuację poprawy stanu Magistrali Węglowej i „Nadodrzanki", ale również przedsięwzięcia na dotychczas raczej pomijanych liniach. – Możemy wyróżnić projekty poprawy dostępu do portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, projekty na liniach prowadzących do przejść granicznych czy szereg inwestycji w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym – wylicza Joanna Kubiak z PKP PLK.

Górny Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie to od lat rejon dużej intensywności ruchu towarowego i dużej degradacji linii, a w efekcie coraz dłuższych czasów wyjazdu składów na główne ciągi prowadzące w inne regiony kraju. Na obszarze Górnośląskiego

Okręgu Przemysłowego średnia prędkość handlowa składu towarowego to 17 km/h. Sytuację ma poprawić przeznaczenie aż 2,6 mld zł na przedsięwzięcie „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Górnego Śląska”. Analogiczne działania zaplanowano też dla służących przewozowi kruszyw linii wylotowych z Dolnego Śląska.

OSUNIĘCIE MIĘDZYNARODOWEGO CIĄGU

Wskaźnik prędkości handlowej mierzy prędkość od momentu odjazdu pociągu ze stacji początkowej do przyjazdu na stację docelową z uwzględnieniem postojów. To właśnie postoje są czynnikiem poważnie obniżającym tempo przewozu towarów.

Działania na rzecz przyspieszenia pociągów towarowych nie mogą więc ograniczać się do zwiększania prędkości maksymalnej, ale muszą obejmować też eliminowanie konieczności długich postojów wynikających z ograniczeń przepustowości. – Niska prędkość handlowa to także wynik likwidacji posterunków ruchowych, likwidacji torów dodatkowych na stacjach czy zamykania linii umożliwiających prowadzenie objazdów. Dodajmy, że problemy te nierzadko są skutkiem błędów popełnionych w procesach modernizacji linii – mówi dr inż. Drewnowski. – Wszystko to przekłada się na ograniczoną przepustowość, przede wszystkim na ciągach o największym ruchu pasażerskim i towarowym.

Istotne jest zapewnienie dużej gęstości punktów, na których składy towarowe mogą przepuszczać cieszące się priorytetem pociągi pasażerskie. Problemem wielu stacji są tory dodatkowe zbyt krótkie dla pociągów towarowych, których maksymalna długość może wynosić 750 m. Utrudnia to trasowanie pociągów towarowych o najefektywniejszym ekonomicznie zestawieniu.

W ruchu towarowym procedury związane ze zmianą kierunku jazdy składu wymagają co najmniej 40 min. postoju. W „Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku” zaplanowano budowę lub odbudowę łącznic pozwalających na eliminację zmian czoła pociągu w rejonie Włoszczowy, Jasła, Rejowca i Zawady.

Powstanie dwóch ostatnich łącznic stoi jednak pod dużym znakiem zapytania – trafiły one na listę rezerwową.

Na liście rezerwowej znalazła się też linia Łuków – Skierniewice, czyli południowa obwodnica Warszawy dla ruchu towarowego. Przypomnijmy, że na tym ciągu, od osunięcia się nasypu w 2001 r., wyłączony jest jeden tor na 13-kilometrowym odcinku między stacjami Mszczonów i Puszcza Mariańska. W efekcie już od 16 lat na tej linii – będącej częścią „międzynarodowego ciągu tranzytowego w ruchu towarowym” – poważnie ograniczona jest przepustowość.

– Działania związane z remontami i modernizacjami sieci kolejowej należy planować biorąc pod uwagę zapewnienie odpowiedniego poziomu przepustowości – mówi dr inż. Arkadiusz Drewnowski. I dodaje: – Należy też uwzględniać rezerwy pod wzrost przewozów w przyszłości.

Autorstwo: Karol Trammer
Źródło: „Z Biegiem Szyn” nr 5 (91) 2017