

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego

Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

**Rozwój systemu transportu kolejowego
w województwie śląskim**

Ekspertyzę opracował

Prof. UO dr hab. Stanisław Koziarski

Katowice – Opole 2011

1. Stan podsystemu transportu kolejowego w województwie śląskim i czynniki, które o nim zadecydowały

W województwie śląskim w 2009 r. eksploatowano 2164 km linii kolejowych normalnotorowych, w tym 1112 km linii dwutorowych i 1052 km jednotorowych. Długość linii kolejowych wyposażonych w trakcję elektryczną prądu stałego 3 kV wynosiła 1726 km. W rejonie stacji Sławków Cieśle kończy swój bieg Linia Hutniczo-Szerokotorowa Hrubieszów – Sławków, która ma rozstaw szerokotorowy 1524 mm. Wszystkie pozostałe linie kolejowe w województwie śląskim mają rozstaw normalnotorowy 1435 mm. Do lat 90. XX w. na obszarze woj. śląskiego w rejonie GOP eksploatowano również sieć Górnos Śląskich Kolei Wąskotorowych 785 mm. W 1985 r. długość sieci GKW wynosiła 170 km, eksploatowano wówczas 240 km torów i 70 km bocznic zakładowych. Obecnie sieć linii wąskotorowych jest całkowicie zlikwidowana, a krótkie fragmenty rozległej w przeszłości sieci są wykorzystywane przez pasjonatów kolei (np. linie Gliwice Trynek – Rudy Raciborskie czy Bytom Wąskotorowy – Żyglin) dla uruchamiania pociągów turystycznych. Równie rozległą w przeszłości siecią kolejową na obszarze GOP była sieć normalnotorowych kolei przemysłowych piaskowych i górniczych. W 1985 r. sieć kolei przemysłowych miała długość 2173 torokm, z tego 739 torokm było wyposażone w trakcję elektryczną prądu stałego 3 kV.

Województwo śląskie ma najwyższy w Polsce wskaźnik gęstości sieci kolejowej, liczony dla województwa wynosi on 15,5 km na 100 km², natomiast dla Polski wskaźnik ten wynosi zaledwie 6,5 km na 100 km². Również udział linii zelektryfikowanych w województwie wynosi prawie 80%, jest to jeden z najwyższych wskaźników w kraju w zakresie elektryfikacji sieci kolejowej. Znaczący jest również udział linii dwutorowych, który w województwie wynosi 51%.

Przez obszar województwa śląskiego przebiegają dwie magistrale o znaczeniu międzynarodowym w ruchu pasażerskim, są to przebiegająca równoleżnikowo trasa E-20 Zgorzelec – Wrocław – Gliwice – Katowice – Mysłowice – Kraków – Przemyśl oraz południkowo trasa E-65 Gdańsk – Warszawa – Zawiercie – Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – Ostrawa – Wiedeń. Trasy pasażerskie umowy AGC są wspomagane przez międzynarodowe magistrale specjalizujące się w ruchu towarowym umowy AGTC. Przez obszar województwa śląskiego przebiegają również dwa fragmenty międzynarodowych magistral towarowych, są to: magistrala CE65/2 Gdańsk – Bydgoszcz – Karsznice – Herby Nowe – Tarnowskie Góry – Chorzów Batory – Katowice oraz krótki fragment magistrali CE-59/2 Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Wrocław – Kędzierzyn Koźle – Racibórz – Chałupki.

Tabela 1. Linie kolejowe w województwie śląskim (2009)

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE	Ogółem		Normalnotorowe					Wąsko- torowe
	w liczbach bezwzględ- nych	na 100 km ²	razem		zelektry- fikowane	z liczby razem		
			w liczbach bezwzględ- nych	na 100 km ²		jedno- torowe	dwu- i więcej torowe	
w kilometrach								
Śląskie 2000	1955	15,9	1918	15,9	1810	910	1008	37
Śląskie 2005	2127	17,2	2127	17,2	1711	971	1156	-
Śląskie 2008	2141	17,4	2141	17,4	1718	1019	1122	-
Śląskie 2009	2164	17,5	2164	17,5	1726	1052	1112	-
POLSKA 2008	20196	6.5	20007	6.4	11924	11269	8738	189

Źródło: GUS

W okresie budowy pierwszych połączeń kolejowych obecny obszar województwa śląskiego znajdował się w granicach trzech państw: Prus, Rosji i Austro-Węgier. Orientacyjny przebieg ówczesnych granic przedstawiał się następująco: zachodnia część współczesnego obszaru województwa śląskiego należała do Prus, część północno-wschodnia do Rosji, a część południowa do Austro-Węgier. Właśnie ten podział terytorialny okresu lat 1842-1918, na który przypada czas rozbudowy głównych połączeń kolejowych zadecydował o specyficznym układzie sieci transportowej współczesnego województwa śląskiego. Pierwsze linie kolejowe na Górnym Śląsku i ziemiach do niego przyległych budowały prywatne towarzystwa kolejowe. W pruskiej części Górnego Śląska była to spółka Kolej Górnos Śląska, która w latach 1842-1846 zbudowała linię kolejową Wrocław – Opole – Kędzierzyn Koźle – Gliwice – Katowice – Mysłowice. W Królestwie Polskim była to spółka Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, która w latach 1845-1848 zbudowała linię Warszawa – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Żabkowice – Maczki. W południowo-wschodniej części Górnego Śląska i ziemiach przyległych należących do Austro-Węgier była to linia Jaworzno Szczakowa – Trzebinia – Kraków zbudowana w latach 1847-1848 przez spółkę Krakowsko-Górnos Śląska Kolej Żelazna, a później linia Bogumin – Zebrzydowice – Czechowice Dziedzice – Trzebinia zbudowana w latach 1855-1856 przez spółkę Kolej Północna Cesarza Ferdynanda. W każdym z tych trzech przypadków główną przyczyną budowy pierwszych linii kolejowych była chęć doprowadzenia linii kolejowych do Górnos Śląskiego Zagłębia Węglowego, które było źródłem paliwa dla przemysłu i obsługującej wówczas kolej trakcji parowej. Od ok. 1884 r., kiedy sieć kolejowa na omawianym obszarze została przejęta

przez wspomniane państwa zaborcze następuje rozbudowa linii drugorzędnych i lokalnych ze zróżnicowaną intensywnością. W dobie rozwoju transportu samochodowego większość z tych linii w pierwszej kolejności straciła na znaczeniu i uległa likwidacji.

Obszar Górnego Śląska należący do Prus w latach 1842-1918 został pokryty gęstą siecią linii kolejowych, które umożliwiały sprawny, szybki i tani przewóz pasażerów i ładunków. Układ sieci kolejowej Górnego Śląska, a zwłaszcza jego główne linie były dostosowane do potrzeb polityczno-gospodarczych Prus i zasadniczo zorientowane w kierunku jego centrum administracyjnego - Berlina. Podobną orientację wykazywały ważniejsze obiekty infrastrukturalne transportu kolejowego takie jak stacje rozrządowe, bocznice ładunkowe i łącznice.

Sieć kolejowa tej części obszaru Górnego Śląska, która znajdowała się w Austro-Węgrach, cechowały mała gęstość, brak połączeń o przebiegu południkowym i lokalnych. Było to wynikiem małego zainteresowania sfer gospodarczo-administracyjnych państwa austriackiego peryferyjnie położonym względem metropolii Wiednia obszarem. Większość zbudowanych linii wywodziła swój rodowód z przesłanek natury strategiczno-wojskowej. Dodatkowo dwutorowe linie kolejowe eksploatowano w ruchu lewostronnym.

Sieć kolejowa na obszarze sąsiadującym z Zagłębiem Dąbrowskim, która należała do Rosji, pomimo niskiej gęstości charakteryzowała się korzystnymi warunkami lokalizacyjnymi względem ośrodków miejsko-przemysłowych, głównie dzięki udziałowi w budowie linii kolejowych polskich kół gospodarczych. W Zagłębiu Dąbrowskim, poza liniami normalnotorowymi należącymi do Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, funkcjonowały linie szerokotorowe Kolei Dąbrowsko-Dęblińskiej, co do dziś możemy dostrzec w izolowanym przebiegu niektórych połączeń.

Sieć kolejowa Górnego Śląska uległa w okresie międzywojennym znacznym przekształceniom w wyniku odrodzenia się państwa polskiego i powstania województwa śląskiego. Nastąpiła zmiana przebiegu granic politycznych i reorientacja dotychczasowych kierunków przewozów pasażerskich i towarowych. Wybudowano na obszarze polskiego województwa śląskiego 417 km nowych linii i łącznic uzupełniających pozaborną sieć połączeń kolejowych. W rejencji opolskiej pozostałej po stronie niemieckiej utrwalano jedynie istniejący układ sieciowy, poprzez jego modernizację i dobudowę nielicznych połączeń kolejowych (82 km). Przypadkowy przebieg granicy, zwłaszcza na obszarze Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego spowodował budowę dodatkowych linii (rejon Bytomia i Tarnowskich Gór), dublujących istniejące połączenia transgraniczne.

Po II wojnie światowej na obszarze Górnego Śląska przystąpiono do szybkiej odbudowy zniszczeń, którą zrealizowano praktycznie do 1948 r. Lata późniejsze to kolejno: okres rozbudowy sieci kolejowej do 1980 r., modernizacji jej wyposażenia technicznego realizowany do 1990 r. oraz likwidacji linii i regresu transportu kolejowego po 1990 r., który niestety trwa do chwili obecnej. Rozbudowa sieci kolejowej realizowana była głównie w GOP i wynikała z potrzeby zaspokojenia potrzeb transportowych przemysłu, głównie wydobywczego węgla kamiennego. Budowa kopalń węgla kamiennego w Górnośląskim Zagłębiu Węglowym oraz w Rybnickim Okręgu Węglowym spowodowała rozbudowę istniejącej sieci połączeń kolejowych w celu sprostania wzrastającym potrzebom przewozowym, głównie w kierunku odbiorców węgla kamiennego, jakim były krajowe elektrownie ciepłe i eksportujące to paliwo porty morskie. Dla potrzeb przewozu węgla zbudowano nowe stacje ładunkowe, zmodernizowano i rozbudowano stacje rozrządowe, a linie kolejowe wyposażano w dodatkowe tory i łącznice. Wzrastające wydobywanie węgla kamiennego, które w połowie lat 70. XX w. osiągnęło poziom ok. 200 mln t rocznie, spowodowało, że konieczna stała się budowa niezależnej sieci normalnotorowych kolei przemysłowych: górniczych i paskowych. Natomiast na sieci PKP budowano nowe linie obwodowe i wylotowe z GOP. W celu odciążenia od ruchu towarowego głównego połączenia równoleżnikowego na trasie Gliwice – Zabrze – Ruda Chebzie – Chorzów Batory – Katowice – Sosnowiec / Mysłowice zbudowano w latach 1950-1970 południową obwodnicę towarową GOP na trasie Gliwice Sośnica – Zabrze Makoszowy – Ruda Kochłowice – Katowice Muchowiec – Jęzor – Dorota – Żabkowice – Łazy. W ramach tej inwestycji do dotychczas jednotorowej linii dobudowano drugi tor, zbudowano kilka bezkolizyjnych łącznic w kierunku stacji kopalnianych, rozbudowano stację rozrządową Katowice Muchowiec, którą połączono poprzez nową linię Dorota – Żabkowice ze stacją rozrządową w Łazach. Dla zaspokojenia potrzeb przewozowych ROW zbudowano poprzez uzupełnienie istniejącej sieci połączeń kolejowych, północno-zachodnią obwodnicę towarową GOP na trasie Rybnik – Sumina – Nędza – Kędzierzyn Koźle – Rudziniec Gliwicki – Pacyna – Lubliniec – Herby Nowe. Równocześnie w rejonie ROW zbudowano stacje rozrządowe: Pawłowice Śl., Niedobczyce (Rybnik Towarowy) i Zabrzeg Czarnolesie, które połączono z siecią kolei górniczych. Wzrastające przewozy towarowe, głównie węgla kamiennego spowodowały konieczność rozbudowy linii wylotowych z GOP, zwłaszcza tych prowadzących w kierunku północnym. W pierwszej kolejności rozpoczęto modernizację istniejących linii wylotowych takich jak: Łazy – Zawiercie – Częstochowa, Mysłowice – Jaworzno Szczakowa – Kraków, Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, Dąbrowa Górnicza – Bukowno – Kielce, Tarnowskie Góry – Kalety – Lubliniec – Kluczbork, zbudowanej w okresie międzywojennym magistrali węglowej Kalety – Herby – Karsznice – Gdynia, wariantowego połączenia Gliwice Kędzierzyn Koźle / Strzelce Op. – Opole – Wrocław. Proces modernizacji linii kolejowych polegał przede wszystkim na wprowadzeniu trakcji elektrycznej prądu stałego (3 kV), bezстыkowych nawierzchni torowych typu ciężkiego (S-60), elektrycznych systemów sterowania ruchem (pół- i samoczynna blokada liniowa), kablowych (TKD) i radiowych systemów łączności (RŁP), itp. Tak przeprowadzona modernizacja zwiększała przepustowość istniejących linii kolejowych i umożliwiała prowadzenie ciężkich pociągów towarowych. W połowie lat 70. XX w. wyczerpały się możliwości przewozowe istniejących już zmodernizowanych szlaków kolejowych i przystąpiono do budowy nowych linii wylotowych z GOP. Najważniejszą inwestycją tego okresu była budowa Centralnej Magistrali Kolejowej na trasie Zawiercie – Włoszczowa Północna – Idzikowice – Grodzisk Mazowiecki – Warszawa. Ta bezkolizyjna, przebiegająca prawie prostoliniowo, dwutorowa i zelektryfikowana linia po krótkim okresie prowadzenia przewozów towarowych, w szybkim tempie przejęła ekspresowe przewozy pasażerskie pomiędzy dwoma najważniejszymi ośrodkami miejskimi Polski: aglomeracją warszawską i konurbacją

górnosłaską. Po modernizacji przeprowadzonej w ostatnich latach i wprowadzeniu nowoczesnego systemu sterowania ruchem (ETCS) Centralna Magistrala Kolejowa ma szansę stać się pierwszą w Polsce linią wielkich szybkości, gdzie pociągi prowadzone będą z prędkością ok. 200 km/h.

Drugą ważną inwestycją lat 70. XX w. była budowa huty „Katowice” wraz z systemem obsługujących zakład połączeń kolejowych. W celu przewozu dla potrzeb huty rudy żelaza zbudowano wzdłuż istniejących normalnotorowych linii kolejowych, jednotorową, szerokotorową (1524 mm) Linie Hutniczo-Siarkową na trasie Sławków – Olkusz – Wolbrom – Staszów – Zamość – Hrubieszów, wraz z dwoma terminalami rozładunkowymi rudy żelaza (Sławków i Cieśle). W rejonie huty natomiast zbudowano stację rozrządową Dąbrowa Górnicza Towarowa oraz dwutorową linię obwodową na trasie Łazy – Okradzionów – Kozioł – Strzemieszyce Wsch. – Dorota, którą pod koniec lat 80. XX w. uzupełniono jeszcze o połączenie towarowe Mysłowice Brzezinka – Jęzor – Dorota.

Z początkiem lat 80. XX w. podjęto jeszcze budowę tzw. VIII wylotu ze Śląska na bazie już istniejących linii kolejowych oraz modernizację stacji rozrządowych. W tym celu na trasie Zabrze Mikulczyce – Tworóg Brynek – Fosowskie – Kluczbork dobudowano drugi tor, węzeł w Kluczborku ominięto dwutorową obwodnicą, a całą linię zelektryfikowano. Innym zadaniem inwestycyjnym realizowanym w latach 80. XX w. była modernizacja stacji rozrządowych: Łazy, Tarnowskie Góry, Jaworzno Szczakowa i Gliwice. Wspomniane powyżej inwestycje kolejowe okazały się nietrafione, gdyż przypadły na okres gwałtownego spadku przewozów towarowych wywołanego ówczesnym załamaniem gospodarczym. Wspomniane linie na niektórych fragmentach zlikwidowano, zdemontowano trakcje elektryczną, a wybrane stacje rozrządowe (Jaworzno Szczakowa, Gliwice) wyłączono z eksploatacji.

Na podstawie powyższego przeglądu inwestycji kolejowych prowadzonych na obszarze obecnego województwa śląskiego można zauważyć, że większość z nich realizowano dla potrzeb ruchu towarowego. Nieliczne były inwestycje kolejowe związane z usprawnieniem przewozów pasażerskich. Koncepcja rozbudowy miast-sypialni na obrzeżu konurbacji górnosłaskiej, jakimi były Tychy i Pyskowice spowodowała budowę linii kolejowych: Tychy – Tychy Miasto (1958) i Pyskowice – Pyskowice Miasto (1964). Wzrastające rekreacyjne przewozy pasażerskie w rejon Beskidu Śląskiego wymusiły podjęcie budowy drugiego toru na linii Bielsko Biała – Żywiec. Rosnące przewozy pasażerskie spowodowały również konieczność modernizacji nielicznych budynków dworcowych m.in. w Sosnowcu, Zabrzu i Tarnowskich Górach oraz budowę całkowicie nowego, funkcjonalnego dworca w Katowicach. Wzrastające przewozy aglomeracyjne zwłaszcza na osi Katowice – Chorzów Batory – Ruda Śl. – Zabrze Gliwice spowodowały w 1986 r. podjęcie budowy Kolejowego Ruchu Regionalnego na tej trasie. Na projektowanej 41 km trasie KRR Katowice Bogucice – Gliwice – Pyskowice zamierzano zlokalizować 27 przystanków i dwie stacje postojowe (Katowice Bogucice i Pyskowice) dla składów pasażerskich. W drugim etapie budowy KRR zamierzano przedłużyć jej trasę przez Sosnowiec i Dąbrowę Górniczą do Żabkowic z odgałęzieniem w rejon huty „Katowice”. W ramach przygotowań do inwestycji przygotowano podtorze pod dodatkową wydzieloną parę torów na odcinku Katowice – Chorzów Batory – Ruda Śl. – Zabrze wraz z nielicznymi obiektami infrastrukturalnymi w postaci nasypów, wiaduktów i murów oporowych. Przed 1990 r. inwestycję przerwano, a ułożone miejscami tory (np. w rejonie Zabrza) rozebrano.

Łącznie w latach 1945-1990 w rejonie Górnego Śląska wybudowano 454 km nowych linii kolejowych, w tym 285 km dwutorowych oraz zelektryfikowano system prądu stałego 3 kV 2296 km linii kolejowych.

Po 1990 r. na sieci kolejowej w granicach obecnego województwa śląskiego, w związku ze spadkiem przewozów pasażerskich i towarowych rozpoczyna się okres zamykania i likwidacji połączeń kolejowych. Reorientacja kierunków przewozów w pierwszej fazie powodowała likwidację niektórych łącznic i połączeń kolejowych w rejonie Tarnowskich Gór, Zawiercia, Bielska Białej i Dąbrowy Górniczej (np. Dąbrowa Górnicza – Zagórze Dąbrowskie). Postępująca urbanizacja i rozwijająca się komunikacja autobusowa powodowała zawieszanie przewozów kolejowych na wybranych liniach, początkowo w centralnej (linie: Ruda Chebzie – Ruda Orzegów, Katowice Bogucice – Siemianowice Śl. – Chorzów Stary – Brzeziny Śl. – Bytom Rojca), a później w brzeżnej części GOP (linie: Tarnowskie Góry – Zawiercie, Jaworzno – Chrzanów, Żabkowice – Brzeziny Śl.). Postępująca dekapitalizacja na wskutek braku remontów powodowała wyłączenie z eksploatacji kolejnych linii np. Zabrze Biskupice – Pyskowice, Zabrze Mikulczyce – Tworóg Brynek, Wodzisław Śl. – Jastrzębie Zdrój – Zebrzydowice, Orzesze – Żory, Jastrzębie Zdrój – Pawłowice Śl., Racibórz – Pietrowice Wlk., Strzebiń – Woźniki Śl., Olza – Pszów i wiele innych.

Zasadniczymi przyczynami likwidacji linii były względy natury ekonomicznej (spadek wielkości przewozów i jakości usług, konkurencja transportu samochodowego, mała rentowność przewozów, deficyt finansowy PKP) i technicznej (brak remontów i modernizacji, który powodował dekapitalizację infrastruktury kolejowej, a zwłaszcza torów i podtorza, rozjazdów, sygnalizacji, łączności oraz środków trakcyjnych i taboru).

Linie kolejowe dostosowane do prędkości 160 km/h w województwie śląskim to tylko Centralna Magistrala Kolejowa na odcinku Zawiercie – Włoszczowa Płn. Linie kolejowe dostosowane do prędkości ponad 100 km/h to: Zawiercie – Częstochowa – Radomsko, Będzin – Żabkowice – Łazy, Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała, Gliwice Łabędy – Rudziniec Gliwicki, Gliwice Łabędy – Pyskowice – Paczyna – Toszek (1-tor), Częstochowa – Lubliniec (1 tor), Rybnik – Sumina – Nędza. Linie kolejowe prowadzące pociągi z prędkością 60-100 km/h to: Herby Nowe – Krzepice, Lubliniec – Sieraków Śl. (1-tor), Tarnowskie Góry – Tworóg – Borowiany, Gliwice – Zabrze Biskupice – Bytom, Gliwice Łabędy – Gliwice – Zabrze – Ruda Chebzie, Katowice – Sosnowiec – Będzin, Mysłowice – Jaworzno Szczakowa – Trzebinia, Katowice – Mikołów – Orzesze – Leszczyny – Rybnik, Tychy – Tychy Miasto – Nowy Bieruń, Żory – Pszczyna, Rybnik Towarowy – Rydułtowy – Sumina, Nędza – Racibórz – Chałupki (1-tor), Bielsko Biała – Żywiec – Węgierska Górka. Pozostałe linie, ze względu na brak remontów i modernizacji umożliwiają przejazd z szybkością ograniczoną do jedynie 20-40 km/h.

Na podstawie danych PLK PKP z kwietnia 2011 r. na doprowadzenie w województwie śląskim linii kolejowych do dobrego stanu potrzeba ok. 15 mld zł, z tego ok. 3 mld zł należy przeznaczyć na modernizację linii używanych wyłącznie w ruchu towarowym. PLK PKP na utrzymanie linii w woj. śląskim przeznacza rocznie od 16 do 20 mln zł, jednakże zaspokaja to jedynie ok. 20-25% potrzeb mających na celu zatrzymanie procesów degradacji ważniejszych połączeń. Główne problemy związane z eksploatacją linii kolejowych województwa śląskiego to zły stan infrastruktury i wynikająca stąd bardzo niska prędkość handlowa. Według danych Zakładu Przewozów Regionalnych na wielu liniach prędkość pociągów jest niższa od 40 km/h, a na najważniejszej linii średnicowej województwa Gliwice – Katowice – Sosnowiec – Częstochowa jest to zaledwie ok. 50 km/h. Jeszcze niższe są prędkości handlowe pociągów towarowych. Według danych PKP Cargo w województwie śląskim prędkość handlowa pociągów towarowych to zaledwie ok. 10 km/h, dla porównania w Europie Zachodniej prędkości dla tych pociągów wynoszą 50-60 km/h. Kolejny mankament to duża liczba zamknięć torowych, przykładowo w październiku 2010 r. było ich ok. 130. Jednym z poważniejszych było zamknięcie linii Gliwice – Rybnik na wysokości Knurowa z powodu szkód górniczych, co wymusiło wydłużone objazdy przez Kędzierzyn Koźle lub Katowice Ligotę. Niska prędkość handlowa powoduje wzmożenie kradzieży ładunków z pociągów. Nakłady na remonty linii mają być zwiększone dopiero w 2012 r., prawdopodobnie dopiero wtedy uda się zatrzymać tendencję spadku prędkości na sieci kolejowej regionu. W województwie śląskim na ok. 60% linii pociągi prowadzone są z szybkością do 80 km/h. Charakterystyczna dla linii kolejowych regionu jest bardzo duża ilość ciężkich pociągów z węglem, które systematycznie degradują infrastrukturę, liczne uszkodzenia obiektów infrastruktury i szkody górnicze. Od 2007 r. realizowane jest zadanie inwestycyjne „Udrożnienie ciągów wywozowych z Górnego Śląska”.

W latach 1990-2010 na sieci kolejowej województwa śląskiego prowadzono niewiele prac modernizacyjnych, nie zbudowano także żadnej nowej linii kolejowej. Prowadzone inwestycje ograniczały się jedynie do utrzymania minimalnych parametrów przewozowych głównych połączeń. W przyspieszonym tempie natomiast rozpoczęła się likwidacja i zamykanie zdekapitalizowanych obiektów infrastruktury transportu kolejowego.

Po prawie 20 latach zastoju w 2007 r. przystąpiono do inwestycji kolejowych w województwie śląskim. Ze względu na górniczy charakter regionu, tory są niszczone głównie przez ciężkie pociągi z węglem, a nasypy osiadają pod wpływem szkód górniczych. W rezultacie pociągi muszą zwalniać nawet do 20 km/h. PKP Polskie Linie Kolejowe w ramach programu „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” przystąpiły do naprawy najbardziej zdeprawowanych odcinków linii kolejowych. W pierwszej kolejności remontami objęto najbardziej zniszczone odcinki linii kolejowych na osi północ-południe, a mianowicie: Zawiercie – Łazy – Zabkowice – Katowice, Kalety – Strzebiń – Boronów – Wręczyca – Kłobuck – Miedźno – Chorzów Siemkowice (magistrala węglowa), Katowice Ligota – Tychy – Kobiór – Piasek – Pszczyna – Czechowice Dziedzice – Bielsko Biała – Żywiec. Przebudowa objęła m.in. wymianę nawierzchni torowej, rozjazdów i zużytej technicznie sieci trakcyjnej pochodzącej jeszcze z lat 1958 – 1975; łącznie robotami objęto ok. 36 km linii.

Realizowany również w województwie śląskim projekt „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” nie ma charakteru modernizacyjnego. Celem zawartych w nim przedsięwzięć jest likwidacja istniejących lub przeciwdziałanie wprowadzeniu nowych ograniczeń prędkości pociągów przez przywrócenie sprawności technicznej zużytych i wyeksploatowanych elementów infrastruktury. Oznacza to realizację robót w standardach technicznych i jakościowych wynikających z kategorii poszczególnych linii kolejowych i obowiązujących na nich prędkości rozkładowych. Jednakże fakt lokalizacji robót na liniach objętych umowami AGC i AGTC, które w przyszłości będą poddane kompleksowym modernizacjom, wymusza przyjęcie założenia wykonania robót na elementach infrastruktury w standardzie prędkości docelowych zapisanych we wspomnianych umowach to jest 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych.

W województwie śląskim w najbliższych latach spółka PKP Polskie Linie Kolejowe (PLK) chce zmodernizować główne linie o znaczeniu międzynarodowym, zwiększyć szybkość kolejowych przewozów regionalnych, a w dalszej perspektywie uruchomić szybkie połączenie Katowic z międzynarodowym portem lotniczym Pyrzowice. Według planów PLK PKP, program modernizacji tras kolejowych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym w województwie śląskim obejmie w regionie linię z Opola przez Gliwice i Katowice do Krakowa, połączenia Katowic z Zebrzydowicami oraz Zwardoniem, a także tzw. magistralę węglową z Gdyni do Tarnowskich Gór, z połączeniem do Pszczyny.

Roboty mają umożliwić prowadzenie na zmodernizowanych trasach pociągów towarowych z prędkością do 120 kilometrów na godzinę, a osobowych - do 160 kilometrów na godzinę. Wyremontowane lub przebudowane mają też zostać najważniejsze dworce na trasie z Wrocławia do Krakowa - w Gliwicach, Zabrze, Chorzowie, Katowicach. Ponadto zmodernizowane zostaną dworce w Tarnowskich Górach i Katowicach Ligocie. Trwają również rozmowy z samorządami miast województwa śląskiego na temat przekazywania i rewitalizacji małych dworców i stacji kolejowych. Pierwszym takim dworcem w województwie był dworzec w Będzinie, który przekazany został władzom lokalnym.

Dworzec w Katowicach, oprócz gruntownej przebudowy, ma zostać bezpośrednio skomunikowany z oddalonym o ok. 40 kilometrów Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice Pyrzowice. Przyjęto, że trasa połączenia pobięnie z wykorzystaniem istniejących torów od Katowic przez Chorzów Batory do Chorzowa Starego. Od Chorzowa Starego w kierunku Pyrzowic ma powstać nowy odcinek torów o długości ok. 20 km, z którym - w rejonie Piekar Śląskich - połączone zostaną istniejące linie z Gliwic i Bytomia. O wyborze tej trasy, zdecydował najkrótszy czas dojazdu do lotniska, który ma wynosić około pół godziny. Koszt całej inwestycji szacuje się na około 320 mln euro.

PLK PKP i samorząd województwa śląskiego podpisały list intencyjny w sprawie współpracy przy przygotowaniu połączenia kolejowego Pyrzowice z Katowicami w celu obsługi jednego z najszybciej rozwijających się regionalnych lotnisk w Polsce. Według dalszych planów PLK, w przyszłości lotnisko Pyrzowice miałyby także zyskać połączenie ze zmodernizowaną i przedłużoną Centralną Magistralą Kolejową - wiodącą z Warszawy na Górny Śląsk. Do kończącej się dziś w Zawierciu trasy miałyby zostać dobudowany ok. 100 km odcinek od Góry Włodowskiej koło Zawiercia przez Pyrzowice i Katowice do Zebrzydowic przy czeskiej granicy.

W latach 2005-2007 powstały parkingi dla podróżnych przy stacjach w Dąbrowie Górniczej, Świętochłowicach, Bytomiu, Koszęcinie, Sierakowie, Poraju, Łazach, Mikołowie i Orzeszu. W 2008 r. powstały nowe miejsca postojowe w Katowicach Ligocie, Zebrzydowicach i Gołonogu.

W województwie śląskim modernizowane są odcinki torów m.in. na szlaku Rybnik – Sumina, Zabrze Makoszowy – Gierałtowiec, Łaziska Górne Brada – Orzesze Jaśkowice; wcześniej w 2007 r. zmodernizowano już odcinek Orzesze Jaśkowice – Leszczyny. Przygotowywana jest przebudowa innych zdegradowanych linii kolejowych m.in. Rybnik Towarowy – Radlin Obszary – Wodzisław Śl. – Chałupki oraz Mysłowice – Brzezinka – Kosztowy – Nowy Bieruń – Oświęcim.

Najważniejszą inwestycją lat 2007-2011 na obszarze województwa śląskiego była modernizacja Centralnej Magistrali Kolejowej na odcinku Zawiercie – Góra Włodowska – Włoszczowa Północna wraz z odgałęzieniem w kierunku Krakowa na odcinku Psary – Starzyny – Kozłów oraz na jej przedłużeniu w kierunku aglomeracji górnośląskiej na trasie Zawiercie – Łazy – Zabkowice – Sosnowiec – Katowice. Równie ważnym zadaniem była modernizacja międzynarodowej linii Katowice – Pszczyna – Czechowice Dziedzice – Bielsko Biala – Żywiec. Nie udało się zmodernizować wiodącej na Słowację linii Żywiec – Zwardoń. W 2011 r. inwestycje kolejowe prowadzone są m.in. na towarowej trasie z Rudzińca Gliwickiego przez Toszek Północny, Paczynę do Lublińca. Prócz wdrażanego już unijnego projektu modernizacji linii z Sosnowca Jęzora do Krakowa, rewitalizowane są odcinki od Gliwic do Strzelca Opolskich, a od 1912 r. mają ruszyć prace na odcinkach linii z Sosnowca Jęzora przez Katowice do Gliwic. W maju 2011 r. PLK ogłosiło przetarg na wstępne studium wykonalności modernizacji katowickiego węzła kolejowego. W tym kontekście ważne jest, jak będzie rozwijał się pasażerski ruch kolejowy pod kątem jego organizacji (węzły przesiadkowe, nowe przystanki) i zabezpieczenia rezerwy terenu pod rozbudowę linii o kolejną parę torów np. między Katowicami i Tychami czy Katowicami i Chorzowem Batorym.

Tabela 2. Inwestycje kolejowe prowadzone w woj. śląskim w latach 2007–2011

Linie kolejowe zmodernizowane w latach 2007–2011	Długość w toro-km
Psary – Górka Włodowska (CMK)	10,6
Zawiercie – Sosnowiec – Katowice	41,1
Katowice Ligota – Bielsko Biala – Żywiec	31,7
Zabrze Makoszowy – Gierałtowiec – Knurów Szczygłowice	6,1
Toszek Płn. – Czarków	16,9
Gliwice Łabędy – Pyskowice	12,9
Linie kolejowe w trakcie modernizacji (stan na 31.08.2011)	
Włoszczowa Płn. – Knapówka oraz Psary – Góra Włodowska	75,3
Paczyna – Toszek Płn.	4,0
Stacja Katowice	3,3
Kozłów – Starzyny	62,6
Pyskowice – Paczyna – Toszek – Strzelce Op.	3,1
Krupski Młyn – Lubliniec	12,3
Trzebinia – Krzeszowice	47,5
Krzeszowice – Kraków	45,8
Zabrze Makoszowy – Zabrze Makoszowy Kopalnia	4,4

Źródło: zestawiono na podstawie danych Polskich Linii Kolejowych

System transportu kolejowego województwa śląskiego

Województwo śląskie jest położone w obszarze węzłowym dwóch głównych europejskich korytarzy wymiany i komunikacji, które biegną z zachodu na wschód i z północy na południe Europy, są to:

- Korytarz III dla relacji (Madryt – Paryż – Bruksela) Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Kijów (Azja),
- Korytarz VI dla relacji Sztokholm / Helsinki – Gdańsk – Katowice – Żylinia - (Budapeszt – Ateny), z odgałęzieniem VI B dla relacji Częstochowa - Ostrawa (Wiedeń – Wenecja).

W województwie śląskim występują najwyższe w kraju wskaźniki gęstości dróg i linii kolejowych. Szerokotorowa linia kolejowa LHS dochodząca do Sławkowa umożliwia połączenie z Europą Wschodnią i Azją a Kanał Gliwicki i rzeka Odra zapewniają powiązania z Europą Zachodnią.

Województwo śląskie jest jednym z nielicznych regionów Europy Środkowej, który posiada układ infrastruktury transportowej na tyle rozbudowany sieciowo i wyposażony w różnorodne środki transportu, że przy niewielkich nakładach inwestycyjnych może najszybciej zapewnić warunki komunikacyjne dla integracji przestrzennej Europy. Dla województwa oznacza to szansę włączenia się do sieci szybkich powiązań z regionami państw Unii Europejskiej i do europejskiej przestrzeni gospodarczej. Gęsta sieć dróg i międzynarodowy port

lotniczy Katowice Pyrzowice, tworzy także efekty synergiczne między różnymi rodzajami transportu oraz między operatorami przewozowymi (np. połączenia kolejowe obsługujące lotniska i porty rzeczne).

Do linii kolejowych znaczenia państwowego zaliczane są wszystkie linie układu międzynarodowego, objętego umowami AGC i AGTC oraz linie mające dla kraju podstawowe znaczenie gospodarcze, społeczne i obronne. Znaczenie międzynarodowe wg umów AGC, AGTC i TER mają przebiegające przez teren województwa linie kolejowe: E-30, C-E 30, E-59, C-E 59, E-65, C-E 65, C 65/2, C 65/3, T-654. Oprócz linii magistralnych, pierwszorzędnych, drugorzędnych i znaczenia miejscowego, w układzie sieci kolejowej zauważyć należy:

- linię hutniczą szerokotorową (LHS), jednotorową, niezelektryfikowaną, stanowiącą ważne powiązanie z Azji z Europą, na której końcową stacją jest Sławków.
- sieć linii przemysłowych, w tym ok. 330 km tzw. „linii piaskowych” (obecnie kopalń piasku „Kotłarnia”, „Kuznica Wąreżyńska” i „Maczki-Bór”, „Szczakowa”), charakteryzującą się niskimi parametrami i złym stanem technicznym, sukcesywnie likwidowaną z powodu zmniejszającej się ilości przewożonych ładunków,
- istniejące wąskotorowe linie kolejowe, w tym: nieczynną, wpisaną do rejestru zabytków, linię Gliwice Trynek – Rudy – Racibórz Markowice oraz 34 kilometrową linię Bytom – Tarnowskie Góry – Miasteczko Śląskie, eksploatowaną sezonowo jako linia wycieczkowa; ich stan techniczny jest niezadowolający i dodatkowo ulega systematycznej dewastacji,

Głównymi problemami w zakresie transportu kolejowego w województwie są:

- zły lub niezadowolający stan techniczny układu i niskie parametry sieci,
- spadek przewozów wykonywanych koleją (niewykorzystywanie zdolności przewozowych),
- likwidacja linii ze względów ekonomicznych i technicznych,
- nieprzystosowanie do przenoszenia dużych prędkości (odcinek magistralnej linii E-65 Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (CMK) jest jedyną w Polsce linią dostosowaną do szybkości 200 km/h).

W węzłach komunikacyjnych województwa funkcjonują terminale kontenerowe, stacje przeładunkowe, strefy przeładunkowo-magazynowe, które mogą się przekształcić w centra logistyczne transportu kombinowanego o zasięgu ponadregionalnym, zapewniające sprawny system przewozu ładunków. Do rozwoju takiej funkcji predysponowane są szczególnie:

- Gliwice z portem żeglugi śródlądowej oraz stacją kontenerową i węzłem autostrad A-1 i A-4,
- Sławków w miejscu styku kolei szeroko (LHS) i normalnotorowej,
- Sosnowiec ze stacją kolejową i drogą ekspresową oraz terenami poprzemysłowymi „Maczki-Bór”,
- Pyrzowice na obszarze MPL "Katowice" z terminalem cargo,
- Tarnowskie Góry ze stacją rozrządową, największą tego typu w kraju.

Pomimo najwyższego w kraju wskaźnika gęstości linii kolejowych, obserwuje się recesję w kolejowych przewozach pasażerskich w województwie. Dotyczy to zarówno liczby pasażerów, jak i długości tras. Obniżenie prędkości na wielu trasach, zły stan techniczny sieci i taboru, niska częstotliwość kursowania powoduje spadek konkurencyjności i ograniczanie roli kolei w systemie transportu pasażerskiego.

Na granicy z Republiką Czeską zlokalizowano 3 kolejowe przejścia graniczne. Na granicy z Republiką Słowacką zlokalizowane jest 1 kolejowe przejście graniczne. Problemem jest niezadowolający stan infrastruktury kolejowej w obszarze pogranicza w tym różne, po obu stronach granicy, parametry i stan techniczny linii kolejowych prowadzących do tego samego przejścia granicznego. Spośród przejść kolejowych największe znaczenie mają przejścia w Zebrzydowicach, Chałupkach i Zwardoniu położone na ciągach linii AGC i AGTC.

Ważniejsze cechy układu transportu kolejowego województwa śląskiego

- Położenie na skrzyżowaniu europejskich korytarzy transportowych, występowanie różnych rodzajów transportu oraz dogodna lokalizacja stacji przeładunkowych i terminali kontenerowych, stanowią dobrą podstawę do tworzenia zintegrowanych systemów transportowych oraz sprzyjają rozwojowi województwa śląskiego i podnoszą jego konkurencyjność.
- Sieć kolejowa jest gęsta, jednak w złym stanie technicznym i nie przystosowana do przenoszenia wysokich szybkości, w ostatnich latach obserwowany jest spadek przewozów kolejowych, część linii ulega likwidacji. Niezbędne jest poszukiwanie i określenie głównych korytarzy komunikacyjnych, w których dążyć się będzie do maksymalnego redukcji niekorzystnego oddziaływania funkcji transportowych na środowisko.
- Dostęp do linii kolejowej szerokotorowej (LHS) stwarza unikalną możliwość zorganizowania euroazjatyckiego centrum logistycznego z terminalem towarowym, jak też wykorzystania tej linii dla przewozu koleją samochodów ciężarowych TIR przez terytorium Polski na kierunku wschód - zachód.

- Obszary węzłowe stanowią tereny o dużej w skali regionu atrakcyjności lokalizacyjnej, wskazane dla inwestycji o strategicznym znaczeniu dla rozwoju województwa.
- System transportu kolejowego województwa wymaga przede wszystkim działań modernizacyjnych, wykorzystujących dużą zdolność istniejącej infrastruktury do adaptacji, niezbędnej dla zapewnienia powiązań zewnętrznych i wewnętrznych regionu oraz dla uzyskania standardów funkcjonalnych i technicznych transportu na poziomie europejskim.
- W wyposażeniu układu transportu kolejowego województwa występują braki w wyposażeniu w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem oraz terminali – platform logistycznych, a także stosowania nowych technik przewozów kombinowanych.

2. Uwarunkowania zewnętrzne (europejskie, krajowe i ponadregionalne) rozwoju transportu kolejowego województwa śląskiego – prognozy i trendy średnioterminowe (do 2020) i długoterminowe (2030) wyznaczające kierunki rozwoju i organizacji transportu w województwie śląskim

W uwarunkowaniach zwłaszcza zewnętrznych należy uwzględnić europejskie prognozy długoterminowe. Europejskie kierunki rozwoju systemu transportu będą miały również wpływ na kształtowanie systemu transportu województwa śląskiego w perspektywie do 2030 r., a nawet 2050 r. Dokumentem, który określa trendy rozwojowe transportu w Europie jest Biała Księga. Ta najnowsza nosząca tytuł „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” została ogłoszona w marcu 2011 r. Poniżej przedstawione trendy rozwojowe transportu w Europie, które muszą zostać również uwzględnione w rozwoju systemu transportu województwa śląskiego. Ważniejsze tezy wypływające z Białej Księgi dla systemu transportu województwa to:

- Transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa. Mobilność jest niezwykle ważna dla rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować. Transport umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. W świetle stojących przed nami wyzwań jego rozwój musi być zrównoważony. Jest to sektor globalny, więc skuteczne działania wymagają ścisłej współpracy międzynarodowej.
- Infrastruktura transportowa jest nierówno rozwinięta na wschodzie i zachodzie UE i należy ją ujednolicić, aby mogły one w pełni odzwierciedlać potrzeby transportowe niemalże całego kontynentu i 500 mln obywateli.
- W nadchodzących dziesięcioleciach ropa naftowa stanie się zasobem coraz bardziej deficytowym, pochodzącym od coraz mniej pewnych dostawców, w związku z tym konieczne jest zmniejszenie zależności od tego paliwa. Jednocześnie UE wezwala do drastycznej redukcji emisji gazów cieplarnianych. Do 2030 r. należy ograniczyć emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportu o ok. 20% w porównaniu z poziomem z 2008 r., a do 2050 r., o co najmniej 60%. Sprzyja temu stosowanie elektrycznej trakcji na kolei, gdzie można również wykorzystywać energię elektryczną pochodzącą z odnawialnych źródeł energii.
- Infrastruktura transportowa kształtuje mobilność. Inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenie handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Należy ją planować w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska.
- Rozwój systemu transportowego winien następować z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Koszty zatorów komunikacyjnych wzrosną do 2050 r. o około 50%. Zwiększy się różnica w dostępności między obszarami centralnymi a odległymi. Wzrastać będą również koszty społeczne wypadków samochodowych i zagrożenia hałasem.
- Powstać muszą nowe wzorce transportu, pozwalające na transport większej liczby pasażerów i towarów za pomocą najwydajniejszych środków lub ich kombinacji. Transport indywidualny powinien ograniczać się do ostatnich odcinków podróży. Oznacza to większe wykorzystanie transportu kolejowego i lotniczego w przypadku pasażerów, zaś w przypadku towarów – rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu kolejowego i wodnego na dalekie odległości.
- Lepsza integracja sieci umożliwi większy wybór rodzaju transportu. Lotniska, porty, stacje kolejowe, przystanki tramwajowe i autobusowe powinny być w coraz większym stopniu połączone – powinny stać się platformami połączeń multimodalnych dla pasażerów.
- Multimodalny transport towarów musi stać się opłacalny dla przewoźników. UE potrzebuje specjalnie zaprojektowanych korytarzy transportowych, optymalnych pod względem wykorzystania energii i emisji oraz minimalizacji wpływu na środowisko. Wyzwaniem jest zapewnienie zmiany strukturalnej niezbędnej do umożliwienia skutecznego konkurowania przez transport kolejowy oraz przejęcia większej proporcji transportu towarów na średnie i dalekie odległości (w tym również pasażerów). Niezbędne będą znaczne inwestycje pozwalające na rozszerzenie lub unowocześnienie przepustowości sieci kolejowej.
- Przejście na bardziej ekologiczny transport w miastach ułatwiają niższe wymagania w odniesieniu do zasięgu pojazdów i wyższa gęstość zaludnienia. Transport publiczny ma być w tym przypadku szeroko dostępny.

Powyżej zarysowane ogólne cele rozwoju systemu transportu powinny być osiągnięte poprzez:

- Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej, które winno nastąpić do 2050 r., co oznacza trzykrotny wzrost długości istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich

państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.

- Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, należy rozbudować stosowną infrastrukturę. Do 2030 r. winno nastąpić stworzenie w pełni funkcjonalnej ogólnie unijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości.

Z powyższego przeglądu uwarunkowań zewnętrznych rozwoju systemu transportu dla kolei województwa śląskiego wynikają następujące wnioski praktyczne konieczne do zastosowania w planie jego rozwoju w perspektywie krótkookresowej do 2020 r., jak i długookresowej do 2030, a nawet 2050 r., są to:

- Konieczność utrzymania gęstej, zmodernizowanej sieci kolejowej województwa oraz utrzymania znacznego stopnia jej wyposażenia w trakcję elektryczną i nowoczesne systemy zabezpieczenia ruchu.

- Należy rozwijać na obszarze województwa sieć kolei wielkich prędkości w podstawowych korytarzach transportowych (na osi północ – południe Warszawa – CMK – Katowice – Ostrawa – Wiedeń, na osi wschód – zachód Berlin / Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Łódź – Warszawa) mających znaczenie w ruchu międzynarodowym i krajowym.

W przewozach pasażerskich o zasięgu aglomeracyjnym i regionalnym, zwłaszcza po oddzieleniu infrastruktury od operatorów przewozowych, winna pojawić się konkurencja pomiędzy przewoźnikami (Kolej Śląska, Przewozy Regionalne, Intercity, inni operatorzy).

- Budowy i odtworzenia wymaga system obsługi przez kolej ruchu pasażerskiego i towarowego w kierunku MPL Katowice Pyrzowice (nowa linia Katowice – Bytom – Pyrzowice i rewitalizacja połączenia okrężnego na trasie Katowice – Bytom – Tarnowskie Góry – Pyrzowice – Zawiercie – Łazy – Sosnowiec - Katowice).

- Powinien być utworzony spójny system obsługi kolejowej, zwłaszcza długotrasowych przewozów towarowych w oparciu o towarowe linie obwodowe (obwodnica wewnętrzna GOP na trasie Gliwice Sośnica – Ruda Śląska – Katowice – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza / Jaworzno, na osi południkowej Tarnowskie Góry – Bytom – Katowice – Tychy) i regionalnym województwa (linia Częstochowa – Katowice – Bielsko Biala oraz Katowice – Rybnik – Ostrawa). W podstawowych dla regionu węzłach kolejowych (Katowice, Gliwice, Częstochowa, Bielsko Biala, Rybnik, Sosnowiec, Tarnowskie Góry) winny się integrować pozostałe elementy transportu, jakimi są linie tramwajowe, trolejbusowe, autobusowe oraz indywidualny transport samochodowy (system Park and Ride), rowerowy i pieszy (Park and Walk).

- Rozwoju wymaga system pasażerskiego transportu zbiorowego, którego podstawą winien być układ linii kolejowych obsługujący przewozy o zasięgu aglomeracyjnym (na osi równoleżnikowej Gliwice – Zabrze – Ruda Śląska – Katowice – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza / Jaworzno, na osi południkowej Tarnowskie Góry – Bytom – Katowice – Tychy) i regionalnym województwa (linia Częstochowa – Katowice – Bielsko Biala oraz Katowice – Rybnik – Ostrawa). W podstawowych dla regionu węzłach kolejowych (Katowice, Gliwice, Częstochowa, Bielsko Biala, Rybnik, Sosnowiec, Tarnowskie Góry) winny się integrować pozostałe elementy transportu, jakimi są linie tramwajowe, trolejbusowe, autobusowe oraz indywidualny transport samochodowy (system Park and Ride), rowerowy i pieszy (Park and Walk).

3. Scenariusze i prognozy dotyczące przyszłego wpływu rozwoju infrastruktury na zagospodarowanie przestrzenne obszaru województwa i różne sfery życia społecznego, gospodarczego, oraz środowisko naturalne

Właściwe urządzenia infrastruktury transportu kolejowego warunkują osiąganie równych szans życiowych i konkurencyjnej pozycji regionu. Infrastruktura wpływa na połączenia, jakie mają mieszkańcy województwa śląskiego z innymi regionami w kraju i w Europie poprzez stacje kolejowe, porty lotnicze oraz autostrady i drogi szybkiego ruchu. Dla polityki przestrzennej województwa oznacza to obligatoryjną konieczność dostarczenia do odpowiednich lokalizacji takich urządzeń infrastruktury, które tworzyć będą warunki dla pełnego wykorzystania i rozwoju istniejącego potencjału oraz zapewnią regionowi trwałą i zrównoważony rozwój.

Wizję przestrzennego systemu województwa śląskiego tworzą:

• **4 obszary metropolitalne** tożsame z przyjętymi w „Strategii rozwoju województwa śląskiego” obszarami polityki rozwoju - z centrami w aglomeracjach górnośląskiej (24 miasta), częstochowskiej, rybnickiej i bielskiej, razem kształtujące **Skonsolidowany Śląski Obszar Metropolitalny**, będący częścią Euroregionu Śląsko-Krakowskiego – jednego z najważniejszych biegunów rozwoju Polski – powiązanego z innymi wielkimi biegunami rozwoju Europy;

• **Pasma rozwoju (korytarze transportowo-osiedleńcze) o zróżnicowanych funkcjach** składające się z jednostek osadniczych kształtujących się wzdłuż głównych ciągów infrastruktury technicznej i powiązanych komunikacyjnie z centrami obszarów metropolitalnych oraz kształtowanych celowo przez lokalizowanie w nich funkcji dynamizujących rozwój i chroniących środowisko;

- **Strefy wielofunkcyjne** o charakterze rolniczo-mieszkaniowym, rekreacyjno-leśnym, turystyczno-rolniczym, rolniczo-leśnym, z lokalnymi ośrodkami równomiernie rozmieszczonymi na całym Skonsolidowanym Śląskim Obszarze Metropolitalnym, w tym obszary działań aktywizujących rozwój lokalny i ukierunkowanych na pobudzanie rozwoju społeczno-gospodarczego i zmniejszenie dysproporcji w warunkach życia w regionie.

Rozwój infrastruktury technicznej i transportowej poprawiającej warunki inwestowania będzie realizowany poprzez następujące działania:

1. inwestycje z zakresu poprawy jakości środowiska - obejmujące między innymi zagadnienia poprawy jakości powietrza, czystości wód, jakości gleb i klimatu akustycznego, w tym na przykład rekultywacji terenów zdegradowanych i zdewastowanych;
2. budowa i poprawa parametrów technicznych dróg - obejmująca między innymi zagadnienia usprawnienia połączeń z węzłami drogowymi, stacjami kolejowymi, centrami logistycznymi, lotniskami, ośrodkami miejskimi;
3. realizacja strategicznych elementów systemu transportowego - obejmująca między innymi zagadnienia decydujące o międzynarodowych połączeniach regionu, w tym na przykład dotyczących: autostrad, dróg ekspresowych, linii kolejowych AGC i AGTC, Linii Hutniczo-Szerokotorowej, Kanału Odra-Dunaj, rozbudowy MPL „Katowice” w Pyrzowicach oraz centrów logistycznych.

Kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych sposobów transportu w stosunku do samochodu i bardziej przyjaznych środowisku będzie realizowane poprzez następujące działania:

1. rozwój miast i osiedli skoncentrowanych w węzłach transportu zbiorowego;
2. rozwój osiedli o „skali człowieka”, obejmujący między innymi zagadnienia zmniejszania dystansu pomiędzy miejscami zamieszkania, pracy i wypoczynku oraz budowy ulic i ciągów ruchu pieszego i rowerowego;
3. promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu szynowego;
4. organizowanie zintegrowanego systemu transportowego, szczególnie w obszarach aglomeracji.

ROZWÓJ PONADLOKALNYCH SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY

Zwiększenie dostępności województwa i zaopatrzenie jego strategicznych lokalizacji w odpowiednią infrastrukturę jest podstawowym warunkiem zapewnienia systemowi przestrzennemu województwa śląskiego europejskiej konkurencyjności. Zapewnienie trwałego i zrównoważonego rozwoju systemu przestrzennego województwa polega na skoordynowaniu sektorowych polityk dotyczących transportu, gospodarki, środowiska i spraw społecznych w taki sposób, by strategiczne lokalizacje mogły rozwijać się poprawiając pozycję konkurencyjną województwa śląskiego. Potrzebny jest rozwój infrastruktury, rozbudowa i unowocześnienie systemu transportowego i komunikacyjnego oraz poprawa jakości przestrzeni. Rozwój infrastruktury transportowej powinien wspierać model policentrycznego zdecentralizowanego rozwoju struktury osiedleńczej przestrzennego systemu województwa śląskiego i zapewniać dobrą dostępność do węzłów sieci osadniczej. Użycie właściwych środków infrastrukturalnych i sposób prowadzenia infrastruktury powinny przyczyniać się do zmniejszania zbędnego ruchu samochodowego i promować bardziej przyjazny środowisku transport szynowy. Jest to szczególnie ważne na obszarach aglomeracji miejskich i w korytarzach transportowych, gdyż może mieć istotny wpływ na ograniczenie suburbanizacji w obszarach metropolitalnych i rozpraszanie zabudowy w otoczeniu ich ośrodków centralnych. W polityce przestrzennej województwa priorytetem powinien być rozwój infrastruktury wspierający potencjalne inwestycje w strategicznych dla województwa obszarach i wspierający politykę ochrony zasobów środowiska.

Oczekiwane rezultaty to ukształtowane funkcjonalne systemy infrastruktury technicznej i transportowej, ograniczające zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, tym samym przyczyniające się do zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia środowiska i poprawy bezpieczeństwa warunków inwestowania, integracji województwa oraz wzrostu jego europejskiej konkurencyjności.

Zasady realizacyjne:

- lokalizowanie inwestycji infrastruktury transportowej i technicznej głównie w już wykształconych pasmach zurbanizowanych (korytarze transportowo-osiedleńcze) z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych,
- redukcja konieczności podróży,
- priorytetowe realizowanie inwestycji zapewniających sprawne powiązania między podstawowymi

węzłami sieci osadniczej.

Cel będzie realizowany poprzez następujące **kierunki polityki przestrzennej**:

1. Wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym będzie realizowane poprzez następujące działania:

1.1. budowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej, obejmujące m.in. takie zagadnienia jak:

- modernizacja linii kolejowych objętych umową AGC - główne europejskie linie kolejowe i ich dostosowanie do prędkości 160 km/h dla ruchu pasażerskiego, w tym:
 - E 30 Drezno/Berlin – Legnica – Wrocław - Opole – Kędzierzyn Koźle (alternatywnie przez Strzelce Opolskie - Pyskowice) - Gliwice – Katowice – Jaworzno Szczakowa – Kraków – Lwów – Kijów (postulowana realizacja nowego przebiegu na odcinku Katowice Szopienice – Sosnowiec – Jaworzno Szczakowa),
 - E 59 Szczecin – Wrocław – Opole – Kędzierzyn Koźle – Chałupki – Bohumin – Ostrawa,
 - E 65 Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice – Praga / Wiedeń, dla osiągnięcia prędkości minimalnej 250 km/h (w ruchu pasażerskim), postulowana realizacja nowego przebiegu na odcinku Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice – granica państwa, dla osiągnięcia właściwych parametrów,
 - na odcinku Katowice – granica państwa – Ostrawa proponuje się wariantowo nowy przebieg trasy tej linii:
 - A – wariant „tranzytowy” Katowice – Tychy – Zebrzydowice – granica państwa – Bohumin – Ostrawa,
 - B – wariant „regionalny” wspomagający aktywizację zachodniego obszaru rozwoju Katowice – Rybnik – Gorzyczki – granica państwa – Bohumin, (ze względu na przebieg tras przez obszary silnie zurbanizowane, o urozmaiconej rzeźbie, walorach przyrodniczych oraz aktywnych górniczo wybór ostatecznej trasy powinny poprzedzić dodatkowe studia i analizy programowo-przestrzenne),
 - modernizacja linii kolejowych objętych umową AGTC (ważniejsze linie kolejowe transportu kombinowanego) dostosowane do prędkości 120 km/h dla pociągów towarowych (częściowo wykorzystując odcinki linii AGC):
 - C-E 30 /Wrocław/ – Opole – Gliwice – Ruda Kochłowie – Katowice Muchowiec – Mysłowice – Jaworzno Szczakowa – /Kraków/,
 - C-E 65 Tczew – Zduńska Wola – Tarnowskie Góry – Katowice – Pszczyna – Chybie – Zebrzydowice – granica państwa (wariantowo: Tarnowskie Góry – Bytom – Gliwice – Kędzierzyn Koźle – Rybnik – Pszczyna lub Gliwice – Rybnik – Pszczyna)
 - C-E 65/2 Chorzew Siemkowiec – Częstochowa – Jaworzno Szczakowa – Czechowice Dziedzice – Zabrzeg Czarnolesie – Chybie,
 - C-E 65/3 Herby Nowe – Lubliniec – Paczyna – Rudziniec Gliwicki – Kędzierzyn Koźle,
 - rozbudowa linii 139 (T 654 wg porozumienia TER) Katowice – Czechowice Dziedzice – Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń – Czadca /Słowacja, Węgry, Słowenia/, dla poprawy połączeń z nowymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej oraz włączenie w układ linii AGC/AGTC,
 - modernizacja linii kolejowych poza układem linii AGC, AGTC i TER wzmacniających powiązania międzyregionalne, w tym: Katowice – Lubliniec – Kluczbork – Poznań / Wrocław, Kielce – Częstochowa – Lubliniec – Opole oraz Bielsko Biała – Czechowice Dziedzice – Trzebinia – /Kraków/ a także CMK – Starzyny – Kraków (połączenie Warszawa / Łódź – Kraków),
 - tworzenie powiązań z portem lotniczym Katowice w Pyrzowicach (modernizacja linii kolejowej Zawiercie – Mierzęcice (MPL „Katowice Pyrzowice”) – Tarnowskie Góry, postulowana realizacja nowego bezpośredniego połączenia z aglomeracją górnośląską z wykorzystaniem istniejących odcinków linii PKP i kolei przemysłowych),
 - poprawa obsługi pasażerskiej na obszarach stykowych z innymi regionami (koleje regionalne), w tym wzmocnienie powiązań bipolarnego układu Euroregionu Śląsko-Krakowskiego oraz aglomeracji bielskiej i rybnickiej z aglomeracją ostrawską oraz Ziemią Głubczycką;
 - poprawa funkcjonowania i ewentualna reaktywacja połączeń przewozów pasażerskich na obszarze pogranicza, na przykład w rejonie Racibórz – Głubczyce – Opawa;
- 1.3. budowa i rozbudowa infrastruktury transportu lotniczego, obejmujące między innymi zagadnienia:
- rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach,
 - usprawnienie systemu transportowego zapewniające poprawę dostępności do lotniska w Pyrzowicach, w tym z uwzględnieniem terenów w zasięgu oddziaływania portów lotniczych „Balice” w Krakowie, „Strachowice” we Wrocławiu i „Mosnov” koło Ostrawy /Czechy/,

- modernizacja lotniska Częstochowa – Rudniki z możliwością dodatkowego wykorzystania dla potrzeb nieregularnych przewozów pasażerskich i terminala (centrum logistycznego „Częstochowa”) oraz lotnisk, w tym: Katowice Muchowiec, Gliwice, Rybnik Gotartowice, Bielsko Biała Aleksandrowice z wykorzystaniem dla potrzeb lotów dyspozycyjnych, ratowniczych sportowych oraz pasażerskich przewozów okazjonalnych („taksówki powietrzne”) i lotniska Międzybrodzie Żywieckie – Żar dla celów sportowo-rekreacyjnych;

1.4. budowa i rozbudowa infrastruktury transportu wodnego - obejmująca między innymi zagadnienia w pierwszej kolejności dotyczące Odrzańskiej Drogi Wodnej, w tym na przykład:

- modernizacja Kanału Gliwickiego i portu w Gliwicach,
- zwiększanie udziału przewozów wykonywanych żeglugą śródlądową w transporcie ładunków,
- realizacja Kanału Odra – Dunaj oraz portu lub nabrzeża przeładunkowego w Raciborzu,
- wykorzystanie infrastruktury realizowanej Drogi Wodnej Górnej Wisły.

2. Promowanie rozwoju pasażerskiego transportu zbiorowego w woj. śląskim będzie realizowane poprzez:

2.1. tworzenie centrów i węzłów przesiadkowych transportu zbiorowego np. w miastach: Katowice, Bielsko-Biała, Częstochowa, Rybnik, Gliwice, Sosnowiec;

2.2. prowadzenie monitoringu potrzeb i symulacji rozwojowych w zakresie transportu publicznego;

2.3. tworzenie warunków dla zwiększenia roli transportu zbiorowego – obejmujące między innymi zagadnienia lokalizacji nowych terenów mieszkaniowo - usługowych z uwzględnieniem istniejących lub projektowanych tras transportu zbiorowego.

3. Promowanie rozwoju zintegrowanych systemów transportu kombinowanego

Koncepcja rozwoju zintegrowanych systemów transportu kombinowanego w woj. śląskim będzie realizowana poprzez:

3.1 tworzenie zintegrowanej sieci centrów logistycznych i terminali - obejmujące: transport drogowy, kolejowy, lotniczy i rzeczny; w tym postulowane terminale lub centra logistyczne: Gliwice (w tym np.: Port Gliwicki, stacja kontenerowa Gliwice, węzeł autostrady A-4 i A-1), Sławków - Sosnowiec, Pyrzowice (przy MPL „Katowice Pyrzowice”), Żory, Częstochowa (rejon Kościelec - lotnisko Rudniki), Zabrzeg-Czarnelesie (gm. Czechowice-Dziedzice) - Bielsko-Biała, Racibórz, Tychy oraz lokalne centra dystrybucji w innych miastach województwa np. Cieszyn, Jastrzębie Zdrój;

3.2 poprawa dostępności centrów logistycznych z krajowego układu drogowego (budowa nowych odcinków dróg) – obejmująca między innymi zagadnienia budowy systemu połączeń komunikacyjnych dla terminali „Sławków LHS” – Sosnowiec „Maczki-Bór”;

3.3 wzmocnienie funkcji centrów logistycznych i terminali – obejmujące między innymi zagadnienia podniesienia parametrów technicznych linii kolejowych o strategicznym znaczeniu dla ich funkcjonowania, w tym linii hutniczej szerokotorowej.

Tabela 3. Regionalne przewozy pasażerskie w woj. śląskim według rozkładu jazdy z dnia 1.06.2011 r.

Relacja	Liczba par pociągów na dobę	Czas przejazdu w minutach	Odległość w km	Średnia szybkość w km/h
Gliwice - Katowice	48	37	27,1	43,7
Katowice - Zawiercie	40	51	44,1	51,7
Zawiercie - Częstochowa	34	47	42,2	53,6
Katowice - Rybnik	16	69	39,7	34,7
Katowice - Bielsko Biała	23	80	55,7	41,7
Tychy - Katowice - Sosnowiec	17	45	25,7	34,2
Bielsko Biała - Żywiec	20	31	20,7	40,0
Żywiec - Zawadoń	12	67	37,4	33,4
Katowice - Wisła Głębcze	6	88	94,0	61,6
Rybnik - Pszczyna	9	61	35,5	34,9
Rybnik - Racibórz	14	57	37,3	39,2
Gliwice - Bytom	4	24	17,3	43,2
Katowice - Tarnowskie Góry	13	60	40,8	40,8
Tarnowskie Góry - Lubliniec - Kluczbork	10	120	84,2	42,1
Katowice - Kraków	18	120	76,7	38,3
Gliwice - Strzelce Op. - Opole	11	105	73,0	41,7
Gliwice - Kędzierzyn Koźle	11	38	37,0	58,4
Tarnowskie Góry - Fosowskie - Opole	4	100	75,9	45,5

Kalety - Wieluń Dąbrowa	6	93	84,5	54,5
Bielsko Biała - Wadowice	6	76	41,0	32,3
Chałupki - Racibórz	7	22	20,3	55,3
Racibórz - Kędzierzyn Koźle	8	41	32,2	47,1
Częstochowa - Radomsko	13	42	40,6	58,0
Częstochowa - Koniecpol	8	71	45,8	38,7
Katowice - Oświęcim	3	58	35,1	36,3
Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice	10	34	29,7	52,4
Czechowice Dziedzice - Oświęcim	11	41	21,4	31,3
Katowice - Sosnowiec Płd - Sławków	8	58	30,0	31,0
Zebrzydowice - Cieszyn	7	33	17,0	30,9
Częstochowa - Lubliniec	9	62	37,0	35,8
Lubliniec - Fosowskie - Opole	3	62	55,0	53,2
Żywiec - Sucha Beskidzka (autobus)	5	67	35,1	31,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy spółki Przewozy Regionalne z dnia 1.06.2011 r.

Kolejnym problemem komunikacyjnym województwa śląskiego jest obsługa regionalnych przewozów pasażerskich oraz brak integracji kolei z komunikacją miejską, a zwłaszcza z liniami tramwajowymi i autobusami.

Na terenie województwa śląskiego istnieją dwie spółki obsługujące kolejowe przewozy pasażerskie, są to: Przewozy Regionalne reprezentowana przez Śląski Zakład Przewozów Regionalnych (spółka grupy PKP z częściowym udziałem samorządu województwa śląskiego) oraz Koleje Śląskie, której jedynym właścicielem jest samorząd.

Jesienią 2007 r. samorząd województwa śląskiego zawarł z Przewozami Regionalnymi wieloletnią umowę o świadczenie usług w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, obowiązującą do końca 2012 r. W latach 2008-2012 samorząd regionalny przeznaczył na te przewozy ok. 510 mln zł. W latach 2008-2010 łącznie przekazano na ten cel ponad 293,2 mln zł, z tego w 2008 r. - 82,7 mln zł, w 2009 r. - 99,9 mln zł, a w 2010 r. - 110,6 mln zł (tylko 80 mln zł z biletów). Do wykorzystania w latach 2011-2012 pozostało 216,8 mln zł. W 2009 r. z usług Przewozów Regionalnych PKP w województwie śląskim skorzystało 26 mln pasażerów. Śląskie Przewozy Regionalne mają 154 sztuk taboru i zatrudniają 2500 osób, w tym ok. 1000 osób pracujących w zapleczu.

Koleje Śląskie to spółka założona 8 kwietnia 2010 r., której jedynym wspólnikiem jest Województwo Śląskie, powołana w celu świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie transportu publicznego. Przedmiotem działalności spółki są przede wszystkim obsługa regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich oraz świadczenie usług związanych z przewozem.

Tabor Kolei Śląskich na dzień 1 października 2011 r. składa się z: 8 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 22WE, oznaczonych jako EN76 „ELF” produkcji PESA, 3 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych typu FLIRT POLSKA, oznaczonych jako EN75 produkcji firmy szwajcarskiej STADLER, 2 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych oznaczonych jako EN57KM, zmodernizowanych przez ZNTK Mińsk Mazowiecki, 10 sztuk wagonów osobowych wypożyczonych od kolei czeskich oraz 2 sztuk lokomotyw elektrycznych Traxx wypożyczonych od firmy Lotos.

Decyzją władz województwa śląskiego od 1 października 2011 r. - powołana przez marszałka - spółka Koleje Śląskie przejęła linię Gliwice – Katowice – Sosnowiec – Częstochowa i ostatecznie zerwała z monopolem Przewozów Regionalnych w obsłudze pasażerów regionu. Spółka Koleje Śląskie już od 11 grudnia 2011 r. będzie również obsługiwała linię Szybkiej Kolei Regionalnej Sosnowiec – Katowice – Tychy Miasto oraz linię Bytom – Gliwice. Kolej Śląska ma szansę w najbliższym czasie zyskać pasażerów szczególnie w rejonie miasta Tychy, gdzie samorząd miasta inwestuje w nowe przystanki i zamierza odtworzyć linię z Tych Miasta do Nowego Bierunia i dalej do Oświęcimia.

Tabela 4. Porównanie Przewozów Regionalnych z Kolejami Śląskimi (liczba par pociągów na dobę)

	Przewozy Regionalne		Koleje Śląskie		Koleje Śląskie (plan)	
	2011	2011	2011	2011	2012	2012
Odcinek	w dni robocze	w dni wolne	dni robocze	w dni wolne	dni robocze	dni wolne
Gliwice - Katowice	37	21	35	19	44	18
Katowice - Zawiercie	35	21	40	20	39	19
Zawiercie - Częstochowa	27	20	28	21	27	20

Źródło: na podstawie danych spółki Koleje Śląskie

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego wstępnie zaakceptowało plan zakupu 5 kolejnych nowych pociągów dla Kolei Śląskich, żeby w ten sposób otrzymać około 50 mln zł unijnej dotacji z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Zapadła już decyzja, że oprócz nowych pociągów województwo kupi też 5 starszych maszyn przeznaczonych do remontu. Takie rozwiązanie ma być tańsze niż dzierżawa taboru od Przewozów Regionalnych, które zdaniem Kolei Śląskich zażądały zaporowych cen. W przetargu na leasing 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych dla Kolei Śląskich jedyną ofertę złożyło konsorcjum złożone z firm: Newag, ZNTK Gliwice oraz ING Lease. Koleje Śląskie chcą nabyć pięć tradycyjnych pociągów zmodernizowanych EN57. Spółka jest zainteresowana pozyskaniem używanych pociągów typu EN57 (lub równoważnych), które przeszły remont kapitalny i zostały zmodernizowane. Wymagany zakres modernizacji obejmuje m.in. wózki, mechanizmy podwozia, układy rozruchu, sterowania napędem i hamowania. Województwo śląskie wspólnie z trzema innymi regionami: świętokrzyskim, podkarpackim i małopolskim stworzyło tzw. grupę zakupową by wspólnie starać się o dodatkowe pieniądze na tabor. Grupa chce kupić 19 pociągów za 342 mln złotych. Województwa: małopolskie, świętokrzyskie i śląskie kupią po 6 pociągów każde, a woj. podkarpackie – tylko 1. Zakupiono pociągi będą obsługiwać przewozy międzywojewódzkie na trasach z Kielc do Krakowa, Katowic i Częstochowy, a z Krakowa także do Katowic i Rzeszowa. Ostatni zakupiony z projektu pociąg ma być dostarczony w połowie 2014 r.

4. Wyzwania (cele priorytetowe, główne obszary wsparcia polityki transportowej województwa śląskiego w zakresie rozwoju transportu

Modernizacja linii kolejowych województwa śląskiego powinna zrealizować następujące cele główne:

- dostosowanie infrastruktury kolejowej do potrzeb przewozowych w zakresie przewozu osób i towarów, poprzez separację ruchu dalekobieżnego (międzyregionalnego) od ruchu aglomeracyjnego oraz separację ruchu towarowego od pasażerskiego, na liniach najbardziej obciążonych ruchem kolejowym, w celach poprawy funkcjonalności stacji i przystanków oraz zwiększenia prędkości i płynności ruchu pociągów,
- eliminację „wąskich gardeł” na liniach kolejowych województwa,
- stworzenie możliwości integracji podsystemów pasażerskiego transportu kolejowego, lotniczego, drogowego oraz miejskiego na obszarze województwa,
- stworzenie możliwości integracji podsystemów towarowego transportu kolejowego, lotniczego oraz drogowego na obszarze województwa,
- poprawę jakości usług kolejowych,
- poprawę efektywności wykorzystania linii kolejowych przebiegających przez obszar województwa,
- ochronę środowiska naturalnego w sąsiedztwie linii kolejowych województwa oraz eliminację barier architektonicznych dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się,
- stymulację rozwoju gospodarczego województwa na poziomie krajowym i regionalnym poprzez wzrost dostępności komunikacyjnej.

Efekty przyszłej modernizacji linii kolejowych województwa śląskiego mają uwzględnić:

- przygotowanie infrastruktury technicznej linii do prognozowanych wielkości przewozów pasażerskich i towarowych, m.in. poprzez dostosowanie układów torowych stacji i posterunków ruchu na linii, z uwzględnieniem analizy ich obecnych i przyszłych funkcji oraz wpływu ruchu pociągów z linii odgałęziających się i krzyżujących na stacjach i posterunkach odgałęźnych,
- spełnienie wymagań określonych w Dyrektywie 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie wraz z rozporządzeniami i decyzjami KE albo Dyrektywie 2004/50/WE o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, a w szczególności technicznych specyfikacji dla interoperacyjności podsystemów: utrzymania ruchu, sterowania, infrastruktury, dostaw energii i wymiany taboru wydanych na podstawie wspomnianych dyrektyw,
- zwiększenie efektywności systemu sterowania ruchem kolejowym na liniach kolejowych województwa,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pociągów przez zabudowę urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT),
- poprawę jakości przewozów i wzrost efektywności wykorzystania linii kolejowych poprzez umożliwienie po zakończeniu zadania realizowania oferty przewozowej z użyciem nowoczesnych lokomotyw elektrycznych nowej generacji o mocy 6 MW,
- zwiększenie efektywności systemów zasilania i sieci trakcyjnej,
- zwiększenie bezpieczeństwa oraz zmniejszenie ilości skrzyżowań linii kolejowej z drogami kołowymi poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych, w szczególności na liniach o szybkości 160 km/h,
- zwiększenie bezpieczeństwa na jednopoziomowych przejazdach kolejowych w wyniku wyposażenia ich w nowoczesne urządzenia zabezpieczenia ruchu,

- zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko w czasie prowadzonych robót budowlanych i w czasie eksploatacji zmodernizowanych linii kolejowych,
 - zmniejszenie zagrożenia oddziaływania przewozu ładunków niebezpiecznych na środowisko,
 - zwiększenie bezpieczeństwa przewozu podróżnych i ładunków z zabudową wizyjnego monitoringu ważniejszych obiektów oraz przejść podziemnych na stacjach i przystankach osobowych,
 - eliminację barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych,
 - dostosowanie obiektów obsługi podróżnych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (m.in.: eliminacja barier architektonicznych, zintegrowany system informacji, udogodnienia dla osób słabo widzących i niewidomych, dostosowanie peronów stacji do obecnego i przyszłego taboru pasażerskiego.
 - zastosowanie jednolitej formy architektonicznej peronów.
- Przeprowadzenie modernizacji systemu transportu kolejowego województwa śląskiego ma zapewnić uzyskanie poprawy oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie ilości klientów poprzez:
- zwiększenie konkurencyjności kolei (prędkość i punktualność),
 - zwiększenie komfortu podróży,
 - zwiększenie komfortu obsługi pasażerów,
 - skrócenie czasu podróży.

5. Weryfikacja aktualności zapisów Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego (w tym odniesienie się do modeli układu komunikacyjnego zawartych w Planie)

Weryfikacja opracowanego w 2004 r. Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego została dokonana w 2010 r. w związku z potrzebą wprowadzeniem interoperacyjności obsługi Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice Pyrzowice. Konieczność aktualizacji w 2010 r. planu zagospodarowania wynika m.in. z potrzeby opracowania projektu budowy nowej linii pasażerskiej Katowice – Chorzów – Bytom – Piekary Śl. – Pyrzowice obsługującej lotnisko. Pierwotne założenie, że nowa linia Katowice – Pyrzowice stanie się elementem systemu Kolei Dużych Prędkości (KDP) w województwie śląskim stało się nieaktualne, gdyż PLK PKP uznało, że dogodniejszym rozwiązaniem będzie budowa przedłużenia Centralnej Magistrali Kolejowej (linia ta jako pierwsza w Polsce zostanie dostosowana do dużych prędkości rzędu 200-250 km/h) w rejon Olkusza i budowy dwóch odgałęzień równoleżnikowych, jednego w kierunku aglomeracji krakowskiej i drugiego w kierunku aglomeracji górnos Śląskiej. W rozbudowie systemów infrastruktury transportowej w Polsce zaznaczył się również brak jego zrównoważonego rozwoju, co widać chociażby w wielokrotnie wyższych nakładach finansowych kierowanych na infrastrukturę transportu drogowego w porównaniu z transportem kolejowym. Ta nierównowaga odbiega od unijnych założeń zrównoważonego rozwoju systemów transportowych, która zakłada podział finansowych środków inwestycyjnych w wielkości 60% transport drogowy, a pozostałe 40% na alternatywne środowiskowe gałęzie transportu takie jak transport kolejowy i wodny. Potrzeba budowy założonych w planie połączeń pasażerskich w kierunku lotniska Pyrzowice zarówno ze strony Sosnowca jak i Bytomia, przy równoczesnej rewitalizacji zamkniętej linii Tarnowskie Góry – Zawiercie jest bezdyskusyjna i konieczna do realizacji. Obie wspomniane części konurbacji górnos Śląskiej, zarówno ta północno-wschodnia obejmująca miasta takie jak Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza i Będzin, jak i część północno-centralna obejmująca ośrodki miejskie Bytomia, Piekary Śl. i Tarnowskich Gór dysponują znaczącym potencjałem ludnościowym, który winien posiadać dogodne połączenia kolejowe z MPL Katowice Pyrzowice. Potrzeba rewitalizacji zamkniętej linii Tarnowskie Góry – Zawiercie, również jest bezdyskusyjna, gdyż ta dotychczas jednotorowa linia o korzystnej lokalizacji i prawie prostoliniowym przebiegu łączy dwie ważne magistrale kolejowe Katowice – Częstochowa / Opoczno – Warszawa i Chorzów – Tarnowskie Góry – Karsznice – Gdańsk wraz z usytuowanymi na nich stacjami rozrządowymi właśnie w Tarnowskich Górach i Łazach. Odtworzenie linii pozwoliłoby także na stworzenie aglomeracyjnego okrężnego ruchu pasażerskiego na trasie Katowice – Sosnowiec – Zawiercie – Pyrzowice – Tarnowskie Góry – Bytom – Chorzów – Katowice, z możliwością jego rozszerzenia o drugi obieg włączający trasy kolejowe przebiegające istniejącymi połączeniami przez Bytom – Zabrze Biskupice – Gliwice i powrotnie przez Zabrze – Rudę Śl. – Świętochłowice w kierunku Katowic.

Brak korelacji pomiędzy infrastrukturą transportu drogowego i kolejowego widać na przykładzie lokalizacji autostrad w województwie śląskim jak i w całej Polsce. W przeciwieństwie do Polski w krajach Europy Zachodniej (Francja, Niemcy) i nie tylko (Japonia, Chiny), równocześnie z budową autostrady rezerwuje się równoległy pas terenu pod budowę kolei dużych prędkości (KDP); tak stało się m.in. na trasach autostrad: Paryż – Lille, Paryż – Marsylia, Mediolan – Turyn czy Frankfurt nad Menem – Kolonia. W Polsce jak i w województwie śląskim, gdzie intensywnie jest rozbudowywana sieć nowych połączeń autostradowych m.in. na trasie A-1 Częstochowa – Pyrzowice – Gliwice – Rybnik – Ostrawa, czy A-4 Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Jaworzno – Kraków tego typu założeń nie zrealizowano, a nawet nie podjęto tej idei w założeniach projektowych.

Aktualizacji w planie wymaga również projekt przebiegu linii kolejowych dużych prędkości przez teren województwa śląskiego. Moim zdaniem należy zrezygnować z wariantowości przebiegu tras na osi Katowice – Ostrawa. Znając plany PLK, co do lokalizacji przedłużenia trasy CMK w kierunku Olkusza, należy przyjąć jednoznaczny projekt równoleżnikowego przebiegu kolei wielkich szybkości przez obszar województwa śląskiego na trasie Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków, gdyż lokalizację tę wymusza układ przestrzenny aglomeracji południowej Polski, z centralnie zlokalizowaną w tym systemie konurbacją górnos Śląską. Nowa linia wielkich szybkości powinna być zlokalizowana na południe od głównej osi konurbacji górnos Śląskiej wyznaczonej przez miasta Gliwice – Zabrze – Ruda Śl. – Katowice – Mysłowice. Kwestią techniczną jest, czy na różnych

etapach rozwoju kolei wielkich szybkości w Polsce wykorzysta się dotychczas istniejącą zmodernizowaną do odpowiednich parametrów linię średnicową, czy w dalszej perspektywie zbuduje się nową linię zlokalizowaną na południe od wspomnianych ośrodków miejskich. Jednoznaczna – moim zdaniem – jest również lokalizacja południowego przedłużenia kolei wielkich szybkości w kierunku Ostrawy, tu opowiadam się za jej przebiegiem przez obszar aglomeracji rybnickiej. Sens takiej lokalizacji potwierdza potencjał ludnościowy miast takich jak Rybnik, Wodzisław Śl., Jastrzębie Zdrój i Żory. Jako wariantowy pozostawiłbym projekt odgałęzienia kolei dużych prędkości w Zawierciu i jego przedłużenia w kierunku MPL Pyrzowice z możliwością połączenia z Katowicami poprzez nowo projektowaną linię Pyrzowice – Piekary Śl. – Bytom – Chorzów – Katowice. Wariantowe północne obejście koleją dużych prędkości aglomeracji górnośląskiej na trasie Kraków – Olkusz – Zawiercie – MPL Pyrzowice – Pyskowice, jest mniej korzystne od proponowanego wariantu południowego Kolei Dużych Prędkości dla Górnego Śląska, gdyż pomijałoby aglomeracje rybnicka i bielska i stwarzało problemy w przedłużeniu linii w kierunku aglomeracji ostrawskiej.

Linie Kolei Dużych Prędkości wymagają ze względów technicznych budowy w pewnym oddaleniu od terenów zurbanizowanych, a z takimi mamy do czynienia w silnie zabudowanych terenach aglomeracji górnośląskiej. Plany zagospodarowania obszarów aglomeracji powinny uwzględniać rezerwę terenu pod łącznice wiążące dworce kolejowe ośrodków metropolitalnych aglomeracji z liniami wielkich szybkości. Dotyczy to zwłaszcza takich miast jak Katowice, Sosnowiec, Rybnik czy Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice Pyrzowice.

Większe znaczenie w planie zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego należy przywrócić istniejącemu połączeniu kolejowemu na trasie Częstochowa – Sosnowiec – Katowice – Bielsko Biala. Jest to ośiowa, obok równoleżnikowej magistrali Wrocław – Gliwice – Katowice – Kraków dla województwa magistrala południkowa, wzdłuż której są zlokalizowane najważniejsze dysponujące znaczącym potencjałem ludnościowym i rozwojowym aglomeracje regionu: częstochowska, górnośląska i bielska. Obie ośiowe wspomniane powyżej magistrale winny uzyskać parametry paneuropejskich linii kolejowych, które zakładają możliwość ruchu z szybkością 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych. Dodatkowym argumentem dla modernizacji linii w kierunku Bielska Białej jest to, że miasto leży na linii wiodącej w kierunku przejścia granicznego w Zwardoniu i dalej na Słowację. Niebagatelne jest również znaczenie linii w aktywizacji ruchu turystycznego w kierunku Beskidu Śląskiego i ośrodków turystycznych Słowacji.

Ze względu na gęstą sieć połączeń kolejowych w województwie śląskim istnieje również możliwość praktycznie całkowitej separacji ruchu towarowego od szybkich pasażerskich przewozów dalekobieżnych i aglomeracyjnych. W tym celu należy wykorzystać przewidzianą przez model systemu zaprezentowany w planie układ istniejących połączeń obwodowych, m.in. południowo-zachodniej obwodnicy GOP na trasie Zabrzeg Czarnolesie – Pawłowice Śl. – Rybnik – Nędza – Kędzierzyn Koźle – Rudziniec Gliwicki – Paczyna – Lubliniec – Herby Nowe oraz południowo-wschodniej obwodnicy GOP na trasie Czechowice Dziedzice – Oświęcim – Mysłowice – Dorota – Koziół – Okradzionów – Ząbkowice – Łazy. Niebagatelne znaczenie dla centralnej części GOP, będzie miało przywrócenie funkcji obwodowej i intermodalnej w ruchu towarowym dla istniejącej linii Gliwice Sośnica – Ruda Kochłowice – Katowice Muchowiec – Mysłowice Brzezinka – Dorota – Cieśle. Na potwierdzenie słuszności tej koncepcji należy wspomnieć, że u obu krańców wspomnianej linii już w tej chwili funkcjonują duże terminale towarowe w: Gliwicach Sośnicy (terminal kontenerowy) i Cieślach (na styku z Linią Hutniczą-Szerokotorową), dla których plan zagospodarowania przewiduje strategiczne znaczenie w systemie obsługi ruchu towarowego województwa śląskiego. Domknięcie tego towarowego ciągu obwodowego jest również możliwe w północnej części GOP, gdzie istnieją w przeszłości zelektryfikowane dwutorowe linie na trasie Mysłowice – Katowice Dąbrówka – Chorzów Stary – Bytom Karb – Zabrze Biskupice – Gliwice Sośnica.

Konieczne staje się również określenie, które linie wylotowe z Górnego Śląska będą się specjalizować w prowadzeniu wyłącznie ruchu towarowego. Bezdyskusyjna w tym układzie jest rola historycznej magistrali węglowej na trasie Tarnowskie Góry – Herby Nowe – Karsznice – Gdańsk. Do rozstrzygnięcia pozostaje kwestia, która z linii wylotowych z Gliwic w kierunku Wrocławia przejmie funkcje magistrali towarowej dla kierunku północno-zachodniego. Za przyjęciem funkcji towarowych przez linię Wrocław Brochów – Opole Wschodnie – Kędzierzyn Koźle – Gliwice przemawia zlokalizowany tam potencjał przemysłowy ośrodków w Zdzieszowicach, Kędzierzynie Koźlu czy specjalnej strefy ekonomicznej w Gliwicach. Za specjalizacją w ruchu pasażerskim linii Wrocław – Brzeg – Opole – Strzelce Op. Pyskowice – Gliwice przemawiają również poczynione tam inwestycje modernizacyjne na tej trasie.

Przejęcie od 1 października 2011 r. przez samorządową Kolej Śląską przewozów pasażerskich na trasie Gliwice – Zabrze – Katowice – Sosnowiec – Częstochowa może stać się impulsem dla właściwego ukształtowania sprawnego systemu szybkiej kolei regionalnej województwa śląskiego. W pierwszej kolejności systemem szybkiej kolei regionalnej należy objąć najważniejsze aglomeracje województwa takie jak aglomeracja górnośląska, częstochowska, bielska i rybnicka. Sprzyjać temu winna założona również w planach PLK PKP modernizacja do parametrów paneuropejskich w ruchu pasażerskim linii kolejowych pomiędzy wspomnianymi aglomeracjami (równoleżnikowa linia Gliwice – Zabrze – Katowice – Mysłowice – Jaworzno, południkowa Częstochowa – Zawiercie – Sosnowiec – Katowice – Tychy – Bielsko Biala). Wyraźnie zauważalny we wspomnianym systemie szybkich połączeń regionalnych województwa jest brak modernizacji linii Katowice – Rybnik. Ta dotychczas jednotorowa linia, z krętym przebiegiem w terenie i technicznie trudnym profilem, ma możliwość przedłużenia poprzez Wodzisław, Chałupki o połączenie transgraniczne w kierunku aglomeracji ostrawskiej. W drugiej kolejności na wspomnianych magistralach należy przeprowadzić separację ruchu dalekobieżnego od ruchu o zasięgu aglomeracyjnym. Sprzyjać temu wcześniej podjęte i zaniechane inwestycje kolejowe związane z koncepcją Kolejowego Ruchu Regionalnego (m.in. zbudowane w latach 80. XX w. nasypy i niektóre obiekty infrastrukturalne pod drugą parę torów na szlaku Katowice – Ruda Śl. – Zabrze) oraz niewykorzystane obiekty liniowe i punktowe kolei przemysłowych, w tym zwłaszcza gęstej w przeszłości sieci

kolei górniczych i piaskowych. Alternatywnie przy braku wykorzystania sieci kolei piaskowych w pasażerskim ruchu aglomeracyjnym, można je adaptować dla potrzeb transportu odpadów przemysłowych i komunalnych na odpowiednio zabezpieczone pod względem ekologicznym składowiska odpadów w wyrobiskach popiaskowych (np. Maczki Bór).

Likwidacja liniowych i punktowych obiektów gęstej infrastruktury transportowej kolei zwłaszcza w GOP i ROW wymaga nowego spojrzenia na rewitalizację terenów pokolejowych. Wycyfywanie z eksploatacji ma miejsce zarówno na liniach kolejowych należących w przeszłości do PKP, jak i na normalnotorowych liniach przemysłowych (piaskowych i górniczych) oraz na liniach wąskotorowych (785 mm) należących dawniej do sieci GKW. W przypadku obiektów liniowych kolei takich jak nasypy, wykopy zalecałbym daleko idącą ostrożność w ich fizycznej likwidacji, gdyż trudno je zaadaptować do innej funkcji niż transportowa. W przypadku obiektów liniowych zalecałbym ich utrzymanie w formie ekstensywnych form użytkowania przyjaznych środowisku np. w formie rekreacyjnych ścieżek rowerowych, szlaków spacerowych itp. Zmiana formy użytkowania może spowodować trudności w ich ewentualnej rewitalizacji, a takiej już w kilku przypadkach możemy się spodziewać na zlikwidowanych liniach województwa śląskiego takich jak: Tarnowskie Góry – Zawiercie czy Jastrzębie Zdrój – Wodzisław Śl. Interesującym rozwiązaniem byłaby budowa systemu ścieżek rowerowych na bazie zamkniętych linii piaskowych (np. trasa zamkniętych linii: Zabrze Biskupice – Zabrze Mikulczyce – Pyskowice – Dzierżno wraz z odgałęzieniem Zabrze Mikulczyce – Zbroslawice – Tworóg Brynek) lub wąskotorowych GOP (Gliwice Trynek – Rudy Raciborskie, Tarnowskie Góry – Miasteczko Śl. – Bibiela, Piekary Śl. – Sucha Góra). Przykładowo zaadaptowane na ścieżki rowerowe były linie piaskowe prowadzą często do wyeksploatowanych piaskowni, które przekształcono w postaci sztucznych zbiorników wodnych (np. Dzierżno, Świerklaniec, Chechło, Rogoźnik, Przeczyce, Kuźnica Warężyńska, Sosina, Dzieckowice itd), które są miejscem odpoczynku i rekreacji dla lokalnych społeczności.

6. Lista priorytetowych inwestycji w układzie hierarchicznym w zakresie rozwoju transportu kolejowego w woj. śląskim w podziale według znaczenia i oddziaływania

Przeprowadzone prace modernizacyjne na istniejącej sieci kolejowej województwa śląskiego mają przywrócić znaczenie prośrodowiskowej gałęzi transportu, jaką jest kolej. Inwestycje kolejowe sprzyjać będą zwiększeniu mobilności mieszkańców województwa, wykorzystującej zbiorowy transport publiczny. Rozwój transportu kolejowego sprzyjać będzie utrzymaniu równowagi pomiędzy ośrodkami regionalnymi i lokalnymi w skali województwa. Tylko duże inwestycje w transporcie publicznym, obejmującym całą zintegrowaną sieć połączeń kolejowych, tramwajowych, trolejbusowych i autobusowych mogą ograniczyć obecną skalę wykorzystywania samochodów osobowych.

W celu poprawy stanu infrastruktury transportu kolejowego ważne jest odpowiednie etapowanie prowadzonych inwestycji i ich kompleksowość. W pierwszej kolejności można przeprowadzić odtworzenie parametrów technicznych modernizowanej linii dla szybkości 120 km/h przewidzianych np. dla linii magistralnych. Ten etap jest stosunkowo niedrogi, sprowadza się głównie do naprawy głównej nawierzchni, wymiany rozjazdów w układach stacyjnych i likwidacji ograniczeń szybkości. Również efekt prac w postaci przywrócenia szybkości rozkładowej nie jest wydłużony w czasie, a korzyści eksploatacyjne i ekonomiczne jednoznacznie pozytywne. Drugi etap modernizacji linii do parametrów paneuropejskich to jest 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych jest bardziej pracochłonny, wymaga spełnienia wielu wymogów formalno-prawnych łącznie z decyzjami o środowiskowych uwarunkowaniach. Pod względem technicznym polega na całkowitej przebudowie linii od podtorza i mostów, poprzez zabudowę nowej nawierzchni torowej, wymianę trakcji elektrycznej, wprowadzenia scentralizowanych systemów sterowania ruchem, kończąc na zmniejszeniu negatywnych skutków dla środowiska w postaci ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt itp. Również efekty ruchowe w postaci zwiększenia szybkości o 40-60 km/h względem uprzedniej rozkładowej 100-120 km/h są niejednokrotnie niewspółmierne do poniesionych nakładów finansowych. Trzeci etap obejmować winien budowę nowych linii dużych prędkości 200-350 km/h. Linie Kolej Dużych Prędkości (KDP) są trasowane prostoliniowe z łukami o dużym promieniu, bezkolizyjne w stosunku do sąsiadującej infrastruktury technicznej i środowiska, wymagają nowoczesnych systemów trakcyjnych (25 kV 50 Hz) i scentralizowanych systemów sterowania ruchem z transmisją kabinową. W przypadku budowy KDP przygotowanie formalno-prawne, łącznie z uzgodnieniami społecznymi i środowiskowymi trwają bardzo długo powodując liczne konflikty społeczne i środowiskowe, co do tras przebiegu, budowa ich jest kosztowna, lecz zwiększenie szybkości przynosi znaczące efekty eksploatacyjne i ekonomiczne. Równie ważna w prowadzonych remontach, modernizacjach i nowych budowach jest ich kompleksowość, co oznacza, że prace winny obejmować dłuższe odcinki, nie pomijać istotnych elementów infrastruktury takich jak stacje, mosty, wiadukty i prowadzić do podniesienia parametrów kluczowych tras przewozowych.

Lista priorytetowych inwestycji w układzie hierarchicznym w zakresie rozwoju transportu kolejowego województwa śląskiego w podziale według znaczenia i oddziaływania:

Linie o znaczeniu europejskim w ruchu pasażerskim:

1. Na osi północ – południe linia kolejowa dużych prędkości na trasie Warszawa – CMK – Włoszczowa Płn. – Zawiercie / Olkusz – Katowice – Rybnik – Ostrawa – Brno – Wiedeń. Modernizacja istniejącej trasy do parametrów paneuropejskich w ruchu pasażerskim z szybkością 160-200 km/h w perspektywie do 2020 r. i budowa nowej linii kolei dużych prędkości we wspomnianym korytarzu transportowym w perspektywie do 2030 r.

Omawiana trasa Warszawa – Włoszczowa Płn. – Zawiercie – Sosnowiec – Katowice – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice jest fragmentem międzynarodowej linii E-65 należącej do VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego regiony nadbałtyckie z obszarami położonymi w środkowej Europie (Ostrawa, Brno, Wiedeń, Graz) i na Bałkanach (Ljubljana, Zagrzeb). Linia E-65, przebiegająca przez Gdynię, Warszawę, Katowice, Czechowice Dziedzice i Zebrzydowice, ma długość ponad 720 km. Południowy, przebiegający przez teren województwa śląskiego odcinek Psary – Zawiercie jest elementem Centralnej Magistrali Kolejowej, która stanowić będzie podstawę przyszłego systemu Kolei Dużych Prędkości w Polsce. Obecnie jest on dostosowywany do zwiększenia prędkości do 200-250 km/h poprzez modernizację nawierzchni torowej, trakcji elektrycznej i systemów sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego (ECTS). Budowa przejścia południkowego Kolei Dużych Prędkości przez obszar województwa śląskiego jest warunkiem niezbędnym włączenia CMK do systemu Paneuropejskich Kolei Wielkich Szybkości. Modernizacja linii w pierwszej kolejności skróci czas przejazdu z aglomeracji górnośląskiej i bielskiej do Warszawy i dalej do Gdańska.

2. Na osi wschód – zachód linia kolejowa dużych prędkości na trasie Drezno / Berlin – Wrocław – Katowice – Kraków – Lwów. Modernizacja istniejącej trasy do parametrów paneuropejskich w ruchu pasażerskim z szybkością 160 km/h w perspektywie do 2020 r. i budowa nowej linii kolei dużych prędkości we wspomnianym korytarzu transportowym w perspektywie do 2030 r. Omawiana trasa Opole – Gliwice – Katowice – Jaworzno Szczakowa – Kraków jest fragmentem międzynarodowej linii E-30, należącej do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego m.in. Drezno, Wrocław, Katowice, Kraków ze Lwowem na zachodniej Ukrainie. Polski odcinek tej trasy, o długości 677 km, łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: Dolny Śląsk, Górny Śląsk, Małopolskę i Podkarpacie. Dobiega końca modernizacja linii na odcinku Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole, a w przygotowaniu jest modernizacja do parametrów paneuropejskich odcinka Opole – Gliwice – Katowice – Kraków. Budowa przejścia równoleżnikowego Kolei Dużych Prędkości przez obszar województwa śląskiego jest warunkiem niezbędnym włączenia Europolu Śląsko-Krakowskiego do systemu Paneuropejskich Kolei Wielkich Szybkości. Modernizacja linii w pierwszej kolejności skróci czas przejazdu z aglomeracji górnośląskiej w kierunku Opola, Wrocławia, Legnicy i Poznania oraz Krakowa i Rzeszowa.

Linie o znaczeniu europejskim i krajowym w ruchu towarowym:

1. Na osi północ – południe magistrala towarowa na trasie Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Herby Nowe – Karsznice – Gdańsk jest elementem międzynarodowej linii C-E 65, która na terytorium Polski ma długość 584 km. Wspomniana linia będąca fragmentem historycznej Magistrali Węglowej stanowi podstawową towarową linię wylotową z województwa śląskiego w kierunku zespołu portów morskich Gdańsk – Gdynia.

2. Na osi północny-zachód – południe magistrala towarowa na trasie Świnoujście – Szczecin – Zielona Góra – Wrocław Brochów – Opole Wschodnie – Kędzierzyn Koźle – Chałupki / Gliwice jest elementem międzynarodowej linii E 59 – stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmö – Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Jest to najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami.

3. Na osi północny-wschód – południe normalnotorowa magistrala towarowa na linii Dąbrowa Górnicza – Sławków – Bukowno – Tunel – Jędrzejów – Zamość / Lublin / Małaszewicze z możliwością wykorzystania Linii Hutniczo-Szerokotorowej Sławków – Hrubieszów.

4. Wariantowa południowa towarowa linia wylotowa z Górnego Śląska w kierunku aglomeracji krakowskiej w oparciu o istniejące linie na trasie Mysłowice / Czechowice Dziedzice – Oświęcim – Skawina – Kraków.

Skierowanie na wymienione powyżej cztery trasy ruchu pociągów towarowych do i z województwa śląskiego pozwoliłoby na specjalizację w szybkim ruchu pasażerskim dotychczas eksploatowanych w ruchu mieszanym osiowych dla regionu połączeń kolejowych Częstochowa – Sosnowiec – Katowice – Bielsko Biała i Opole – Gliwice – Katowice – Jaworzno – Kraków.

Linie o znaczeniu regionalnym w ruchu pasażerskim:

1. Szybka kolej regionalna na trasie Katowice – Bytom – Piekary Śl. – MPL Pyrzowice umożliwi przewozy pasażerów z centralnej części Śląskiego Obszaru Metropolitalnego w kierunku Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice Pyrzowice.

2. Szybka kolej regionalna na trasie Częstochowa – Katowice – Gliwice / Bielsko Biała umożliwi obsługę regionalnych przewozów pasażerskich pomiędzy trzema najważniejszymi aglomeracjami województwa śląskiego to jest aglomeracją górnośląską, częstochowską i bielską.

3. Szybka kolej regionalna na trasie Katowice – Rybnik – Ostrawa, stworzy szybkie połączenie pasażerskie aglomeracji górnośląskiej i rybnickiej, a w dalszej perspektywie ich przedłużenie w kierunku aglomeracji ostrawskiej. Dotychczasowe funkcjonujące na tej trasie połączenie jest jednotorowe, z trudnym profilem technicznym uniemożliwiającym zdecydowaną poprawę parametrów przewozów pasażerskich pod względem szybkości i komfortu przejazdu.

4. Szybka kolej aglomeracyjna na trasie Gliwice – Zabrze – Ruda Śl. – Chorzów – Batory – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza poprowadzona na dodatkowej wydzielonej parze torów wzdłuż zmodernizowanych torów ruchu dalekobieżnego umożliwi separację wspomnianych przewozów i zwiększy możliwości obsługi mieszkańców miast zlokalizowanych przy trasie poprzez budowę dodatkowych przystanków o korzystnej lokalizacji względem zabudowy mieszkaniowo-usługowej miast.

Terminale i linie w regionalnym ruchu towarowym:

1. Terminal intermodalny Gliwice (stacja kontenerowa, port na Kanale Gliwickim, skrzyżowanie autostrad A-1 i A-4 Gliwice Sośnica).

2. Terminal intermodalny Sławków (stacje ładunkowe Linii Hutniczo-Szerokotorowej, droga ekspresowa S-1 z dowiązaniem do autostrady A-4, linie i stacje normalnotorowe w rejonie Sławkowa, Strzemieszyc i huty „Katowice”, dwujezdniowa droga krajowa dk 94 Sosnowiec – Olkusz – Kraków).

Dwa wspomniane powyżej terminale w Gliwicach i Sławkowie skrajnie zlokalizowane względem aglomeracji górnośląskiej, stanowią uzupełniające się intermodalne centra obsługi regionalnych, krajowych i międzynarodowych przewozów towarowych aktywizujących gospodarczo województwo śląskie.

3. Południowa wewnętrzna obwodnica towarowa GOP na trasie Gliwice – Ruda Kochłowiec – Katowice Muchowiec – Dorota – Sławków – Zabkowice – Łazy.

4. Północno-zachodnia zewnętrzna obwodnica GOP na trasie Herby Nowe – Lubliniec – Paczyna – Rudziniec Gliwicki – Kędzierzyn Koźle – Rybnik Towarowy – Pawłowice Śl. – Zabrzeg Czarnolesie – Czechowice Dziedzice – Oświęcim – Mysłowice Brzezinka – Dorota.

Wspomniane powyżej wewnętrzna i zewnętrzna kolejowa obwodnica towarowa konurbacji górnośląskiej umożliwi specjalizację osiowych (Gliwice – Katowice – Mysłowice i Zawiercie – Sosnowiec – Katowice – Bielsko Biala) dla województwa śląskiego połączeń kolejowych w szybkich przewozach pasażerskich o zasięgu regionalnym, krajowym i międzynarodowym.

Ostatecznym wynikiem niniejszej ekspertyzy winno być wskazanie najważniejszych zadań inwestycyjnych w zakresie transportu kolejowego dla województwa śląskiego w ograniczonej ich liczbie do 5. Poniżej przedstawie dwa autorskie sporządzenia na strategię rozwoju transportu szynowego regionu, jedno z nich będzie miało charakter „zachowawczy” opierający inwestycje na istniejącym układzie połączeń kolejowych i drugi „nowatorski” promujący rozwiązania w postaci budowy nowych linii kolejowych.

W modelu „zachowawczym” rozwoju systemu transportu kolejowego w województwie śląskim, oszczędnym pod względem finansowym ze względu na wykorzystanie istniejących linii, proponuję:

1. Rewitalizację dla potrzeb obsługi Międzynarodowego Portu Lotniczego Pyrzowice istniejącej linii na trasie Katowice – Chorzów Batory – Chorzów Stary – Bytom – Radzionków – Tarnowskie Góry – Żyglin – Mierzęcice – Pyrzowice, z możliwością jej rozbudowy o wydłużony przebieg na trasie Pyrzowice – Siewierz – Zawiercie – Łazy – Zabkowice – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice. Na pierwszym fragmencie wspomnianej trasy istnieją obiekty infrastrukturalne, które można już wykorzystać m.in. bezkolizyjne odejście w kierunku Chorzowa w rejonie stacji Chorzów Batory, 3-tor na odcinku Rojca – Tarnowskie Góry oraz dodatkowe tory w rejonie stacji rozrządowej na odcinku Tarnowskie Góry – Żyglin. Najważniejszym zadaniem powyższego projektu jest podwyższenie do 80-120 km/h prędkości, którą można osiągnąć po gruntownej modernizacji trasy związanej zwłaszcza z wymianą nawierzchni torowej i jej odbudowie na odcinku Żyglin – Mierzęcice – Pyrzowice. Na korzyść wspomnianego projektu przemawia również fakt, że na niewaligicznym odcinku Katowice – Chorzów – Bytom modernizowana linia ma wspólny przebieg z planem nowej linii Katowice – Bytom – Piekary – Pyrzowice. Również z zapowiedzi PLK PKP wynika, że nowa linia Katowice – Pyrzowice nie ma zapewnionego finansowania w działalności inwestycyjnej spółki na lata 2012-2014.

2. Budowę szybkiej kolei aglomeracyjnej na trasie Gliwice – Zabrze – Chorzów Batory – Katowice – Sosnowiec – Dąbrowa Górnicza na bazie dodatkowej pary torów wzdłuż istniejącej linii wykorzystującej już dobudowaną na kilku odcinkach dodatkową parę torów (Katowice Załęże – Katowice – Katowice Bogucice oraz 3 tor na odcinku Chorzów Batory – Ruda Chebzie) lub przerwanie inwestycji na trasie Ruda Śl. – Zabrze (wiadukty i nasypy pod drugą parę torów), stacje postojowe w rejonie Katowic Bogucic i Gliwic (po zlikwidowanej stacji rozrządowej).

3. Modernizację istniejącego układu połączeń aglomeracji górnośląskiej dla szybkich przewozów pasażerskich z prędkością handlową 80-120 km/h na:

- równoleżnikowej linii średnicowej Gliwice – Zabrze – Katowice – Mysłowice przebiegającej w osi trasy międzynarodowej Wrocław – Katowice – Kraków oraz
- południkowej linii średnicowej Zawiercie – Sosnowiec – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice zlokalizowanej w osi trasy międzynarodowej Warszawa – Opoczno – Zawiercie (CMK) – Sosnowiec – Katowice – Zabrzydowice / Zwardoń.

Za inwestycjami na wspomnianych liniach przemawiają już prowadzone lub planowane na 2012 r. prace modernizacyjne przez PLK. Obie linie mają korzystną lokalizację względem głównych ośrodków miejskich aglomeracji górnośląskiej, takich jak: Katowice, Zabrze, Gliwice, Ruda Śl., Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza, Tychy. Podstawowym zadaniem jest wymiana nawierzchni na linii, wyprowadzenie z trasy dewastujących linię ciężkich przewozów towarowych oraz specjalizacja linii w szybkich przewozach pasażerskich. Porównywalna z autostradą szybkość (120 km/h) przemieszczania pociągów na zmodernizowanych liniach średnicowych GOP zapewniłaby istotną poprawę warunków przewozowych aglomeracji górnośląskiej.

W modelu „nowatorskim” rozwoju systemu transportu kolejowego w województwie śląskim, kontrowersyjnym pod względem społeczno-środowiskowym oraz kosztownym pod względem finansowym ze względu na budowę linii w nowych lokalizacjach terenowych, proponuję:

4. Budowę nowej linii dużych prędkości (KDP) na trasie Zawiercie (CMK) – Siewierz – MPL Pyrzowice – Katowice – Tychy – Rybnik – Wodzisław Śl. – Ostrawa. Nowa linia przebiegałaby południkowo centralną część aglomeracji górnośląskiej, w rejonie Katowic i jej węzła drogowego ul. Roździeńskiego i dalej wzdłuż trasy drogi nr 86 ul. Murckowskiej (lub alternatywnie poprzez tereny dawniej rezerwowane na przebieg autostrady A-1 pomiędzy Katowicami i Chorzowem). Na południe od Katowic nowa trasa KDP przebiegałaby pomiędzy Tychami i Mikołowem, na południe od miejscowości Łaziska, Orzesze, Leszczyny, a następnie pomiędzy Rybnikiem a

Żorami i Wodzisławiem Śl. a Jastrzębiem, wzdłuż trasy autostrady A-1 w kierunku węzła kolejowego w Boguminie w sąsiedztwie czeskiej aglomeracji ostrawskiej. W przypadku ograniczonych nakładów finansowych związanych z pominięciem projektu przez PLK, inwestycję można realizować etapowo: w pierwszym etapie odcinek MPL Pyrzowice – Katowice, w drugim odcinek Katowice – Rybnik z czasowym wykorzystaniem powyższych linii w szybkich przewozach regionalnych przez Koleje Śląskie.

5. Budowę nowej linii dużej prędkości (KDP) na równoleżnikowej trasie Wrocław - Gliwice – Katowice – Kraków. Nowa linia byłaby zlokalizowana w korytarzu transportowym utworzonym przez autostradę A-4 po jej południowej stronie. Do najważniejszych dworców kolejowych aglomeracji górnośląskiej w Gliwicach, Katowicach i Sosnowcu linia – podobnie jak w przypadku przebiegu południkowego do Katowic – dowiązywałaby się poprzez system bezkolizyjnych łącznic. Skrzyżowanie południkowej i równoleżnikowej Kolei Dużych Prędkości miałyby miejsce na południe od Katowic. W perspektywie do 2050 r. w sąsiedztwie nowo zbudowanych linii KDP w trójkącie trzech aglomeracji (górnośląskiej, rybnickiej i bielskiej) województwa śląskiego należy zlokalizować drugie lotnisko o ponadregionalnym znaczeniu.

7. Lista koniecznych działań regionalnych w zakresie organizacji transportu kolejowego i działań koniecznych do wzrostu intermodalności sieci transportowej województwa.

Samorząd województwa śląskiego może mieć wpływ na organizację transportu kolejowego w regionie jedynie poprzez realizację zadań przez spółkę samorządową, jaką są Koleje Śląskie. Istnieje potrzeba integracji układu transportu kolejowego woj. śląskiego, a zwłaszcza linii eksploatowanych przez Koleje Śląskie z systemem Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP poprzez:

1. Realizację idei wspólnego biletu respektowanego przez Kolej Śląską i transport miejski w pierwszym etapie w aglomeracji górnośląskiej, w drugim etapie w aglomeracji częstochowskiej, bielskiej i rybnickiej;

2. Budowa parkingów systemu Park & Ride (Parkuj i Jedź) i Park & Walk (Parkuj i Idź) na terenach zwalnianych przez kolej (zlikwidowane stacje postojowe, rozrządowe czy niewykorzystane obiekty zaplecza technicznego) w obrębie przesiadkowych węzłów kolejowych aglomeracji górnośląskiej zwłaszcza jej strefy brzeżnej takich jak: Gliwice na zachodzie, Dąbrowa Górnicza na wschodzie, Tarnowskie Góry na północy, Tychy na południu. Realizacja tej koncepcji pozwoli na rewitalizację terenów potransportowych (również poprzemysłowych) województwa, z równoczesnym zmniejszeniem kongestii („korków” samochodowych) na podstawowych trasach drogowych miast centralnej części aglomeracji górnośląskiej (Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śl., Zabrze, Bytom, Sosnowiec, Będzin);

3. Rozbudowę sieci połączeń Kolei Śląskich o linię Katowice – Tychy – Bielsko Biala z możliwością rekreacyjnych wyjazdów w kierunku Wisły (Beskid Śląski) i Zwardonia (Beskid Żywiecki) oraz linii Katowice – Mikołów – Rybnik z wariantowym transgranicznym przedłużeniem przewozów w kierunku aglomeracji ostrawskiej;

4. Wykorzystanie do modernizacji (np. linia Katowice – Mikołów – Rybnik – Wodzisław Śl.) lub rewitalizacji (np. Tarnowskie Góry – Pyrzowice – Zawiercie) wybranych linii kolejowych województwa śląskiego środków finansowych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego.

5. Przejęcie przez samorządy miast i gmin województwa śląskiego budynków dworcowych i terenów przyległych wybranych stacji kolejowych celem organizacji w ich sąsiedztwie lokalnych centrów usługowo-komunikacyjnych, co pozwoli na wzrost intermodalności sieci kolejowej województwa.

Literatura:

Koziarski S., 1989, Sieć kolejowa w aglomeracjach miejsko-przemysłowych makroregionu południowego, Instytut Śląski – Instytut Naukowo-Badawczy, seria Badania nad rozwojem regionu, Opole, s. 154.

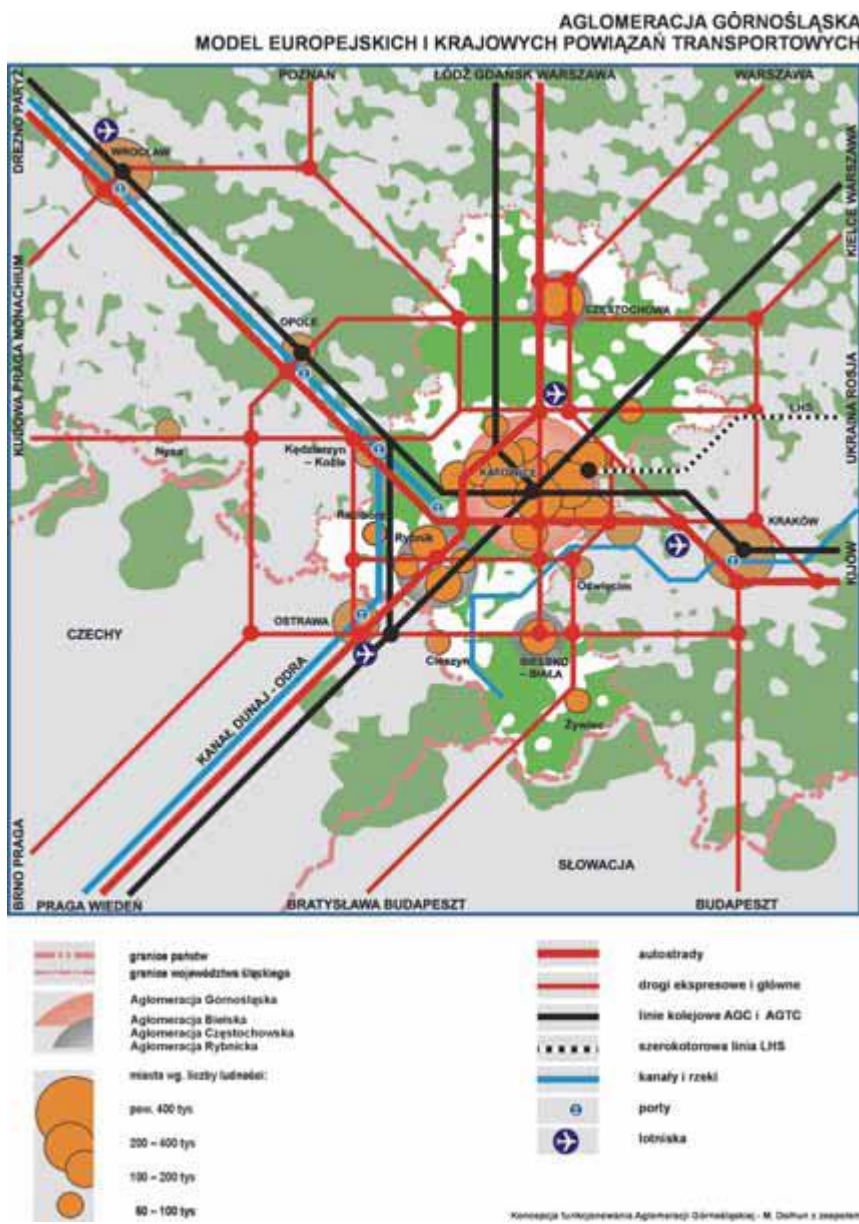
Koziarski S., 2009, Transport na Śląsku, Stowarzyszenie Instytut Śląski, Opole, s. 237.

Koziarski S., 2010, Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce, Uniwersytet Opolski, Studia i monografie, nr 440, Opole, s. 160.

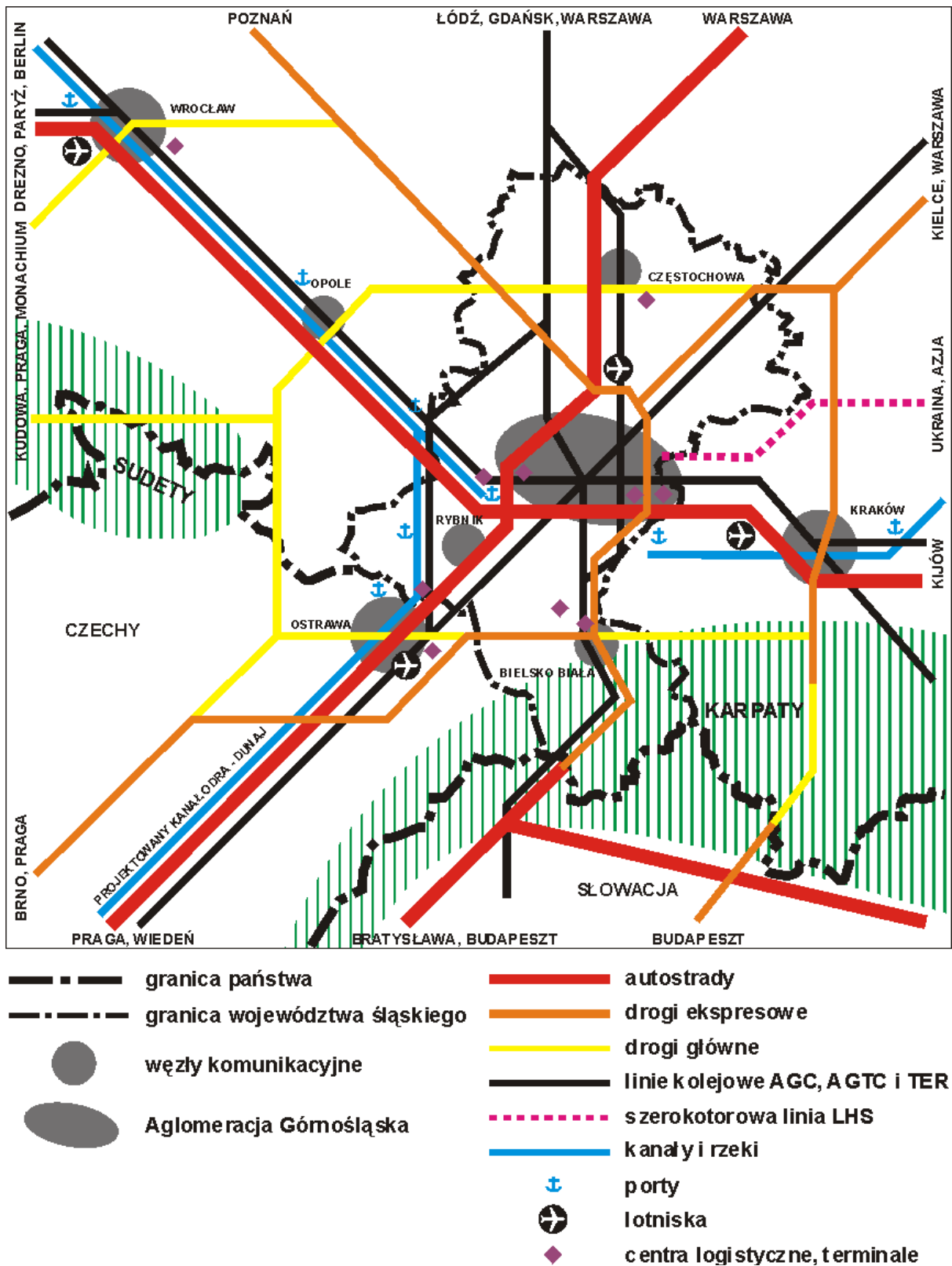
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, 2004, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice.

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, 2010, Katowice.

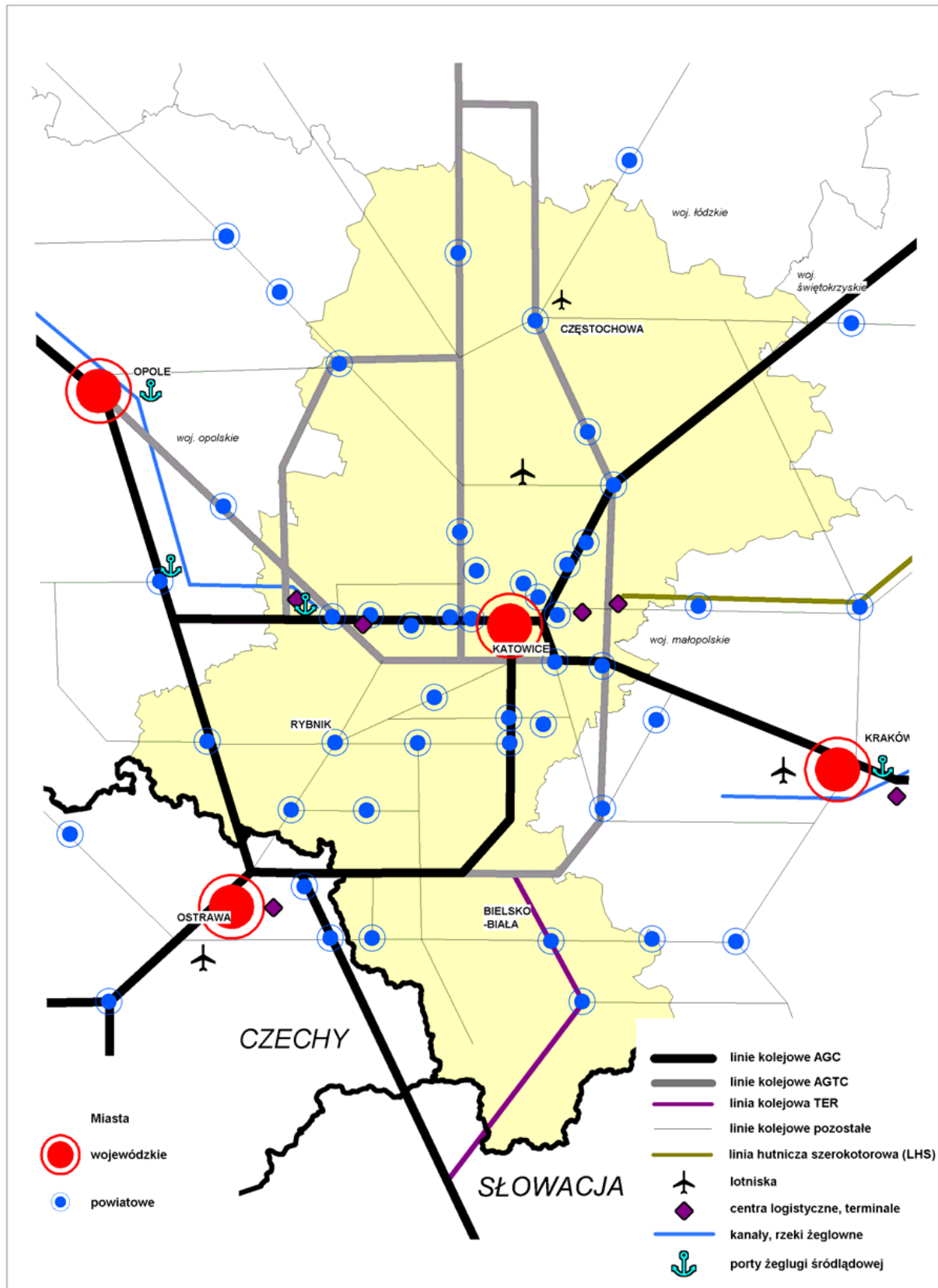
Studium Wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego, 2011, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Katowicach (oferta przetargowa).



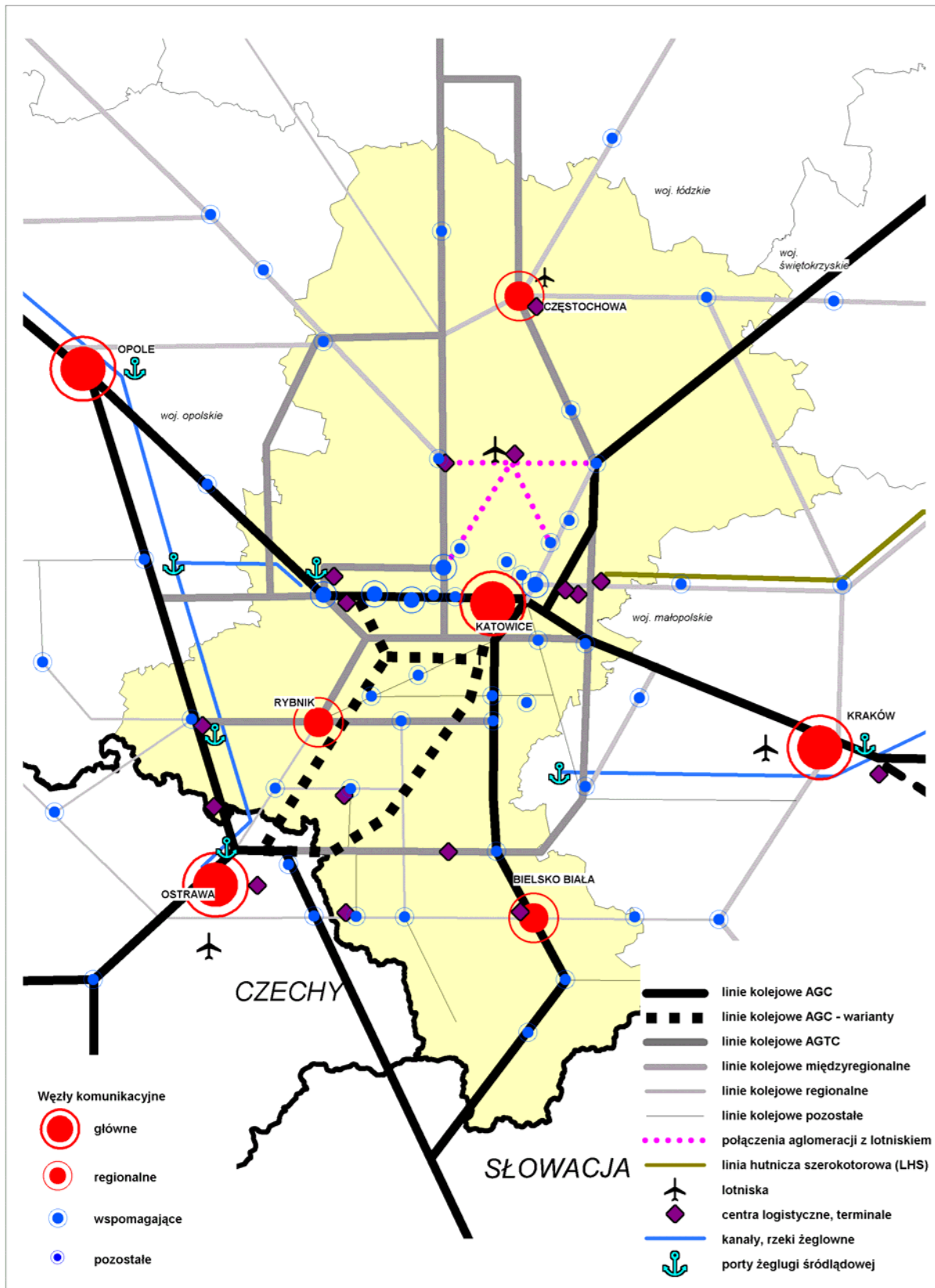
Położenie województwa śląskiego w obszarze węzłowym korytarzy transportowych (Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004)



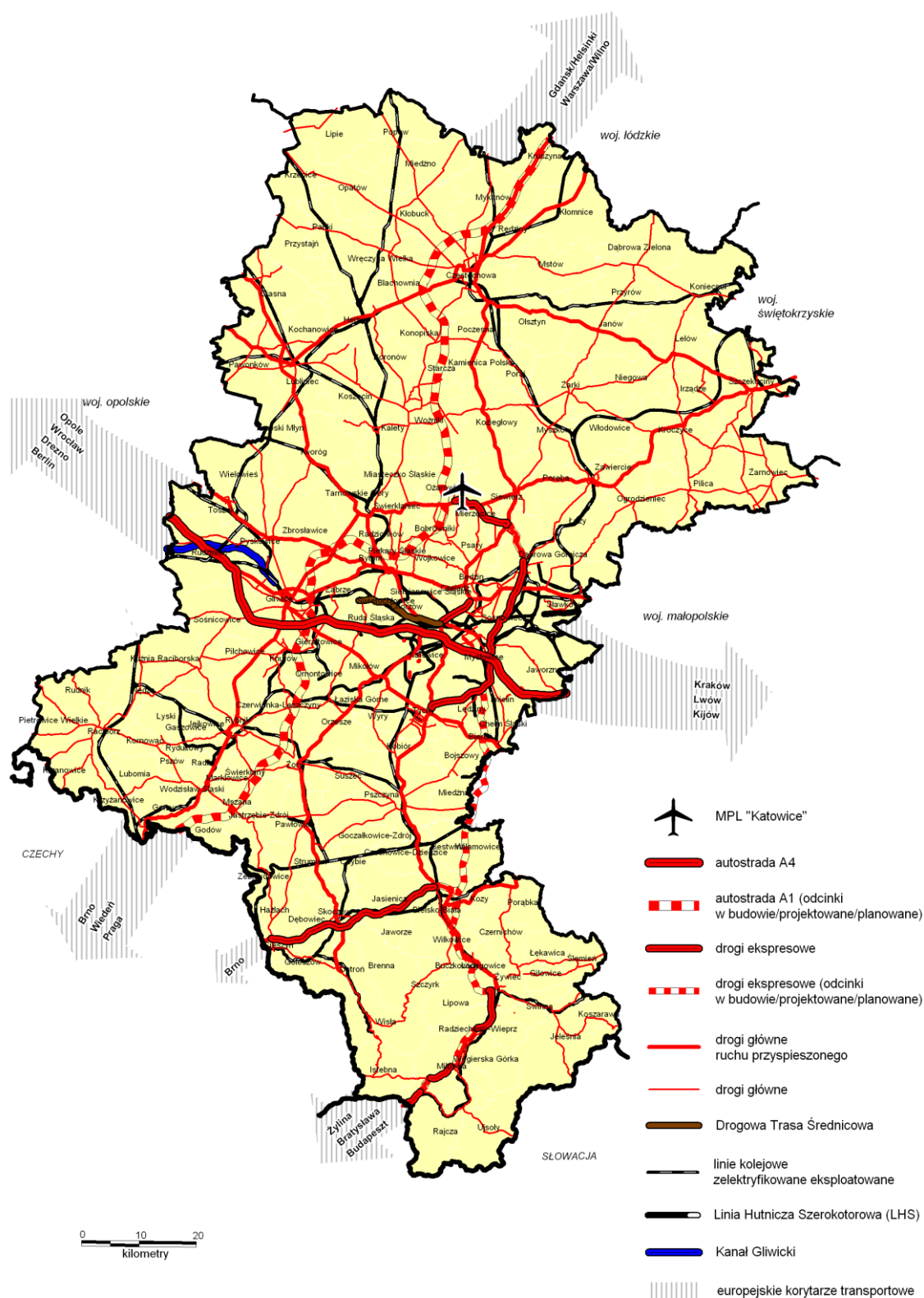
Schemat europejskich i krajowych powiązań transportowych (Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004)



Model systemu transportowego – stan istniejący układu kolejowego w 2004 r. (Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004)

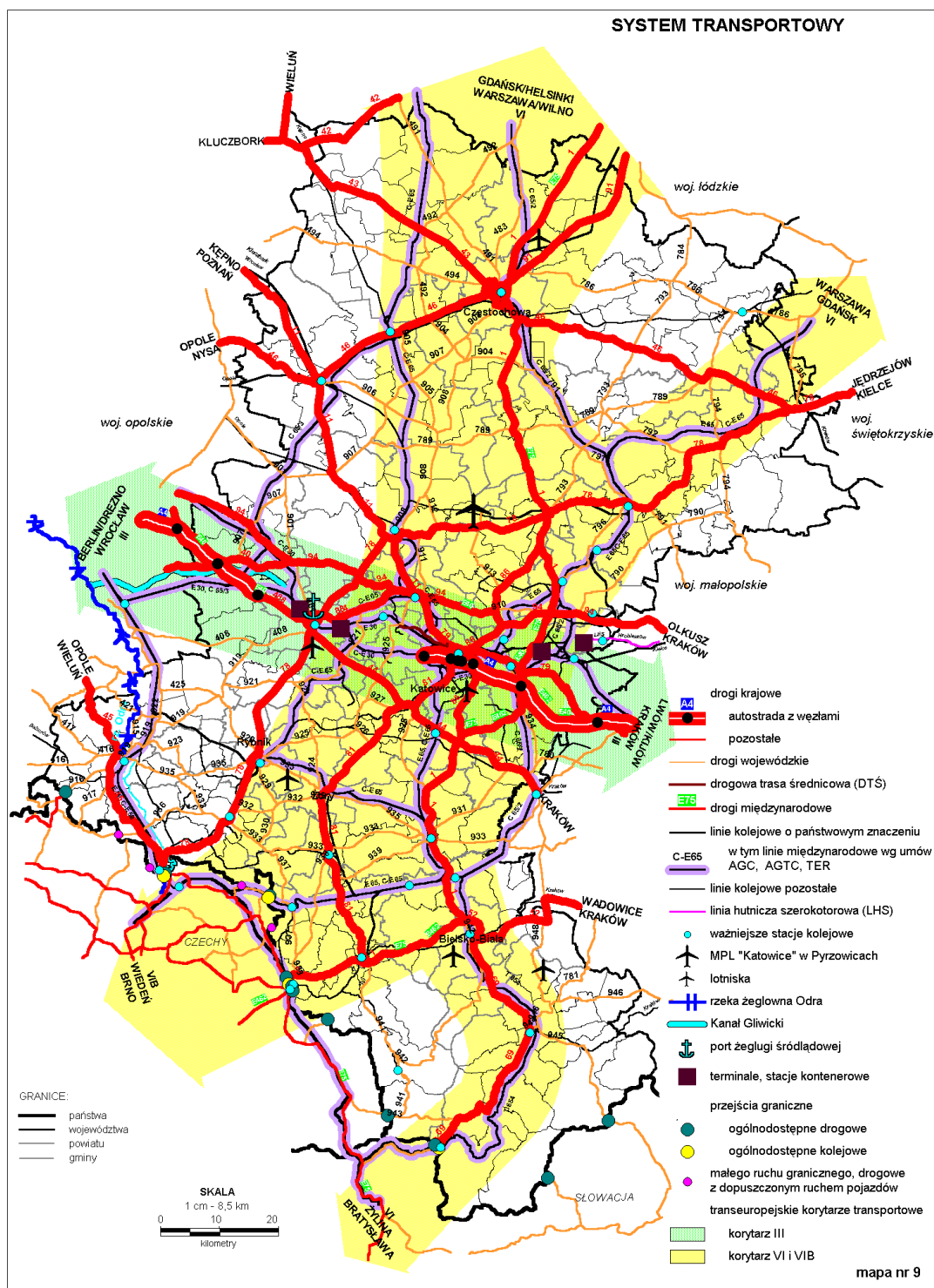


Model transportu kolejowego – koncepcja (Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, Katowice 2004)



System transportowy woj. śląskiego (źródło: Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, Katowice 2010)

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

ROZWÓJ PONADLOKALNYCH SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY SYSTEM TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO

