

PRZYSZŁOŚĆ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

Celem polityki transportowej rządu powinno być wspieranie transportu zbiorowego, w tym szczególnie transportu kolejowego tak by część przewozów pasażerskich i towarowych wróciła na kole.

Przemawiają za tym względy ekologiczne – ochrona środowiska oraz ograniczona możliwość transportu drogowego. Na wielu drogach kołowych zwłaszcza na drogach do metropolii widzimy stale występujące zatory ruchowe („korki”).

W interesie państwa i społeczeństwa jest wzmocnienie transportu kolejowego.

W ruchu pasażerskim widać, szczególnie w rejonach dużych miast, powrót pasażera.

Gorzej przedstawia się sytuacja w przewozach towarowych.

O powrocie do przewozów rzędu 480 mln. ton rocznie, nie ma co marzyć; w tych czasach wydobycie węgla kamiennego sięgało 200 mln. ton rocznie, a „miłość” PRL-u do produkcji stali wywoływała masowe przewozy do hut, podobnie do elektrowni.

Dziś wydobycie węgla jest mniej więcej 3 – krotnie mniejsze, planowane budowy elektrowni jądrowych wpłyną na ograniczenie przewozów węgla.

Autor tych uwag ma sceptyczny stosunek do możliwości wydatnego wzrostu przewozów towarów, zwłaszcza, że przewozy towarów samochodem mają przewagę w kosztach, możliwość przewozu „drzwi-drzwi” i elastyczność ruchu.

Jeśli politycy potrafią zrozumieć zagrożenia płynące z rosnących przewozów na drogach, należałoby obarczyć transport drogowy dodatkowymi opłatami, tak by zwiększyć konkurencyjność

transportu kolejowego. Podobnie w ruchu pasażerskim. Innym rozwiązaniem jest zwiększenie dotacji dla PKP. Przykłady z Zachodniej Europy Niemcy, Francja gdzie rządy wspierają transport kolejowy, nie roszą nadzieje.

Inwestycje w transport kolejowy, prowadzone obecnie „nierychliwie”, lub niewłaściwie czego przykładem jest latami prowadzona modernizacja E20 (Warszawa – Poznań) czy Warka – Radom gdzie „zapominano” o mocy podstacji trakcyjnych, nie wywołują pozytywnych zmian we wzroście przewozów,

Prawdopodobnie oferta PKP dotycząca ruchu towarowego nie satysfakcjonuje klientów, nie tylko ze względu na koszty, ale też na organizację ruchu – rozkład jazdy.

Zła regularność dotyczy obu rodzajów ruchu. Przykłady z lat 90 – tych XX w. z rejonu Dolnośląskiej Dyrekcji K. P. gdy pociągi z kruszywem do Niemiec dochodziły zgodnie z rozkładem jazdy, podobne doświadczenie miało(ma ?) Rail Polska.

Na sprawną organizację ruchu pociągów ma wpływ sprawna i doświadczona dyspozycja.

Odrzucając fantastyczne wizje budowy blisko 1800 km linii dużych prędkości, związane z Centralnym Portem Komunikacyjnym należy:

1. Opracować programy przyszłych wielkości ruchu w wariantach,
2. Skupić się na podstawowych ciągach (etapowanie),
3. Zlecić studia wykonalności (konceptje, poparte analizami ekonomicznymi),

i na tej podstawie przedstawić plan rozwoju, czy raczej modernizacji kolei.

Zdaniem autora tego tekstu, w Polsce nie występuje brak zdolności przepustowej, a jedynie na fragmentach scen brak płynności ruchu.

W Polsce Ludowej w końcu lat 70-tych XX w. były jedynie trzy punkty na sieci kolejowej gdzie brakowało zdolności przepustowej.

Idea do każdego miasta z 10,000 mieszkańców doprowadzenie linii kolejowej, wymaga specyficznych badań, bowiem przy 664 samochodach na 1000 mieszkańców (przekroczenie średniej

europiejskiej) bardzo trudno jest przekonać ludzi na zmianę środka transportowego.

Uszczęśliwianie ludzi „na siłę”. Kilka lat temu planowano kopalnie węgla(!) w rejonie Rejowca i nic nie wskazywało, że oprócz torów przy kopalni, będą potrzebne inwestycje sieciowe (kopalnia mała moc wydobycia około 6-7 mln. ton rocznie)

Polsce potrzebna jest istniejąca sieć kolejowa z ewentualnymi drobnymi korektami połączeń (Warszawa - Grójec) z dobudową drugich par torów na podejściach do metropolii oraz szwankujące dziś (?) utrzymanie infrastruktury.

Z planowanych wizji potrzebne jest zrealizowanie połączenia Centralnej Magistrali Kolejowej (przybliżenie) do rejonu Krakowa, Katowic, podobnie realizacja t, zw, Y tj. linii Warszawa – Łódź (nie Baranów) – Poznań/Wrocław.

Aleksander Janiszewski