

Koncepcja szybkiego połączenia kolejowego Wrocławia z Warszawą

Jarosław Obremski, Patryk Wild

Polska jako płaski, nizinny kraj z głównymi miastami położonymi (poza Szczecinem) w promieniu do trzystu kilometrów od aglomeracji centralnej niemal idealnie nadaje się do rozwoju systemów kolejowych. A jednak kolejowa mapa kraju wciąż obrazuje granice dawnych zaborów. Sytuacja Wrocławia i Dolnego Śląska idealnie pokazuje tę prawidłowość. Pomimo że od prawie siedemdziesięciu lat ten region znajduje się w granicach Polski nadal nie posiada przyzwoitego połączenia kolejowego ze stolicą.



Jarosław Obremski
Senator RP



Patryk Wild
Przewodniczący Klubu
Radnych Rafała Dutkiewicza
Sejmiku Województwa Dolnośląskiego



1. Rzeka Myja jako największa przeszkoda terenowa dla trasowania nowego połączenia Wieruszów – Sieradz

Z racji szybkiego rozwoju gospodarczego Dolnego Śląska brak szybkiego połączenia kolejowego ze stolicą ma szczególne konsekwencje dla gospodarki narodowej (a nie tylko regionalnej). Pogarsza konkurencyjność regionalnych firm i obciąża mieszkańców nadmiernymi kosztami komunikacji. Z tego powodu budowa przyzwoitego połączenia z centralną częścią kraju powinna być jednym z głównych priorytetów polskiej racji stanu w zakresie integracji transportowej. Do niedawna problem miał być rozwiązany poprzez budowę polskich Kolei Dużych Prędkości (KDP) – zwaną potocznie „projektem Igrék”. Głównym celem tego projektu było połączenie Wrocławia ze stolicą kraju oraz Łodzią – trzecim co do wielkości polskim miastem. Odgałęzienie linii do Poznania – miało znaczenie drugorzędne w komunikacji tego miasta ze stolicą (z racji istniejącego połączenia Poznań – Warszawa o przyzwoitych parametrach).

Rezygnacja z projektu Igrék przez Ministerstwo Transportu w realistycznej

perspektywie czasowej stwarza nową sytuację. Zaproponowana zastępczo trasa przez Opole, Częstochowę, Koniecpol i CMK z czasem przejazdu 3,5 h – 3h 45 minut – zwana „Protezą Koniecpolską” nie jest bowiem rozwiązaniem akceptowalnym w dłuższej perspektywie czasowej.

Aby potwierdzić tę tezę, warto rozważyć alternatywne dla kolei środki komunikacji. Są nimi indywidualny transport samochodowy oraz transport lotniczy.

Alternatywa 1 – samochód

W okresie 2–3 lat powinna zostać zakończona budowa odcinka drogi ekspresowej S8 Wrocław – Łódź, a także Piotrków Trybunalski – Warszawa oraz Autostrady A2 Łódź – Warszawa. Czas przejazdu skróci się z obecnych 6–7 godzin do 3 godzin i 45 minut (uwzględniając wjazd i wyjazd z centrum oraz krótki postój w trasie). Koszt paliwa + opłaty autostradowe to koszt 120–200 zł na pojazd. Należy przy tym za-

uważyć, że własny samochód na miejscu to spora wygoda i mniejsze koszty np. używania taksówek.

Alternatywa 2 – samolot

Ogólny czas podróży pomiędzy centrami Wrocławia a Warszawy wraz z dojazdem na i z lotniska oraz odprawą to około 2 godziny i 30 minut. Koszt biletu już od 100 zł/osobę + koszt dojazdu na lotnisko (oferta nowego przewoźnika OLT, który od kwietnia uruchamia stałe połączenie Wrocław – Warszawa). Już obecnie do stolicy lata rocznie ponad 220 tysięcy podróżnych.

Zatem jedynie czas przejazdu kolejną na poziomie 2 godzin 30 min lub krótszy, wygrywa konkurencję z alternatywnymi środkami transportu, a transport powyżej 3 godzin i 45 minut przegrywa z obydwo- ma alternatywami. Przy dzisiejszej cenie biletu na IC na poziomie 130 zł (w taryfie normalnej) nie występuje istotna przewaga cenowa biletu kolejowego.

Aby tworzyć atrakcyjne połączenie kolejowe Wrocław – Warszawa należy więc dążyć do skrócenia czasu przejazdu do 2 godzin i 30 minut lub mniej.

Nowa koncepcja

Wbrew pozorom wcale nie trzeba super szybkich kolei, aby osiągnąć krótkie czasy podróży. Jednak nie da się ich osiągnąć wykorzystując wyłącznie istniejącą infrastrukturę. Wbrew założeniom projektu Igrek nie trzeba budować całkowicie nowej linii o długości 350 km. Pomiędzy Wrocławiem a Warszawą, w korytarzu łączącym te miasta, istnieje możliwość wykorzystania infrastruktury kolejowej podatna na modernizację i umożliwiającą uzyskanie prędkości 160 – 200 km/h.

Brakuje jednak co najmniej jednego odcinka torów łączącego sieci kolejowe powstałe jeszcze w okresie zaborów w XIX wieku. Infrastrukturalne przełamanie tej dawnej granicy nieistniejących dziś państw (Carskiej Rosji i Prus) nie powinno przekraczać możliwości Państwa Polskiego w XXI wieku.

W największym skrócie założenie komunikacyjne polega na maksymalnym wykorzystaniu istniejącej infrastruktury, po najkrótszej możliwej do osiągnięcia drodze, i zbudowaniu linii, na której będzie można wykorzystać polski system zasilania trakcji (3kV DC) oraz tradycyjny tabor. Aby zrealizować te założenia trzeba:

- zbudować niewielki odcinek torów przebiegających przez płaski, słabo zaludniony teren, bez obszarów chronionych pomiędzy Wieruszowem a Sieradzem z prędkością konstrukcyjną 160–200 km/h (skale przekróżd na tym odcinku pokazuje zdjęcie 1);
- zmodernizować do prędkości 160 km/h linie Wrocław Psie Pole – Oleśnica oraz Sieradz – Łódź Kaliska;
- zmodernizować do prędkości 160 (200 km/h) oraz rozbudować do parametrów dwutorowych linie Oleśnica – Kępno – Wieruszów wraz z elektryfikacją odcinka Oleśnica – Kępno (stan istniejący tego połączenia pokazuje zdjęcie 2);
- wykorzystać modernizację węzła kolejowego Łodzi oraz linii Łódź – Skierniewice – Warszawa.

Możliwe konfiguracje połączeń pokazuje mapa na rysunku 3.

Powyższy projekt pod względem ideowym nie różni się to od tego, czego Druga Rzeczpospolita dokonała w trzy lata po odzyskaniu niepodległości dla połączenia Poznania – największego wówczas polskiego miasta na zachodzie kraju – z Warszawą. Wykorzystując istniejącą sieć linii kolejowych wybudowano wówczas nowy odcinek torów Kutno – Strzałkowo (o długości około 110 km). Stworzenie bezpośredniego połączenia Poznań – Warszawa zajęło ówczesnemu Pa-



2. Stan istniejący torowiska na odcinku Oleśnica – Kępno

stwu Polskiemu trzy lata – w czasie, w którym Rzeczpospolita toczyła krwawą i wyniszczającą wojnę. Dziś największym miastem Polski na zachodzie kraju jest Wrocław.

Zalety proponowanego rozwiązania

Proponowane połączenie ma wiele zalet w stosunku do innych rozważanych wariantów kolejowej komunikacji z centralną Polską. W szczególności:

- jest najkrótsze pod względem długości; jego długość 323 km jest o około 85 km krótsza od tzw. „Protezy Koniecpolskiej” – wariantu proponowanego przez MT; przy podobnych prędkościach szlakowych zapewnia więc najkrótsze czasy przejazdu;
- jego eksploatacja będzie ekonomiczniejsza w stosunku do „Protezy Koniecpolskiej”; przejazd jednej pary pociągów będzie tańszy o 8–10 tys. zł; przy 200 pasażerach w pociągu oznacza to obniżenie kosztu pojedynczego biletu w jedną stronę o około 22 zł; w dwudziestopięcioletnim okresie funkcjonowania danej linii (dla 16 par pociągów w dni robocze i 10 w weekendy i święta) tylko na samych pociągach IC oszczędności wynikające z eksploatacji krótszego odcinka wyniosą około 1,1 mld zł (dla dzisiejszego poziomu cen);
- uruchomienie 16 par połączeń w ciągu doby wymaga zaangażowania najmniejszej liczby jednostek taboru; w przypadku „Protezy Koniecpolskiej” jest to co najmniej 12 pociągów (i to – aby osiągnąć czas przejazdu około 3,5 godziny – osiągniętych 200 km/h); w prezentowanym wariantcie wystarczy 10 składów (osiągających 160 km/h dla czasu nieco powyżej 2,5 godziny);

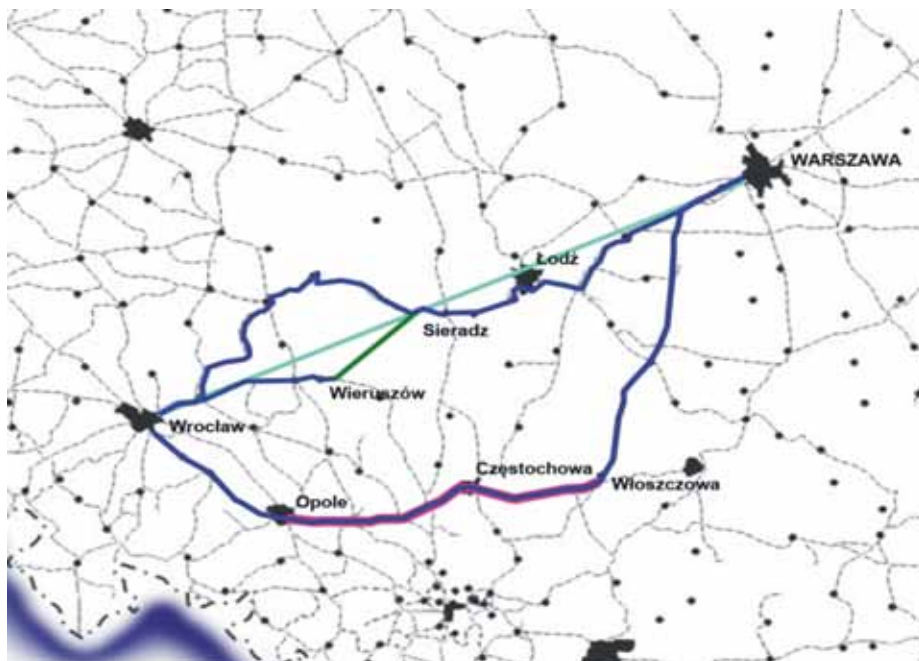
- jest najbardziej ekologiczne – gdyż generuje najmniejsze zapotrzebowanie energetyczne dla pociągów (ze względu na mniejszą odległość i mniejsze prędkości maksymalne);
- wariant połączenia Wrocławia z Warszawą z przebiegiem przez Łódź będzie generował największe potoki pasażerów, gdyż przebiega przez największe miasto z potencjalnie znajdujących się „po drodze” (Łódź 737 tys., Poznań – 552 tys., Katowice 306 tys., Opole + Częstochowa = 360 tys.);
- nowa koncepcja, jako jedyna z ekonomicznie realnych projektów, ma szansę na skuteczne konkurowanie ze wszystkimi alternatywnymi środkami transportu (samolot i samochód).

Pozostałe uwarunkowania

Koszt inwestycji przy dzisiejszych cenach to około 2,5 – 3,5 mld zł. To mniej niż 10% szacowanej wartości projektu Igrek. O ile mało realne jest znalezienie prywatnego partnera dla projektu o wartości Igrek w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, o tyle kwota 3 mld zł nie jest – nawet dla rodzimych firm infrastrukturalnych – nieosiągalna. Znalezienie partnera do PPP jest więc tu całkowicie możliwe.

Wykorzystanie nieczynnej linii i budowa nowego odcinka umożliwia przeprowadzenie remontu i uruchomienie przewozów bez większych perturbacji w rozkładzie jazdy – w odróżnieniu do modernizacji „pod ruchem” czynnej infrastruktury (gdyż pracuje się na nowym odcinku i na liniach nieużywanych).

Projekt ma charakter ewolucyjny. Wykorzystuje dostępną technologię i umożliwia



3. Możliwe trasy przejazdu koleją pomiędzy Wrocławiem a Warszawą na tle linii prostej łączącej oba miasta

etapowanie (najpierw nowy odcinek – potem stopniowe podnoszenie parametrów linii i ewentualna dalsza budowa nowych odcinków). Jest też elastyczny: umożliwia zarówno późniejszą rozbudowę linii do 220–240 km/h, jak i rozbudowę nowych odcinków (np. Sieradz – Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna – Skierniewice) w przypadku zaniechania budowy KDP (Igreka), jak również – w przypadku podjęcia budowy KDP – traktowanie tej linii jako konwencjonalnej, na przykład dla transportu towarowego, regionalnego etc.

Najkrótsza droga z Wrocławia do Warszawy pokrywa się dokładnie z najkrótszym korytarzem pomiędzy Pragą (czeską) – Warszawą a Mińskiem. Możliwe jest wykorzystanie proponowanej infrastruktury dla przewoźników Praga – Warszawa.

Połączenie to w stosunku do Igreka ma jeden mankament. Omija aglomerację Ostrów – Kalisz położoną około 40 km na północ od korytarza Wrocław – Łódź. Warto jednak zauważyć, że w kolejnym etapie możliwa jest dobudowa 15 kilometrowego odgańlenia Syców – Międzybórz (w nieco innym przebiegu niż rozpoczęta w latach czterdziestych przez

Niemców budowa tej linii) wraz z modernizacją odcinka Międzybórz – Grabowno – Ostrów (na 140–160 km/h). Taka inwestycja zapewniłaby czas przejazdu pomiędzy Wrocławiem a aglomeracją Ostrów – Kalisz poniżej jednej godziny i nie ma, w dającej się przewidzieć przyszłości, ekonomicznych powodów wymagających zapewnienia krótszych czasów przejazdu.

Podsumowanie

„Proteza Koniecpolska” ma zostać uruchomiona około 2014 roku. I wypada zgodzić się z tezą Ministra Transportu, że w okresie 2–3 lat nie da się zrobić nic więcej. Chodzi jednak o to, aby wariantu „na teraz” nie traktować jako docelowego rozwiązania mającego obowiązywać przez kilkanaście najbliższych lat, do czasu wątpliwej pod względem realności budowy Igreka.

Wieloetapowy ewolucyjny model dochodzenia do coraz krótszych czasów podróży wykorzystujący to, co już mamy – technologię, infrastrukturę, czy typ taboru jest bardzo poważną zaletą, oprócz kosztów, odróżniającą go od Igreka. W odróżnieniu od niego, dla osiągnięcia zadowalających rezultatów,

cały odcinek nie musi być od razu w całości przystosowany do dużych prędkości. W miarę rozwoju popytu można modernizować kolejne odcinki do prędkości konstrukcyjnej 200 km/h lub więcej – aż do wyczerpania zdolności technologicznej układu zasilania – czyli do prędkości 240 km/h.

Niemożliwe do przebudowy na większą prędkość fragmenty infrastruktury można dublować powstającymi etapowo nowymi odcinkami. Na przykład odcinki Łódź – Skierniewice (47 km), Łódź – Sieradz (56 km) czy wyjazd z Wrocławia – w śladzie projektowanego Igreka – przez Czernicę na Oleśnicę (15 km). W takim przypadku stopniowo można by skrócić długość trasy o kolejne 19 km i zejść z czasem przejazdu tej relacji nawet w okolice dwóch godzin (dla prędkości 240 km/h).

Budowa linii i stopniowe podnoszenie prędkości (ze 160 na 200 km/h i potem na 240 km/h) daje możliwość wykorzystania oferty rodzimych producentów taboru, którzy już dziś oferują pojazdy na 160 km/h. Należy zauważyć, że w prawie każdym kraju rozwój kolei – zwłaszcza tych szybkich – powiązany był z zamówieniami dla własnego przemysłu. W interesie każdego państwa jest bowiem pozostawienie inwestowanych w rozwój infrastruktury środków publicznych wewnątrz własnego obszaru fiskalnego.

Transgraniczne wykorzystanie linii dla transportu Praga – Warszawa wymagałoby modernizacji linii Wrocław – Wałbrzych – Lubawka i budowy po stronie czeskiej nowego górskiego łącznika linii Lubawka – Trutnov – Jaromierz. Nie jest to jednak niemożliwe. W perspektywie do 2020 roku dokładnie na tym odcinku (Hradec Kralove – Jaromierz – Lubawka) budowana będzie czeska droga ekspresowa R11, której polską kontynuacją ma być droga ekspresowa S3 z Lubawki do Świnoujścia. Rozszerzenie programu inwestycyjnego o relatywnie krótki (38 km) odcinek linii kolejowej nie wydaje się pomysłem nierealnym.

Zaproponowany wariant jest w obecnej sytuacji wyjściem z patowej sytuacji zawieszenia pomiędzy prowizorką („proteza Koniecpolska”), a mało realnym i bardzo odległym marzeniem (Igrek).

Z możliwą datą uruchomienia pierwszego etapu połączenia na 2016–2017 rok. ◀

UWAGA

W październiku br. odbędzie się we Wrocławiu konferencja pod tytułem:

Nowe Koleje 2012, Wrocław – Dolny Śląsk – Europa

Organizatorami Konferencji są: Urząd Miasta Wrocławia, Politechnika Wrocławska i SITK O. Wrocław

Patronat medialny obejmuje Przegląd Komunikacyjny

Szersze informacje o Konferencji znajdują się w kolejnych numerach Przeglądu Komunikacyjnego

Zapraszamy ponadto na stronę: przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl