

Wąskie przełęky

21 lipca 2016

Problemy z płynnością ruchu na wielu odcinkach sieci kolejowej to skutki polityki likwidacji „zbędnych” posterunków ruchowych.

To miał być świetny sposób na oszczędności: wraz z przekształceniem stacji w przystanek znikają koszty związane z konserwacją urządzeń sterowania ruchem oraz utrzymaniem rozjazdów, torów dodatkowych i nastawni. Każda stacja przekształcona w przystanek to ponadto obcięcie przynajmniej czterech etatów dyżurnych ruchu.

Polityka likwidacji „zbędnych” posterunków ruchu jest prowadzona na polskiej kolei konsekwentnie od ponad dwóch dekad: gdy po zmianie rozkładu jazdy okazywało się, że planowo na danej stacji nie mijają się pociągi, wówczas zapadała decyzja o jej przekształceniu w przystanek. W ten sposób zdegradowano setki stacji w całej Polsce. Dziś za te oszczędności przychodzi płacić wysoką cenę.

STACJE UZNANE ZA ZBĘDNE

Na liniach jednotorowych – w wyniku przekształceń „zbędnych” stacji w przystanki – powstały nawet kilkudziesięciokilometrowe odcinki bez możliwości minięcia się pociągów. Trudno w tej sytuacji mówić o wąskich gardłach – to już całe wąskie przełęky na sieci zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe.

Jeden z najdłuższych wąskich przełęków powstał na linii Olsztyn – Ełk, na której – po zdegradowaniu stacji Ruciane-Nida – nie ma żadnego punktu umożliwiającego minięcie się pociągów na 57-kilometrowym odcinku między stacjami Szczytno i Pisz. Wjazd jednego pociągu na ten szlak na przynajmniej 75 minut blokuje go dla innych składów.

Pociągi nigdzie nie mogą mijać się na liczącym 43 km odcinku między Opolem a Kluczborkiem. To efekt tego, że leżąca w połowie drogi stacja Jełowa została uznana za zbędną i przekształcona w przystanek. Z kolei po zdegradowaniu stacji Grodków Śląski, a wcześniej także stacji Lipowa Śląska i Chróścina Nyska, żadnej możliwości minięcia się pociągów nie ma już na całej 47-kilometrowej linii Brzeg – Nysa.

ZNIKAJĄCA PRZEPUSTOWOŚĆ

Wieloletnia polityka przekształcania „zbędnych” stacji w przystanki doprowadziła do problemów z płynnością ruchu na polskiej kolei. To jeden z wniosków „Analizy odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości”, stworzonej przez Urząd Transportu Kolejowego w czerwcu 2016 r.

Na problem ograniczonej przepustowości najbardziej narażone są odcinki sieci kolejowej, na których pociągi poruszają się po jednym torze w obu kierunkach – czytamy w analizie UTK. – W Polsce często likwidowane były miejsca, w których pociągi mogą się mijać, co dodatkowo zmniejsza przepustowość odcinków jednotorowych.

Dokument opracowano po zebraniu od przewoźników pasażerskich i towarowych informacji o tym, gdzie na sieci kolejowej borykają się najpoważniejszymi problemami z przepustowością. Wśród wskazań jest linia Olsztyn – Działdowo, składająca się na ciąg łączący stolicę województwa warmińsko-mazurskiego z Warszawą. Jak czytamy w analizie UTK, na tej jednotorowej linii problem z przepustowością wynika z małej liczby stacji umożliwiających mijanie się pociągów. W ciągu minionych dziesięciu lat spółka PKP PLK zlikwidowała między Olsztynem i Działdowem dwa takie punkty: Waplewo oraz Komorniki.

MODERNIZACJA NA GORSZE

Przewoźnicy zwracają uwagę na trudności z zaspokojeniem potrzeb przewozowych na ciągu łączącym Legnicę z Żaganiem i Żarami. W 2014 r., po degradacji stacji Modła, powstał na tej

linii 24-kilometrowy wąski przełyk między Rokitkami i Lesznem Górnym.

Również w 2014 r. zapadła decyzja o przekształceniu w przystanek stacji Lotyń, położonej na jednotorowej linii Poznań – Kołobrzeg. Dziś przewoźnicy wskazują, że skutkiem są utrudnienia przy konstruowaniu rozkładu jazdy dla tego ciągu. Degradacje stacji ograniczają też możliwości bieżącej zmiany miejsca mijania się pociągów w przypadku wystąpienia opóźnień.

Gdy dwa lata temu stacja Lotyń została uznana za zbędną, urzędnicy samorządu województwa zachodniopomorskiego w oficjalnym wystąpieniu określili to kolejnym już dyskusyjnym działaniem spółki PKP PLK po degradacji w 2011 r. stacji Sycevice na jednotorowym ciągu Trójmiasto – Szczecin.

Przewoźnicy wskazują, że problemy występują także na liniach, które niedawno przeszły modernizację. Mowa między innymi o ciągu Piła – Szczecin z liczącym aż 44 km wąskim przełykiem między Wałczem i Kaliszem Pomorskim. Zrealizowane w latach 2010-2012 prace modernizacyjne nie objęły bowiem odtworzenia stacji pośredniej Tuczo Krajeńskie. Z kolei w węźle łódzkim w ramach modernizacji... zlikwidowano wszystkie mijanki na jednotorowej linii Łódź Widzew – Zgierz.

Zemsta niepotrzebnych stacji

Spółki towarowe alarmują, że wskutek likwidacji mijanki Raczyce na ciągu Kielce – Staszów powstał 26-kilometrowy odcinek, na którym nie ma możliwości minięcia się składów. Utrudnia to kursowanie pociągów z węglem i biomasą do elektrowni Połaniec.

W 2009 r. do roli przystanków zostały zdegradowane stacje Dalekie i Gierwaty, co mocno obniżyło przepustowość linii Tłuszcz – Ostrołęka. Zemściło się to utrudnieniami w wyznaczaniu objazdów dla składów towarowych podczas modernizacji linii Warszawa – Białystok. Stacja Gierwaty po czterech latach od degradacji została więc odtworzona i dziś

znów mijają się tu pociągi. Podobnych przypadków jest jednak niewiele. W 2015 r. spółka PKP PLK przywróciła dawną rolę zdegradowanym wcześniej stacjom Gregorowce (linia Białystok – Czeremcha) oraz Wilkołaz (linia Lublin – Stalowa Wola Rozwadów)

Odtworzenie „zbędnych” posterunków, które jednak okazują się potrzebne, wymaga dużych nakładów. Jeśli bowiem urządzeń z degradowanych posterunków nie zabrano, by uzupełnić braki na czynnych stacjach, to porzucono je na pastwę wandalów i złodziei.

Według szacunków Andrzeja Jezierskiego podanych w biuletynie „Na rozjazdach”, odbudowa jednej stacji kosztuje przeciętnie tyle, ile jej utrzymanie przez dziesięć lat.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 4 \(84\) 2016](#)