

# Zero kilometrów na godzinę

16 września 2017

Ponad jedna dziesiąta polskiej sieci kolejowej istnieje tylko teoretycznie.



Sieć kolejowa zarządzana przez PKP Polskie Linie Kolejowe liczy 18,4 tys. km długości. Ale tylko oficjalnie. Już ponad jedną dziesiątą sieci kolejowej stanowią bowiem linie, na których obowiązująca prędkość maksymalna wynosi 0 km/h – co oznacza, że ich stan techniczny uniemożliwia kursowanie pociągów. Prędkością 0 km/h w aktualnym „Wykazie maksymalnych prędkości” objęte zostały przez „zarządcę narodowej sieci linii kolejowych” 123 odcinki, liczące w sumie 2064 km.

## PO ROZPATRZENIU ASPEKTÓW

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w „Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych” głosi, że z linii, na których obowiązuje prędkość 0 km/h, przewoźnicy mogą skorzystać po złożeniu wniosku, w którym określą, jak długo chcą korzystać z linii, jakie ładunki chcą nią przewozić, ile zamierzają zrealizować pociągokilometrów i bruttotonokilometrów oraz jakie są parametry ich pociągów, a do tego przedstawia jeszcze propozycję zorganizowania ruchu na

linii.

Jak dalej czytamy w regulaminie spółki PKP PLK, „po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych właściwy zakład linii kolejowych sporządza regulamin prowadzenia ruchu na linii”.

Zasady są takie, że w przypadku linii, na których prędkość 0 km/h obowiązuje przynajmniej od roku, nie stosuje się „Cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej” (stawki w wysokości od 1,99 zł do 37,58 zł za kilometr przejazdu pociągu w zależności od masy składu i standardu linii). Dla linii istniejących teoretycznie opłaty nalicza się „na podstawie odrębnej kalkulacji”, która dodatkowo obciąża przewoźnika kosztami przygotowania linii do przejazdów pociągów.

Gdy niedawno jeden z przewoźników towarowych wyraził zainteresowanie transportowaniem buraków cukrowych z wykorzystaniem 14-kilometrowego odcinka Baborów – Głubczyce, na którym obecnie maksymalna prędkość wynosi 0 km/h, spółka PKP PLK koszty odtworzenia niezbędnej infrastruktury oraz wycinki drzew i krzewów rosnących na torze wyceniła na 6 mln zł.

## **LINIA, KTÓREJ NIE MA**

W ostatnich latach spółka PKP PLK obejmowała prędkością 0 km/h kolejne linie obsługujące przemysł: Szydłów – Gracze (kopalnia Bazalt-Gracze), Baborów – Polska Cerekiew (cukrownia Cerekiew), Człuchów – Przechlewo (rozlewnia gazu BP w Sąpolnie), Kamienna Góra – Pisarzowice (kopalnia dolomitu JKSM) czy Wolsztyn – Powodowo (fabryka elementów betonowych Xella).

Tylko teoretycznie istnieją też linie mające znaczenie dla spójności sieci kolejowej, które mogłyby odciążać silnie

obciążone ruchem magistrale. Prędkością 0 km/h objęto linię Poznań – Bydgoszcz na liczącym 31 km odcinku między Gołańczą a Szubinem czy linię Chojnice – Działdowo na liczącym 54 km odcinku między Brodnicą a Działdowem.

Prędkość 0 km/h oficjalnie obowiązuje też na 20-kilometrowej linii Zabrze Biskupice – Pyskowice. Problem w tym, że w rzeczywistości linia ta od kilkunastu lat... nie istnieje – tory zostały zdemontowane w 2004 r. O jej odtworzenie od lat apeluje Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych: „Decyzja o rozbiórce odcinka Zabrze Biskupice – Pyskowice okazała się pochojna. Obecnie cały ruch w kierunku zachodnim z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego musi przechodzić albo przez przeciążony węzeł gliwicki, albo tarnogórski, obsługujący również ruch w kierunku północnej Polski.

„Przewoźnicy wskazują na pilną potrzebę całościowej odbudowy odcinka w standardzie linii magistralnej, dwutorowej i zelektryfikowanej” – czytamy w raporcie ZNPK z 2012 r.

Prędkość 0 km/h obowiązuje także na kilku krótkich łącznicach, które usprawniały przejazd składów towarowych przez węzły kolejowe: Turczyn – Białystok Starosielce (możliwość jazdy z Warszawy do Ełku bez zmiany kierunku w Białymstoku), Grębocin – Katarzynka (możliwość przejazdu z Sierpca w stronę Chełmży i Grudziądza bez zmiany kierunku na stacji Toruń Wschodni) czy Mikułowa – Las (dogodny dojazd z kierunku wschodniego do Worka Turowskiego oraz stacji granicznej z Czechami w Zawidowie).

## **ZGŁOSZENIE POTRZEBY**

W przypadku części linii objętych prędkością 0 km/h ich ciągłość została przerwana wskutek zaasfaltowania torów na przejazdach kolejowych, na co zarządcy dróg otrzymali zgodę spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Tak stało się między innymi w przypadku 18-kilometrowego odcinka Okleśna – Trzebinia, zapewniającego najkrótsze połączenie Zakładów Chemicznych Alwernia z linią Kraków – Katowice. Między Trzebiną a Okleśną zaasfaltowano przejazdy na skrzyżowaniu linii kolejowej z jedną z ulic w Bolęcinie oraz z drogą wojewódzką 780 w

Alwerni. Zaasfaltowane zostały też linie kolejowe Kartuzy – Lębork (na skrzyżowaniu z drogą krajową 6 w Lęborku) czy Bytów – Korzybie (na skrzyżowaniach z drogą wojewódzką 209 w Korzybiu i drogą krajową 21 w Zielinie).

Linia Bojanowo – Góra Śląska stała się nieprzejezdna wraz z powstaniem w 2014 r. drogi ekspresowej S5 łączącej Poznań z Wrocławiem: tor kolejowy przerwano na odcinku liczącym kilkadziesiąt metrów – wskutek czego od transportu kolejowego odciętych zostało dziesięć firm w Górze. Jeszcze na etapie projektowania drogi, w lipcu 2010 r., PKP PLK zawarły porozumienie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, że zbuduje ona wiadukt kolejowy nad drogą S5 w ciągu dwóch lat po zgłoszeniu potrzeby uruchomienia linii. „Zarządca narodowej sieci linii kolejowej” do dziś nie skierował takiego wniosku do GDDKiA.

Autorstwo: Karol Trammer

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 5 \(91\) 2017](#)