

## **WYPOWIEDŹ W TRAKCIE DEABTY O STANIE I POTRZEBACH ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE**

Żywotność, trwałość i przydatność eksploatacyjna infrastruktury kolejowej zależy od intensywności obciążeń ruchem pociągów mierzonych w bruttotonokilometrach.

Jeśli chodzi o poszczególne elementy infrastruktury dotyczące nawierzchni kolejowej, to ich przeciętna przydatność eksploatacyjna wynosi:

Podkłady drewniane – 15 – 20 lat.

Podkłady strunobetonowe – 50 lat.

Obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, konstrukcje stalowe – około 50 lat.

Trwałość infrastruktury kolejowej jest też zależna od jakości jej wykonania oraz od stosowanych technologii i cykliów utrzymania, które powinny być stosowane co 2 – 3 lata.

Trwałość obiektów dotyczących urządzeń sterowania ruchem kolejowym wynosi:

Jeśli są to urządzenia mechaniczne to jest to okres 25 – 30 lat.

Jeśli są to urządzenia przekaźnikowe to powinny one być legalizowane co 5 lat.

We wszystkich elementach infrastruktury kolejowej występuje tzw. zużycie moralne, np.: dotyczące potrzeby wymiany komputerów.

W telekomunikacji sytuacja jest podobna jak w systemach s.r.k.

Problem właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej jest daleko ważniejszy niż inwestycje. Wymaga to zakupu nowoczesnych maszyn do utrzymania nawierzchni kolejowej i stałe ich wykorzystywanie.

Horyzont czasowy inwestycji to 30 lat.

Procesy utrzymania powinny być realizowane w sposób ciągły.

Prognozy przewozów pasażerskich były i powinny być wykonywane powinny mieć horyzont 30 letni, w przedziałach 5 letnich.

Politechnika Warszawska dysponuje prognozami przewozowymi, wykonanymi przez dr. Andrzeja Waltza, które są do wykorzystania.

W przewozach towarowych, tylko w segmencie przewozów intermodalnych, występuje prosta linia wzrostu, nadążająca za sytuacją w Zachodniej Europie, w których udział intermodalu w całości przewozów wynosi już ok. 30 – 40% całości przewozów.

W przewozach masowych występuje stagnacja lub będą dalsze spadki.

Tak więc moim zdaniem trzeba sięgnąć do gotowych opracowań, które jednak nie uzasadniają budowy tzw, „szprych” w ramach projektu CPK.

Moja ocena jest następująca. Na sieci kolejowej w Polsce nie występują braki w zdolnościach przewozowych czy też przepustowych. Występują natomiast brak płynności w ruchu kolejowym na podejściach do dużych aglomeracji i konurbacji, co wymaga budowy drugich par torów.

Powinna być stosowana zasada: wykonanie prognozy przewozów, sprawdzenie wykorzystania istniejących przepustowości, przygotowanie wstępnego studium przewozowego z analizą ekonomiczną, opracowanie projektu i następnie jego realizacja.

Prognozy przewozów powinny być wykonywane wariantowo, z uwzględnieniem m.in. zabrania przewozów towarów z samochodów, przy odległości powyżej 300 km.

Jeśli zaś chodzi o projekt CPK to uważam, że czasy dużych Hubów lotniczych kończą się. Przewoźnicy rezygnują z dużych samolotów.

Przygotowałem tą wypowiedź po konsultacjach z: A.Gołaszewski, J.Dyduch, J.Zalewski, A.Waltz.

Aleksander Janiszewski

Były pracownik KOLPROJEKTU

Były urzędnik PKP