

# Centralna Magistrala Kolejowa

## 1.1 Myšlenka výstavby CMK

První úmysl zbudovat novou železniční trať spojující Warszawu s Horním Slezskem pochází už z dvacátých let dvacátého století od významného projektanta železničních tratí profesora Aleksandra Wasiutyńského, který správně upozorňoval, že historická trať Warszawa-Wien nebude schopna uspokojit přepravní potřeby nově vznikuvšího polského státu. V meziválečném období však z výstavby sešlo.

V důsledku poválečného nárůstu přepravy se projektanti začali zabývat zkapacitněním železničního spojení Katowic a Warszawy a oprášen byl i plán Aleksandra Wasiutyńského. Pro svou finanční náročnost však byla dána přednost modernizaci stávající trati Katowice – Częstochowa – Warszawa. Ta dostala elektrickou trakci a moderní zabezpečovací zařízení. Ani to však nepomohlo zabezpečit všechny kladené přepravní požadavky.

Projektanti tak stáli před volbou mezi dvěma možnostmi, buď zvýšit kapacitu dostavbou dalších kolejí na existující trati Warszawa - Piotrków - Zawiercie – Łazy, nebo vybudovat úplně nové spojení Warszawy s Katowicemi. První varianta se ukázala velmi nákladnou, a proto se přistoupilo ke druhé možnosti.

Nová spojnice byla už od počátku plánována jako „průtah“ určený pro rychlou osobní dopravu a těžké nákladní vlaky putující mezi Katowicemi a Warszawou a neměla mít prakticky žádný regionální význam pro oblasti, jimiž procházela. Důkazem toho se staly i její velkorysé návrhové parametry (samozřejmě s ohledem na dobu, v níž byla projektována). Nová dvoukolejná trať se tak mohla pochlubit traťovou rychlostí 200-250 km.h<sup>-1</sup>, nejmenšími poloměry oblouků 4000m, hmotností provážených nákladních vlaků až 5000t a mimoúrovňovým křížením se silnicemi i existujícími tratěmi.

Zpočátku pracovali projektanti hned se sedmi variantami vedení trasy, které se od sebe odlišovali jednak výchozím bodem magistrály (Zawiercie nebo Łazy) a také jejím zaústěním do warszawského uzlu. Nejprve měla být trať zaústěna v oblasti Piaseczna do stávající dráhy Warszawa-Radom, ale toto řešení se ukázalo jako nesprávné kvůli nekomfortním parametrům původní dráhy a nemožnosti pokračovat z Warszawy dále severním směrem do Gdańska. Jako další trať pro zaústění se nabízela „stará vídeňka“, a to

buď v okolí Piastowa nebo Grodziska Mazowieckého. První možnost byla zamítnuta z důvodu silné zástavby a trať byla tedy připojena v Grodzisku Mazowieckém.

Celková délka novostavby tak činila 224,044 km.

## **1.2 Historie výstavby CMK**

### **1970**

Ministerstvo dopravy vypracovalo studii „Koncepcja sprawnego połączenia Śląska z centralnym i północno - wschodnim rejonem Polski” (Koncepcie výkonného spojení Slezska s centrální a severovýchodní oblastí Polska). Na jejím základě ministerstvo rozhodlo o první etapě realizace stavby CMK – jednokolejné trati v úseku Zawiercie-Radzice.

### **1971**

V červnu padlo definitivní rozhodnutí o započetí stavby a 10. srpna začaly zemní práce v okolí Idzikowic. Stavba si vyžádala přemístění 12 milionů metrů krychlových zeminy a vybudování 26 mostů, 39 železničních a 17 silničních nadjezdů a mnoho propustků. Stavby se účastnilo více než třicet stavebních společností, přesto však budování inženýrských objektů zůstalo sjednocené, opírající se o typové prefabrikované prvky.

### **1973**

Ministerstvo dopravy rozhodlo pokračovat ve stavbě CMK v úseku Idzikowice – Mszczonów. 25. září byla dána do provozu první stanice na CMK – Idzikowice a spojnice Anielin – Idzikowice.

### **1974**

8. února byla Radou ministrů schválena stavba druhé etapy CMK v úseku Radzice - Mszczonów - Grodzisk Mazowiecki.

1. září bylo položeno poslední kolejové pole úseku Zawiercie – Radzice. 3. září v 7.30 v rámci zkušebních jízd odjel ze stanice Psary do stanice Radzice nákladní vlak číslo 42492/3 s třiatřiceti vozy tažený lokomotivou St44-345. Vlak doprovázela lokomotivní četa z Dębliña ve složení strojvedoucí Henryk Pawlonka, pomocný strojvedoucí Kazimierz Dobek a

strojvedoucí-instruktor Zygmunt Świątkowski. Vlak byl vypraven výpravčím Witoldem Misztalem.

### **1975**

31. května byl dán do provozu úsek Zawiercie – Włoszczowa Północna spolu se spojnicemi ve směrech Kraków (Starzyny - Psary), Kielc (Knapówka – Czarncza), Częstochowa (Włoszczowa Północna - Żeliszawice), Łódz (Idzikowice - Dęba Opoczyńska) a Radom (Idzikowice - Radzice). 2. září byla předána do provozu nová elektrifikovaná druhá kolej úseku Zawiercie – Włoszczowa Północna.

### **1976**

25. února předán do provozu úsek Włoszczowa Płn. – Idzikowice. Na celém úseku Zawiercie – Idzikowice bylo vystavěno 35 železničních nadjezdů, 40 silniční nadjezdů, 25 železničních mostů a 121 propustků. Vybudováno šest stanic a odboček.

### **1977**

14. května byla dokončena stavba trati na úseku Idzikowice – Mszczonów a 18. června tudy projel první nákladní vlak tažený elektrickou lokomotivou. 28. prosince byl uveden do provozu poslední úsek trati Szeligi - Korytów ( Grodzisk Mazowiecki) délky 20 km a byl tak umožněn průjezd vlaků po celé trati z Warszawy do Katowic. Na zbylých úsecích byl modernizován železniční svršek a spodek a inženýrské objekty, trať byla vybavena autoblokem, novou trakční sítí včetně transformoven a kompletně přestavěna byla stanice Psary.

### **1979**

V květnu byla ukončena stavba druhé elektrifikované koleje na úseku Włoszczowa - Grodzisk Mazowiecki a současně byla uvedena do provozu.

## **1.3 Provoz na CMK**

Na začátku provozu byla trať používána převážně nákladními vlaky, denně tudy projelo 73 nákladních a 4 osobní vlaky. Tento poměr se však začal v průběhu dalších let

měnit. V roce 1986 už to bylo 56 nákladních vlaků na 40 osobních. Od devadesátých let pak začaly výrazně převažovat osobní vlaky – v roce 1994 to bylo 10 nákladních ku 66 osobním vlakům. Úbytek nákladních vlaků je dán především nedostatkem kvalitních a rychlých lokomotiv a pak i cenou, kterou si účtují PKP za použití dopravní cesty, jež je téměř dvojnásobná oproti poplatku za použití staré trati přes Częstochowu.

1. června 1984 začaly po trati jezdit expresy Górnik na trase Warszawa-Katowice a Krakus v relaci Warszawa-Kraków rychlostí 140 km/h, což byl rekord tehdejších polských tratí. Od 29. května 1988 ty samé expresy zvýšily svou rychlost na 160 km/h.

11. května 1994 byl na CMK v okolí Białą Rawską vytvořen polský rychlostní rekord 250,1 km/h italskou elektrickou jednotkou ETR 460 (Pendolino).

V současnosti trať umožňuje jízdu vozidel s naklápěcí skříni rychlostí 250 km/h a klasických souprav rychlostí 200 km/h. Bohužel však tato traťová rychlost není využívána. PKP totiž nevlastní žádné elektrické jednotky typu Pendolino a lokomotiv, které by mohly dosáhnout rychlosti 200 km/h nemá tolik, aby s nimi mohla zabezpečit pravidelnou „vysokorychlostní přepravu“. Nejčastěji nasazovaná hnací vozidla na expresní vlaky jsou tak lokomotivy EP09 polské výroby.

Trať je zahrnuta do evropských dohod AGC a AGTC a v roce 1994 byla uznána jako součást VI panevropského multimodálního koridoru.

## **1.4 Neuskutečněné projekty**

Vybudovaná část CMK tvořila v podstatě jenom její jižní část. Severní část pak předpokládala prodloužení tratě z Jaktorowa přes Wyszogród, Płock, Sierpc, Brodnicę ve směru Gdaňsk (přes Prabuty a Malbork). Z Wyszogródu pak byla vyprojektována odbočka do Nasielska, díky níž by se vytvořil železniční obchvat kolem warszawské aglomerace. Z těchto plánů však sešlo pro nedostatek financí.

V osmdesátých letech se projektanti vrátili k plánu spojky Korytów – Szymanów, která by umožňovala sjezd vlaků na poznaňskou trať E20 a dále ve směru budované tepelné elektrárny, jež měla zásobit energií Warszawu. Z tohoto záměru však také sešlo.

Jediný pozůstatek po smělych plánech najdeme v okolí Jaktorowa v podobě násypů a podpěr viaduktu pro plánovanou severní část trati.

## 1.5 Vytvoření polského rychlostního rekordu

V období od 6. do 23. května 1994 probíhaly testovací jízdy elektrické jednotky ETR 460 „Pendolino“, o jejíž nákup měly zájem Polské státní dráhy (PKP). Pendolino kromě statických ukázek a jízd provedlo i dva důležité testy – rychlosti a výhodnosti použití vozů s naklápěcí skříň. Cílem bylo ukázat, že je možné zkrátit jízdní dobu použitím vozů s naklápěcí skříň při průjezdech oblouky o malém poloměru a ušetřit tak na zásazích do infrastruktury.

Rychlostní zkouška probíhala na CMK v úseku Strzałki - Białą Rawska - Szeligi (od km 47,1 do km 36,6). V době jízdy nebyl použit naklápěcí systém, protože na úseku je nejmenší poloměr oblouku 4980m a naklopení by na rychlosti průjezdu prakticky nic nezměnilo. Na zkoušku byla nasazena dvouvozová souprava – jeden motorový vůz a jeden přívěsný.

Pendolino projelo úsek několikrát s postupným zvyšováním rychlosti a 11. května 1994 dosáhlo rychlosti 250,1 km/h.