

mgr inż. Grzegorz Siewiera

Eliminacja wąskich gardeł na liniach kolejowych

(Materiał do artykułu przedstawiono w formie prezentacji na Międzynarodowych Targach Poznańskich – Transporta 2009 – Transport Szynowy XXI wieku dla Polski.)

Koleje w Polsce po 1945r. posiadały dominującą rolę w przewozie pasażerów i towarów. W okresach szczytowych przewożono blisko 1300 mln pasażerów oraz blisko 500 mln ton ładunków rocznie. Zmiany społeczno-gospodarcze jak również gwałtowny wzrost ilości środków transportu drogowego spowodowały znaczne zmniejszenie przewozów drogą żelazną. Przewozy pasażerskie zmalały do 790 mln pasażerów w 1990r. i do 265 mln w roku 2006. Przewozy towarowe zmalały do 282 mln ton w 1990 roku i do 142 mln ton w 2008 roku.

W wyniku spadku przewozów, a tym samym przychodów oraz niewystarczających źródeł finansowania od 1990 roku systematycznie pogarszał się stan infrastruktury kolejowej. Zmniejszenie długości eksploatowanych linii o 22% nie było adekwatne do zmniejszenia przewozów. Prędkości obowiązujące na eksploatowanych liniach ulegały stopniowemu zmniejszaniu. Na przykład w latach 2001 ÷ 2006 prędkość zmniejszono na 13151 km toru, a zwiększono tylko na 4476 km toru.

Przyczynami tego zjawiska jest między innymi:

- starzenie się wszystkich elementów infrastruktury wskutek drastycznego ograniczenia ilości napraw
- duża ilość torów ułożonych na podkładach drewnianych, które znacznie przekroczyły nominalny okres eksploatacji
- zły stan obiektów inżynierskich
- duża ilość jednopoziomowych skrzyżowań z drogami kołowymi bez odpowiedniej sygnalizacji
- niewystarczający zakres inwestycji w tych elementach

Sytuacja ta zaistniała z powodu wieloletniego braku wystarczających środków finansowych na utrzymanie i modernizację infrastruktury kolejowej. Prowadzone inwestycje przy wykorzystaniu kredytów EBOR, EBI z uwagi na szczupłość środków nie pozwalały na kompleksową modernizację całych ciągów przewozowych łącznie ze stacjami węzłowymi, jak również na budowę nowych systemów sterowania i zarządzania ruchem kolejowym. Stąd na wielu liniach powstały

tw. „wąskie gardła” tj. miejsca, gdzie parametry techniczne odbiegały od parametrów obowiązujących na całej linii.

Dla poprawy istniejącego stanu został przygotowany wniosek do Komisji Europejskiej o przyznanie środków finansowych na realizację projektu „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce”. Projekt likwidacji „wąskich gardeł” przewidywał wykonanie prac przede wszystkim na liniach wzdłuż paneuropejskich korytarzy oraz na liniach sieci AGC i AGTC.

W zakresie prac przewidziano:

- Roboty torowe:
 - wymiana szyn OC
 - wymiana nawierzchni torowej
 - wymiana rozjazdów
- Naprawa podtorza
- Naprawa obiektów inżynierskich
- Wymiana sieci trakcyjnej
- Zabudowa samoczynnej sygnalizacji przejazdowej

Całe zadanie zostało podzielone na pięć projektów oraz wydzielono inne prace:

Projekt 1 obejmował Korytarz III, linia E30 z odgałęzieniami

Projekt 2 obejmował Korytarz VI, linia E65, CE65

Projekt 3 obejmował łącznik pomiędzy Korytarzem II i Korytarzem III, linia E59, CE59

Projekt 4 obejmował Korytarz II, linia E20, CE59, połączenie Korytarza II i Korytarza VI linia nr 353

Projekt 5 obejmował instalację samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na niektórych przejazdach w Korytarzach III i VI

Inne prace - elementy wyłączone z pięciu projektów.

Roboty budowlane przewidziano na następujących liniach kolejowych:

- Nr 1 Warszawa – Katowice
- Nr 3 Warszawa – Kunowice – granica państwa
- Nr 8 Warszawa – Kraków
- Nr 91 Kraków – Medyka
- Nr 131 Chorzów Batory – Tczew
- Nr 139 Katowice – Zwardoń
- Nr 271 Wrocław – Poznań
- Nr 273 Wrocław – Szczecin
- Nr 353 Poznań Wsch. – Skandawa

Zakres rzeczowy robót realizowanych na tych liniach objął:

- wymianę nawierzchni kolejowej	314 km
- wymianę szyn OC	23,2 km
- naprawę podtorza	
- wymianę sieci trakcyjnej	43,3 km
- naprawę obiektów inżynierskich	27 szt.
- wymianę rozjazdów	47 szt.
- instalację s.s.p.	17 szt.

Prace obejmują 122 lokalizacje w ramach rozstrzygniętych postępowań przetargowych. Termin zakończenia wszystkich prac z rozliczeniem: 31. 12. 2009r.

Efektom wykonania robót (z których większość została już zrealizowana) będzie:

- poprawa połączeń kolejowych w kierunkach północno – południowym i wschodnio – zachodnim
- zachowanie parametrów obowiązujących w korytarzach transportowych
- poprawa niezawodności i bezpieczeństwa ruchu kolejowego
- likwidacja 111 lokalizacji ograniczeń prędkości
- skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich łącznie o 204 minuty

Finansowanie projektu: Fundusz Spójności 75%, budżet państwa 25%



W opracowaniu wykorzystano upublicznione informacje Ministerstwa Infrastruktury i PKP PLK S.A.