

5 września w Instytucie Kolejnictwa odbyło się seminarium „Potrzeby w zakresie rozbudowy polskiej sieci kolejowej”. W tej kwestii wypowiedzieli się przedstawiciele przewoźników kolejowych oraz Instytutu.

Tematem pierwszej prezentacji był docelowy kształt polskiej sieci kolejowej. Michał Litwin (Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych) zwrócił uwagę, że od lat dziewięćdziesiątych rozmiar sieci kolejowej był ograniczany i obecnie długość czynnych linii kolejowej to ułamek długości sieci drogowej, przy czym ta druga jest sukcesywnie rozbudowywana zgodnie z wizją stanu docelowego, a pierwsza – ograniczana i doraźnie remontowana/modernizowana. Jak zaznaczył przedstawiciel ZNPK, sieć kolejowa powinna być rozbudowywana w celu uzyskania spójnej sieci kolejowej, włączającej Polskę regionalną i subregionalną oraz umożliwiającą konkurencję z transportem drogowym, również towarowym. Rozwój infrastruktury kolejowej powinien zostać oparty na wieloletniej strategii kolejowej, obejmującej budowę ok. 4,5 tys. km linii do 2040 roku (analogiczna strategia drogowa przewiduje budowę 3,5 tys. km dróg najwyższych klas do 2030 roku). Głównymi zadaniami powinny być: utworzenie bezpośrednich (możliwie prostych) połączeń między miastami wojewódzkimi i do ważnych ośrodków regionalnych i turystycznych, budowa kolei dużych prędkości, wydłużenie linii szerokotorowych oraz zapewnienie ładowni kolejowych w każdym powiecie. W obecnej perspektywie finansowej powinny zostać zrealizowane prace projektowe, tak by w 2023 r. dysponować już gotową dokumentacją. Wśród wskazanych w prezentacji potrzeb rozwojowych sieci kolejowej do 2030 roku znalazły się m.in. linia kolei dużych prędkości, tzw. „Y” z Warszawy przez Łódź do Poznania i Wrocławia, odbudowa linii kolejowej z Ostrołki do Szczytna. W drugim etapie, do 2040 roku, powinny powstać m.in. linia Modlin – Płock (zaznaczono, że może to być też trasa do realizacji w I etapie), linia Płock – Ciechanów – Ostrołęka (łącząca miasta regionalne i subregionalne północnego Mazowsza) i odbudowa linii z Siedlec do Małkinii.

Realizacja programu rozwoju transportu kolejowego pozwoliłaby utworzyć spójną sieć kolejową, odpowiadającą współczesnym potrzebom gospodarczym, społecznym i turystycznym, począwszy od poziomu regionalnego do międzynarodowego. Inwestycje umożliwiłyby też efektywną konkurencję z transportem samochodowym.

W drugiej prezentacji Jan Raczyński (Instytut Kolejnictwa) omówił strukturalne i jakościowe braki w polskiej sieci kolejowej. Zwrócił uwagę na drastyczny spadek w przewozach pasażerskich w Polsce w ciągu ostatniego ćwierćwiecza (o 70%), zdecydowanie większy niż w Czechach czy na Słowacji (ok. 55%). W tym samym czasie przewozy w Niemczech czy Hiszpanii wzrosły o 46-67%. Gęstość sieci kolejowej w Polsce wynosi ok. 60 km/1000 km², czyli dwukrotnie mniej niż w Czechach, o 45% mniej niż w Niemczech, o 18% mniej niż na Słowacji. W województwie mazowieckim gęstość sieci kolejowej jest poniżej średniej

krajowej. Aby powiązania społeczno-gospodarcze były efektywne, czas jazdy między ośrodkami nie powinien przekraczać trzech godzin. W promieniu czasu podróży do 1,5h powstaje międzyaglomeracyjny rynek pracy i usług generujący wzrost gospodarczy. Taki czas jazdy powinien zostać osiągnięty z Warszawy do głównych miast w promieniu 300km. Jest to możliwe poprzez budowę kolei dużych prędkości.

Za likwidacją braków strukturalnych i jakościowych sieci kolejowej przemawiają argumenty gospodarcze: spójna i wydajna sieć kolejowa zapewnia dostępność transportową regionów, dobre warunki dla rozwoju eksportu, tranzytu i turystyki, niski koszt transportu z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych oraz efektywną kosztowo działalność przewoźników (niższe zapotrzebowanie na subwencje). Opłacalność inwestycji w infrastrukturę kolejową powinna być rozpatrywana nie tylko z punktu widzenia bezpośrednich kosztów i przychodów, ale też wpływu na długofalowy bilans makroekonomiczny (rozwój gospodarki).

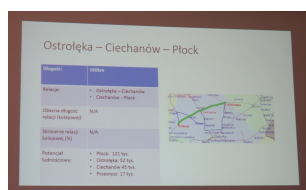
Trzecią prezentację przedstawił Andrzej Massel (Instytut Kolejnictwa), przedstawiając potrzeby w zakresie elektryfikacji linii kolejowych w Polsce. Elektryfikacja pozwala na skrócenie czasu podróży dzięki bardziej efektywnemu przyspieszeniu i ograniczeniu konieczności przesiadek (pod warunkiem zapewnienia ciągłości trakcji w całej relacji). Powinien powstać wieloletni program elektryfikacji linii kolejowych, powiązany z ich modernizacją i remontami. Wśród linii, których elektryfikacja wydaje się celowa wskazano linię Siedlce-Czeremcha(-Białystok/Siemianówka).

Jako czwarty wystąpił Szymon Klemba (Instytut Kolejnictwa), omawiając zapotrzebowanie na przewozy w kontekście inwestycji w sieć kolejową, jak też narzędzia wspomagające modelowanie systemów transportowych. Stan sieci kolejowej został przedstawiony jako ulegający poprawie pod względem udziałów linii o wyższych dopuszczalnych prędkościach, jednak m.in. na skutek skracania całkowitej długości sieci kolejowej. W ciągu ostatnich 25 lat zamknięto niemal $\frac{1}{4}$ sieci kolejowej, skracając jej łączną długość z 24 do 18,5 tys. km. W tym samym okresie wybudowano 34 km nowych linii kolejowych i 3,2 tys. km nowych dróg ekspresowych i autostrad (z planowanych 8 tys.).

33 największe miasta pozbawione połączeń pasażerskich zamieszkuje milion mieszkańców. Wśród mniejszych miast, ale zamieszkałych przez ponad 15 tys. osób, połączeń kolejowych pozbawione są m.in. Konstancin, Łomianki, Grójec i Rawa Mazowiecka. Przy omawianiu narzędzi wspomagających modelowanie systemów transportowych wskazano na potrzebę dążenia do cyklicznego rozkładu jazdy (odjazdy w równych odstępach, skomunikowania na stacjach węzłowych).

Ostatnie wystąpienie dotyczyło modeli mikrosymulacyjnych jako narzędzia wspomagającego

proces projektowania infrastruktury. Paweł Pokora (Instytut Kolejnictwa) zaznaczył, że na zlecenie PLK obecnie opracowywany jest model dla całego województwa mazowieckiego. Docelowo taki model powinien powstać dla całego kraju.



Seminarium nt. potrzeb w zakresie rozbudowy polskiej sieci kolejowej



Seminarium nt. potrzeb w zakresie rozbudowy polskiej sieci kolejowej

Seminarium nt. potrzeb w zakresie rozbudowy polskiej sieci kolejowej – galeria zdjęć