

Słaba perspektywa

17 stycznia 2017

GDY PROGRAM MODERNIZACJI SIECI KOLEJOWEJ OKAZUJE SIĘ BYĆ WYROKIEM

„Inwestujemy w przyszłość” – brzmi hasło promujące program modernizacji sieci kolejowej realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe. W spółce zarządzającej kolejową infrastrukturą chyba mało kto w nie wierzy. Zaskakującym skutkiem inwestycji staje się bowiem bezpowrotne odcinanie kolejnych linii od perspektywy wzrostu ich znaczenia w przyszłości.

INWESTYCJA W ROZBIÓRKĘ

Obecnie trwają przygotowania do remontu linii Częstochowa – Chorzew-Siemkowice. Według planów spółki PKP PLK, prace na tej 47-kilometrowej linii będą realizowane od stycznia 2018 r. do czerwca 2019 r.: wymienione zostaną tory, rozjazdy oraz urządzenia sterowania ruchem, a mosty i przepusty doczekają się przebudowy. W efekcie prędkość pociągów zwiększy się z 40-60 km/h do 100 km/h.

Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK w stworzonym już programie funkcjonalno-użytkowym tego przedsięwzięcia zakłada ponadto, by prace remontowe objęły... rozbiórkę peronów na stacjach i przystankach zlokalizowanych między Częstochową a Chorzewem-Siemkowicami.

– Na tej linii jest prowadzony tylko ruch towarowy. Średnio w dobie tą trasą przejeżdżają 24 pociągi towarowe, głównie łączące południe i północ Polski – wyjaśnia Jacek Karniewski z PKP PLK. – Projekt przewiduje likwidację peronów, ponieważ urzędy marszałkowskie województw łódzkiego i śląskiego nie były zainteresowane przywróceniem ruchu pasażerskiego na tym odcinku.

Perony na linii Częstochowa – Chorzew-Siemkowice nie są

wykorzystywane od grudnia 2012 r., kiedy to zlikwidowano połączenia regionalne na trasie z Częstochowy przez Chorzew-Siemkowice do Zduńskiej Woli. – W 2012 r. czas przejazdu z Częstochowy do Zduńskiej Woli wynosił blisko trzy godziny – mówi Jakub Gułajewski z portalu Zduńskowolskie Wieści Kolejowe. – To, że na ten moment samorządy województw nie chcą uruchamiać połączeń, nie oznacza, że nie chciałyby tego zrobić w przyszłości. Tym bardziej, że dzięki pracom remontowym czas jazdy zdecydowanie się skróci. Absurd polega jednak na tym, że jednocześnie likwidacji ulegnie infrastruktura niezbędna do obsługi pasażerów.

KOLEJ LIKWIDUJE, GMINA ODBUDUJE?

– Mieszkańcy gmin i powiatów położonych wzdłuż linii łączącej Częstochowę i Chorzew-Siemkowice nie skorzystają na jej remoncie – mówi Gułajewski i obawia się, że gdy perony okażą się potrzebne, to na drodze do ich odtworzenia staną czasochłonne procedury albo w ogóle brak funduszy.

Tak stało się w przypadku odcinka Kozłów – Koniecpol, na którym w latach 2011-2012 przy okazji prac mających na celu podniesienie prędkości ze 120 km/h do 160 km/h spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zlikwidowała wszystkie stacje i przystanki pośrednie. Zablockowało to możliwość zarówno reaktywacji połączeń lokalnych, jak i przywrócenia postojów w Szczekocinach dla kursujących tą linią pociągów dalekobieżnych. – Zgłoszonych przed modernizacją naszych uwag dotyczących utrzymania peronów nie uwzględniono. W efekcie dziś najbliższe przystanki kolejowe oddalone są przynajmniej 25 km od naszego miasta – mówi Krzysztof Dobrzyniewicz, burmistrz Szczekocin, przez które bez zatrzymania przemykają pociągi łączące Kraków z Warszawą, Łodzią, Poznaniem czy Trójmiastem. – Zabiegamy o odtworzenie przystanku, ale PKP postawiły wręcz zaporowe warunki: mielibyśmy ze środków gminy pokryć koszty budowy peronów oszacowane na około 6 mln zł.

ODCINANIE DOPŁYWÓW

Modernizacja jednej linii może okazać się wyrokiem dla sąsiedniego ciągu. Skutkiem przygotowywanego kompleksowego remontu linii Szczecinek – Słupsk będzie odcięcie w Korzybiu wyjazdu na nieczynną linię do Bytowa, z której obecnie korzysta tylko Słupska Powiatowa Kolej Drezynowa, działająca pod skrzydłami stowarzyszenia Aktywne Pomorze. – Nasza kolej drezynowa to tylko substytut do czasu przywrócenia normalnego ruchu kolejowego – mówi Piotr Kawałek z Aktywnego Pomorza. – Jeżdżąc drezynami uchroniliśmy linię od rozbiórki przez PKP oraz przez złomiarzy. Staramy się ratować infrastrukturę, by w przyszłości posłużyła do obsługi regionu.

Problem w tym, że już sporządzone na zlecenie Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK plany układu torowego i systemu sterowania ruchem dla ciągu Szczecinek – Słupsk nie uwzględniają dobiegającej w Korzybiu linii z Bytowa. – Od zlokalizowanych przy tej linii dużych firm z branży drzewnej i rolniczej otrzymaliśmy pisemne deklaracje, że mając czynne tory zlecaliby przewozy towarowe w wielkościach po kilkadziesiąt tysięcy ton rocznie. Tyle udałoby się zdjąć z rozjeżdżanych przez tiry lokalnych dróg – mówi Kawałek, dodając, iż oczekiwania są też na powrót połączeń pasażerskich. – Pogranicze województw pomorskiego i zachodniopomorskiego to najbardziej wykluczony komunikacyjnie region w Polsce.

Linia Korzybie – Bytów nie jest pierwszą, dla której program modernizacji kolei, zamiast stwarzać nowe szanse, okazuje się być gwoździem do trumny. W 2014 r., przy okazji modernizacji ciągu z Zielonej Góry do Zbąszynka, tory bocznej linii dochodzącej z Wolsztyna urwano kilkadziesiąt metrów przed stacją Sulechów. Wcześniej podczas przebudowy stacji Opalenica – realizowanej w ramach modernizacji magistrali z Warszawy do Berlina – odcięto linię z Grodziska Wielkopolskiego.

Podobnych przypadków, zmniejszających spójność sieci kolejowej, było więcej. I zwykle są one już raczej nie do odwrócenia. – Przez pięć lat od zakończenia inwestycji

współfinansowanej ze środków unijnych nie można nic zmienić w zrealizowanym przedsięwzięciu. Druga sprawa to automatyka sterowania ruchem: dodanie rozjazdu czy semafora do gotowego systemu to miliony złotych – podkreśla Piotr Kawałek.

O odejście od urywania bocznych linii zaapelowała w 2015 r. Fundacja Pro Kolej: „Przy okazji realizacji dużych projektów modernizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe odcinają połączenia linii magistralnych z lokalnymi, likwidując na nich ruch bądź możliwość ich reaktywacji i generowania – również w przyszłości – dopływu pasażerów i ładunków do głównego korytarza transportowego”.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 1 \(87\) 2017](#)