

Kolej w Konurbacji Górn Śląsko – Zagłębiowskiej. Czas na Metro

Railway in the Upper Silesia Coal Basin conurbation. It is time for the underground



Edward Fojcik

mgr

Specjalista z zakresu transportu szynowego

Streszczenie: Możliwości wykorzystania sieci kolejowej w aktualnych oraz perspektywicznych przewozach pasażerskich w konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej. Zamierzenia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie modernizacji i rozbudowy sieci kolejowej konurbacji, służącej rozwojowi funkcjonalnych regionalnych i dalekobieżnych systemów przewozów pasażerskich. Techniczno - organizacyjne warunki oddzielenia na liniach kolejowych konurbacji przewozów pasażerskich od towarowych, a w ramach przewozów pasażerskich ruchu regionalnego od dalekobieżnego. Przesłanki budowania nowych linii kolejowych łączących centrum konurbacji z Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach. Kierunki etapowego kształtowania w centrum konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej sieci metra i linii regionalnych dla przewozów lokalnych oraz linii dużych prędkości dla dalekobieżnych pasażerskich połączeń w krajowych i międzynarodowych relacjach przewozowych.

Słowa kluczowe: Linie kolejowe w obsłudze dużych konurbacji regionalnych

Abstract: Opportunities for a railway network to be used in present and prospective passenger transports in Upper Silesian and Coal Basin conurbation. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. intentions in the scope of modernization and reconstruction of railway network in the conurbation, for the purpose of functional regional and long-distance passenger transport systems' evolution. Technical and organizational conditions to separate rail passenger services from cargo transportation in the conurbation, furthermore, separating regional and long-distance rail traffic in the passenger transport. Reasons to build new railway lines connecting the conurbation center and Katowice-Pyrzowice International Airport. Courses of action for the undergrounds' process of planning at each stage in the Upper Silesian Coal Basin conurbation center, as well as regional railway lines for a local transport and a high - speed railway for a long- distance passengers' domestic and international transport.

Keywords: Railway lines service in big regional conurbations

Ukształtowany w rejonie Wyżyny Śląskiej, w długim procesie społeczno - politycznych przemian i zmiennych historycznych losów, górnośląsko - zagłębiowski zespół miejski to największa konurbacja w naszym kraju. Jest to silnie zurbanizowany obszar wchodzących w skład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego 13 największych miast Górnego Śląska i Zagłębia; Bytom, Chorzów, Gliwice, Dąbrowa Górnicza, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy, Zabrze, tworzących wraz z Jaworzniem oraz kilkoma bezpośrednio przylegającymi mniejszymi miastami (Będzin, Czeladź, Radzionków), region o największej w naszym kraju gęstości

zaludnienia, ponad trzykrotnie przekraczającej średnią krajową. Przynależność Jaworzna do Województwa Śląskiego i Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (będąca wyrazem woli mieszkańców tego miasta) jest przykładem przewyższenia konsekwencji politycznego podziału ziem polskich jeszcze z czasów Kongresu Wiedeńskiego w XIX w. kiedy to do I wojny światowej granice „trzech cesarzy” zbiegały się w punkcie połączenia Białej i Czarnej Przemszy w Przemszę pomiędzy Mysłowicami, Sosnowcem i Jaworzniem. Podziału, którego skutki po odzyskaniu przez Rzeczpospolitą Polską niepodległości po I wojnie światowej, utrzymywane były w postaci późniejszych granic administra-

cyjnych województw do połowy lat 70-tych XX w.

Wynikający z rozmieszczenia w tym regionie różnorodnych bogactw naturalnych rozwój gospodarczy, głównie przemysłowy; węglowego, hutniczego, maszynowego, chemicznego, ukształtował gęstą sieć linii kolejowych i dróg obciążonych zróżnicowanymi kierunkowo zadaniami transportowymi zarówno w segmencie przewozów pasażerskich i towarowych. W przestrzennie równoleżnikowo ukształtowanej konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej, kolejowe przewozy pasażerskie prowadzone linią średnicową Gliwice - Katowice - Zawiercie i na zbiegających się w rejonie Katowic liniach z pozostałych kierunków, krzyżują się z

przewozami towarowymi realizowanymi zasadniczo w relacjach południe - północ, co wynika z rozmieszczenia ośrodków przemysłowych w regionie i położenia samego Górnego Śląska względem obszaru kraju (portów morskich).

Aktualnie wysoki stopień zurbanizowania i uprzemysłowienia tego regionu wymaga sprawnych systemów komunikacyjnych szczególnie w segmencie przewozów pasażerskich, opartych głównie na transporcie szynowym z wykorzystaniem w pierwszym rzędzie istniejącej na tym obszarze sieci linii kolejowych z nieodzownymi uzupełnieniami do potrzeb oraz dostosowaniami do współczesnych kierunków rozwoju Województwa Śląskiego. Stąd też fundamentem kształtowania funkcjonalnych systemów komunikacji w konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej powinien być przede wszystkim układ linii kolejowych z ośmiu zasadniczych kierunków przewozowych; Częstochowy, Tunelu, Krakowa, Oświęcimia, Bielska Białej, Rybnika, Gliwice i Tarnowskich Gór, zbiegających się na stacji Katowice za pośrednictwem sąsiednich stacji węzłowych: Sosnowiec Główny, Mysłowice, Katowice Ligota i Chorzów Batory, z nieodzownymi uzupełnieniami infrastrukturalnymi w postaci nowych odcinków linii kolejowych, przystanków i punktów przesiadkowych umożliwiających korzystanie z sieci tramwajowej, autobusowej czy też parkingów systemu „park and ride”.

Rola kolei w konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej

O przydatności sieci kolejowej w konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej w segmencie przewozów pasażerskich może świadczyć organizacja ruchu pociągów w obsłudze mieszkańców konurbacji, wprowadzona w końcu lat 70-tych XX w. przez Śląską DOKP i realizowana praktycznie w istniejących warunkach technicznych (bez wydzielonych torów dla ruchu regionalnego), na linii Zawiercie - Katowice - Gliwice z cykliczną częstotliwością kursowania pociągów regionalnych (z wyjątkiem pory nocnej) co 20 min., (w porannych

i popołudniowych okresach doby co 10 min.), a na pozostałych zbiegających się w stacji Katowice liniach z optymalną częstotliwością kursowania tych pociągów co 30 - 60 min. [1].

W tym kontekście chciałbym zwrócić uwagę na zamówienie publiczne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A opracowania „Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, mającego na celu m.in. kształtowanie techniczno - organizacyjnych warunków oddzielenia na liniach kolejowych węzła przewozów pasażerskich od towarowych, a w ramach przewozów pasażerskich wyodrębnienia ruchu regionalnego od dalekobieżnego głównie w oparciu o stację Katowice. Wśród projektów inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A ujętych w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko jest m.in. „budowa nowej linii kolejowej, jako połączenia aglomeracyjnego z Katowic do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach”. Ponadto w szerokim zakresie „Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, obejmującym 19 projektów częściowych modernizacji linii kolejowych węzła, założono „projekt przebiegu linii dużych prędkości przez Katowicki Węzeł Kolejowy” z „wyprowadzeniem (...) z Katowic w kierunku południowym (granicy państwa)”, w nawiązaniu do krzyżowania się na stacji Katowice europejskich międzynarodowych linii kolejowych E 65 (północ - południe) i E 30 (zachód - wschód) [2], [3].

W historycznie ukształtowanym głównie jeszcze w XIX w. układzie sieci kolejowej Górnego Śląska zwraca uwagę - jako pozostałość dawnej granicy pomiędzy Niemcami a Rosją graniczących z sobą w tej części Europy do czasu I wojny światowej, brak linii kolejowej wychodzącej z węzła katowickiego w kierunku północnym w sektorze pomiędzy liniami Katowice - Chorzów - Tarnowskie Góry i Katowice - Sosnowiec - Zawiercie. Próbnymi przezwyciężenia tego podziału i aktywizacji dawnego pogranicza były budowane w późniejszych latach linie kolejowe ale o równoleżnikowym przebiegu; Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Brze-

ziny Śląskie, Zawiercie - Tarnowskie Góry, czy też Strzebiń - Woźniki Śląskie (w kierunku linii Zawiercie - Częstochowa), mające połączyć w tym rejonie sieć kolejową Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego. Nie zbudowano jednak linii kolejowej o południkowym przebiegu (mimo planowanej w czasach II Rzeczypospolitej z uwagi na bliskość granicy z Niemcami w rejonie Chorzowa, Piekary Śląskich, Tarnowskich Gór), biegnącej z węzła katowickiego przez Wojkowice w kierunku Częstochowy, czego następstwem do dziś jest brak kolejowego połączenia stolicy województwa z położonymi od niej na północ miejscowościami; Siemianowice Śląskie, Wojkowice, Czeladź, Bobrowniki, Ożarówce czy też Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach. Nie zmieniały tej sytuacji pasażerskie przewozy kolejowe realizowane z Katowic liniami przez Katowice Zawodzie - Katowice Dąbrówka Mała - Siemianowice Śląskie - Chorzów Stary - Piekary Śląskie - Tarnowskie Góry (do II połowy lat 60-tych XX w.), jak również na w/w liniach równoleżnikowych (do lat 70-tych i 80-tych XX w.), ponieważ nie umożliwiały i nie zaspakajały potrzeb kolejowej komunikacji z północnych rejonów pomiędzy liniami Katowice - Chorzów - Tarnowskie Góry i Katowice - Sosnowiec - Zawiercie bezpośrednio w kierunku stolicy województwa.

Wśród podejmowanych przez miejscowe władze zamierzeń poprawy komunikacji w Katowicach i w szerszej skali w obszarze Województwa Śląskiego, niewątpliwie współczesne kierunki rozwoju tej dziedziny życia społeczno - gospodarczego w dużych aglomeracjach urbanistycznych czy też konurbacjach, uzasadniają przede wszystkim doskonalenie transportu publicznego, którego kręgosłupem powinien być sprawny system przewozów kolejowych, łagodzący również postępującą kongestię w ruchu drogowym. Stąd też bardzo istotnym elementem rozwoju transportu publicznego w przestrzennym kształtowaniu konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej jest wykorzystanie w pierwszym rzędzie możliwości sieci linii kolejowych zbiegających się na stacji Katowice, uzu-

pełnionych brakującym kolejowym połączeniem Katowic z Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach.

Nowa linia kolejowa z centrum konurbacji do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach zaczątkiem sieci metra

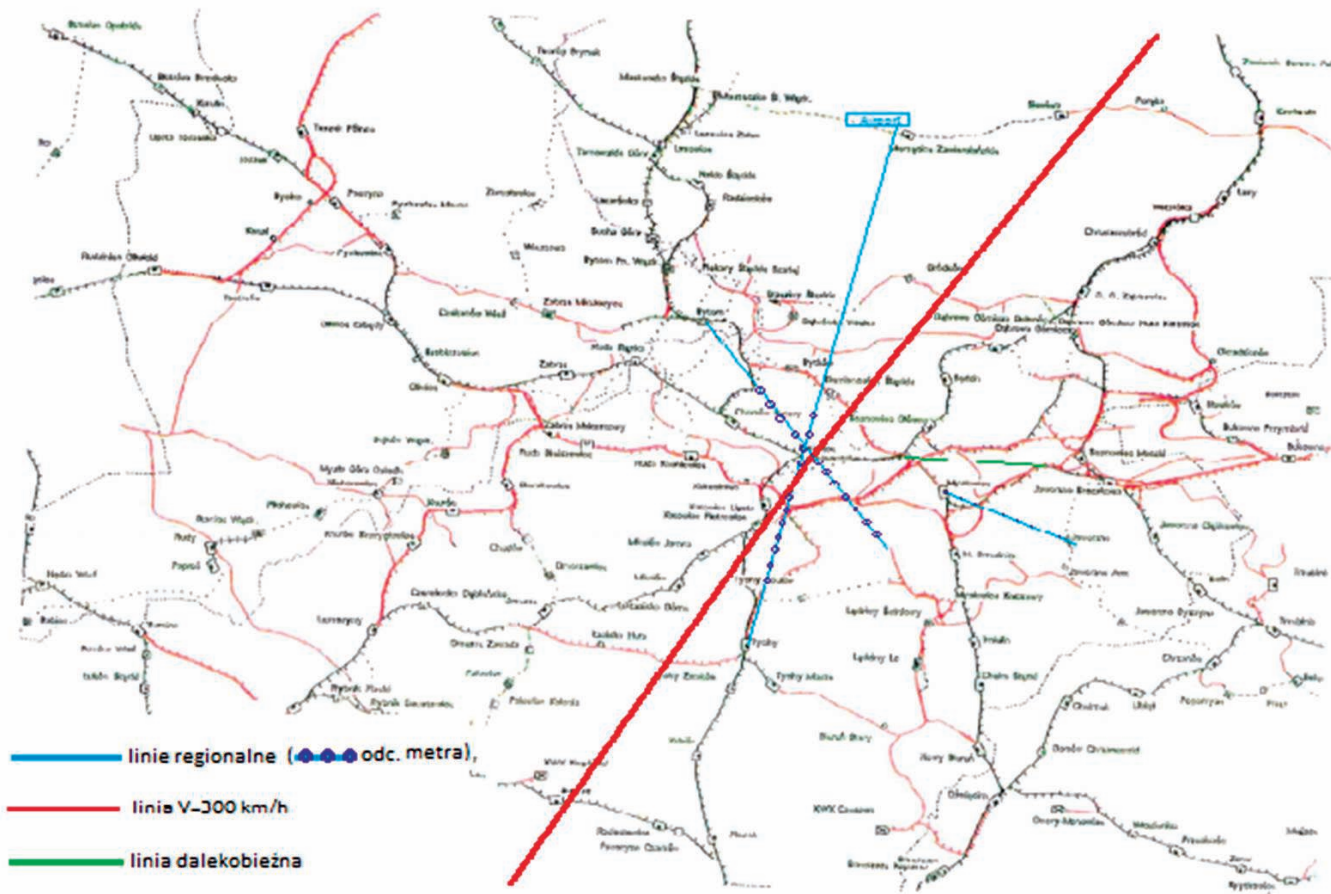
W szczególności warto podkreślić, że wśród rozpatrywanych koncepcji połączeń Katowic z Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach w postaci budowy kilkudziesięciokilometrowych nowych odcinków linii kolejowych z wykorzystaniem fragmentów istniejących okrężnych linii kolejowych: - „zachodnim” podejściem przez Chorzów czy też „wschodnim” podejściem przez Sosnowiec - Będzin, nie należy wykluczać alternatywnego ukształtowania bezpośredniej linii regionalnej północ - południe długości 25 km, łączącej lotnisko w Pyrzowicach z Katowicami przez Siemianowice Śląskie (w przebiegu zbliżonym do koncepcji linii kolejowej dużej prędkości $V=300$ km/godz. Warszawa - Katowice), z tunelowym przeprowadzeniem tej linii w charakterze metra

w obszarze zwartej zabudowy miejskiej północnych, centralnych i południowych dzielnic Katowic z dalszym naziemnym przebiegiem w kierunku Tychów [4].

Proponowaną linię kolejową do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach można przeprowadzić z wykorzystaniem poprzemysłowych terenów w rejonie miejscowości Siemianowice Śląskie, Dąbrówka Wielka czy też Piaski, z ewentualnie tunelowym przejściem linii pod wzgórzami z południowej strony Pyrzowic w bezpośrednie sąsiedztwo lotniska (najlepiej z peronami pod płytą terminala odpraw) i nawiązaniem do aktualnie nieczynnej na tym odcinku linii w kierunku Zawiercia w rejonie dawnej stacji Mierzęćce. Za przeprowadzeniem skrótovej linii kolejowej z Katowic do portu lotniczego w Pyrzowicach proponowaną trasą przemawia również uzasadniona potrzeba aktywizacji terenów na północ od Katowic pomiędzy liniami Katowice - Chorzów - Tarnowskie Góry i Katowice - Sosnowiec - Zawiercie, stanowiących aktualnie największy w konurbacji obszar bez kolejowej komunikacji pasażerskiej. Niewatoliwie z uważy

na konieczność zapewnienia niezawodnej komunikacji pasażerskiej, linia kolejowa łącząca centrum konurbacji z portem lotniczym powinna być wyspecjalizowaną dla tych przewozów o dużej przepustowości linią dwutorową (z odpowiednio rozmieszczonymi posterunkami ruchu), umożliwiającą ruch pociągów z dużą częstotliwością i krótkim czasem przejazdu. Warto zauważyć, że połączenie proponowanej linii kolejowej z Katowic do portu lotniczego w Pyrzowicach w rejonie Mierzęćce, z aktualnie nieczynną na tym odcinku linią w kierunku Zawiercia, pozwoliłoby ukształtować w przyszłości po modernizacji tego odcinka regionalne połączenie na trasie Tychy - Katowice - Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach - Zawiercie, z możliwymi połączeniami w kierunku Częstochowy, Kielc czy nawet Warszawy.

Najistotniejszym elementem proponowanego rozwiązania jest przeprowadzenie linii kolejowej z Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach w kierunku Tychów w obszarze miejskiej zabudowy Katowic w tunelu w charakterze linii metra. (zaodnie ze współczesnymi



kierunkami rozwoju sieci kolejowej w dużych aglomeracjach miejskich: - Frankfurt n/M, Lipsk, Stuttgart czy też Łódź z dalszym naziemnym przedłużeniem w kierunku podg. Mąkołowic i dobudową drugiego toru dla ruchu regionalnego do stacji Tychy (zakładanego w założeniach „Studium wykonalności...” [2]). Podziemne przeprowadzenie tej linii kolejowej w obszarze Katowic, pozwoli przede wszystkim uniknąć drogich w ewentualnych rozwiązaniach budowlanych kolizji z istniejącą zwartą zabudową miejską oraz naziemną i „płytką” infrastrukturą różnorodnych urządzeń urbanistycznych (kanalizacja, sieci kablowe itp.). Za tunelowym przeprowadzeniem tej linii w obszarze Katowic, przemawia również mocno pofałdowane na osi północ - południe ukształtowanie terenu miasta, poprzecinane poprzecznymi dolinami lokalnych rzek odprowadzających wody w kierunku Wisły lub Odry. Przez położone na Wyżynie Śląskiej Katowice przebiega bowiem dział wodny dorzecza Wisły oraz Odry. Pomiędzy dolinami rzek odprowadzających wody w kierunku Wisły; Rawy w centralnej i Mlecznej w południowej części miasta, położona jest dolina Kłodnicy płynącej do Odry, co sprawia że lokalne działy wodne pomiędzy tymi rzekami przebiegają pasmami wzniesień, kształtującymi znaczne kilkudziesięciometrowe różnice wysokości względnych w obszarze miasta. W przestrzennej lokalizacji Katowic zwraca również uwagę wydłużony południkowo, pasmowo ukształtowany obszar zabudowy miejskiej, będący konsekwencją rozmieszczenia szeregu dzielnic miasta wzdłuż osi pn - pld.

Przeprowadzenie w obszarze Katowic linii regionalnej północ - południe tunelami w charakterze linii metra już z rejonu Siemianowic Śląskich (z uwagi na warunki terenowe) pod północnymi (Wełnowiec) i centralnymi dzielnicami miasta (m.in. z peronami pod stacją Katowice), oraz w dzielnicach południowych: Brynów, Ligota, Piotrowice, Kostuchna, Podlesie (w osi zbliżonej do przebiegu ulicy im. Armii Krajowej), z większą ilością przystanków (co około 1000 - 1500 m) i węzłów przesiadkowych na inne środki komu-

nikacji miejskiej, zdecydowanie zwiększy dostępność komunikacji kolejowej w obszarze zabudowy miejskiej (w stosunku do biegnącej zachodnim obrzeżem południowych dzielnic Katowic istniejącej linii kolejowej w kierunku stacji Tychy), umożliwiając osiągnięcie portu lotniczego w Pyrzowicach z punktów przesiadkowych w centrum konurbacji w 25 - 30 min.

W dalszej perspektywie rozwoju sieci metra, istotnym uzupełnieniem biorąc pod uwagę rozmieszczenie gęstej zabudowy miejskiej oraz lokalizację instytucji w centralnych i obrzeżnych rejonach konurbacji, byłaby linia; Stadion Śląski - Os. Tysiąclecia - Dworzec PKP - Urząd Wojewódzki - Os. Paderewskiego - Dolina „Trzech Stawów” - Giszowiec (z ewentualnym przedłużeniem linii w kierunku sąsiednich miast np. Chorzowa), jak również wytyczenie stosownie do ujawniających się potrzeb kształtowania funkcjonalnych połączeń w rozwijającym się regionie innych linii, pod gęsto zaludnionymi obszarami pozbawionymi pasażerskiej komunikacji kolejowej.

Warto nadmienić że ewentualne wydłużenie linii diagonalnej; Giszowiec - Urząd Wojewódzki - Dworzec PKP - Os. Tysiąclecia - Stadion Śląski w kierunku Chorzowa - Bytomia, pozwoliłoby skierować pasażerski ruch lokalny niezależną linią na tym kierunku przewozowym, uwalniając w centrum konurbacji obecną linię dla przewozów dalekobieżnych lub towarowych, stosownie do założeń modelowania na odcinku tej linii od Bytomia przez Chorzów Stary - Katowice Szopienice Płn. - Mysłowice (będącego częścią północnej towarowej linii obwodowej węzła katowickiego) wspólnego przebiegu głównych europejskich ciągów towarowych dla przewozów kombinowanych C-E 30 i C-E 65.

Założenia kształtowania sieci kolejowej pasażerskich przewozów regionalnych

W zamówieniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, dotyczącym opracowania „Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego” [2], założono m.in. kształto-

wanie techniczno - organizacyjnych warunków oddzielenia na liniach kolejowych konurbacji przewozów pasażerskich od towarowych, a w ramach przewozów pasażerskich wyodrębnienia ruchu regionalnego od dalekobieżnego głównie w oparciu o stację Katowice.

Zgodnie z kierunkowymi założeniami autorów zamówienia, w opracowaniu w/w „Studium wykonalności...” należy ukształtować w centralnych rejonach Katowickiego Węzła Kolejowego w pierwszej kolejności (z wykorzystaniem układu torowego stacji Katowice uzupełnionego zakładanym kierunkowym wprowadzeniem linii kolejowych z Sosnowca i Mysłowic), wyodrębnione od ruchu pociągów dalekobieżnych, dwutorowe linie ruchu pociągów regionalnych na odcinkach: - Gliwice - Katowice - Zawiercie, - Tychy - Katowice - Mysłowice, z dużo większą ilością przystanków na tych liniach.

Niewątpliwie zbudowanie dużo większej ilości przystanków na tych dwutorowych liniach byłoby ułatwione w przypadku zewnętrznej lokalizacji peronów przy torach ruchu regionalnego, co przemawia za kierunkowym układem torów ruchu dalekobieżnego i regionalnego na wspólnych 4-ro torowych odcinkach tych linii na podejściach do stacji Katowice, w którym tory regionalne rozmieszczone są - tam gdzie to jest uzasadnione - na zewnątrz torów dalekobieżnych.

Zdaniem autorów założeń „Studium wykonalności...” układ wyodrębnionych od ruchu pociągów dalekobieżnych, dwutorowych linii ruchu pociągów regionalnych na w/w odcinkach pozwoliłby na (cyt.) **„tworzenie i uruchomienie z inicjatywy Urzędu Marszałkowskiego na terenie aglomeracji górnośląskiej sieci połączeń aglomeracyjnych (linii szybkiej kolei regionalnej - SKR lub linii szybkiej kolei miejskiej - SKM)”**, w wymiarze kolejowej komunikacji systemowej zakładającej; organizację ruchu pociągów kursujących na poszczególnych liniach w ustalonych relacjach przewozowych z równoodstępową częstotliwością, oraz pożądanym zakresem skomunikowań w określonych punktach sieci ko-

lejowej w powtarzalnych sekwencjach czasowych.

W zauważalnej jednak praktyce eksploatacyjnej regionalnego przewoźnika jakim są Koleje Śląskie, pociągi relacji przewozowej z Tychów (w istniejących warunkach bez wydzielonych torów ruchu regionalnego) prowadzone są nie do Mysłowic (sądzę że z braku tak ukierunkowanego potoku podróźnych), a na linię Sosnowiec - Dąbrowa Górnicza - Zawiercie, nakładając się na podstawową na tej linii relację przewozową Gliwice - Katowice - Sosnowiec - Zawiercie - Częstochowa. Ta okoliczność może stawiać pod znakiem zapytania celowość zakładanego kształtowania 4-ro torowego układu linii kolejowych na odcinkach Tychy - Katowice - Mysłowice dla wyodrębnienia ruchu regionalnego, skoro w praktyce eksploatacyjnej brak takiej konurbacyjnej relacji przewozowej, najprawdopodobniej z uwagi na mały lokalny potok podróźnych na krótkim odcinku tylko do i z Mysłowic, nie równoważący potoku podróźnych z odcinka Katowice - Tychy.

Wyodrębnienie ruchu regionalnego w postaci dwutorowej linii kolejowej dla tego ruchu na odcinkach Tychy - Katowice - Mysłowice wymaga budowy w trudnych warunkach terenowych 4-ro torowego układu w obszarze miasta Katowice (z koniecznością poszerzenia tzw. „przekopu brynowskiego” z dużą ilością wiaduktów) na odcinku stacja Katowice - podg. Brynów - Katowice Ligota w kierunku podg. Mąkołowice (co wynika z wyprowadzenia torów ruchu dalekobieżnego i regionalnego z kierunkowego układu torowego stacji Katowice do podg. Brynów) w połączeniu z nieuniknioną przebudową stacji Katowice Ligota związaną również z pożądanym kierunkowym wyprowadzeniem (planowanego w założeniach) drugiego toru linii kolejowej do Rybnika.

Odmienne od założeń „Studium wykonalności...”, proponowane przeprowadzenie w obszarze miejskim Katowice (w formie metra) nowej linii regionalnej do Tychów, przejmującej z istniejących torów odcinka Katowice - Tychy zasadniczą część przewozów lokalnych w tym kierunku, eliminuje zakładane

potrzeby dostosowania istniejącego układu torowego tego odcinka dla tych przewozów, z daleko idącą weryfikacją założeń i rezygnacją z budowy w trudnych warunkach terenowych 4-ro torowego układu tej linii w obszarze Katowic.

Ukształtowanie 4-ro torowego odcinka Tychy - Katowice - Mysłowice wymaga również głębokiej przebudowy układu linii kolejowych „na wschód od Katowic”, - układu, będącego pozostałością wpływu granicy niemiecko - rosyjskiej (do czasów I wojny światowej) na przebieg linii kolejowych między Katowicami, Sosnowcem a Mysłowicami, którego potrzebę integracyjnego poprawienia dostrzegano już 75 lat temu (oczywiście wychodząc z zupełnie innych przesłanek geopolitycznych).

Ujawniające się w konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej uzasadnione potrzeby wyodrębnienia linii kolejowych dla przewozów pasażerskich (regionalnych i krajowych) oraz towarowych, wskazują na konieczność aktualizacji i weryfikacji dotychczasowych założeń modernizowania sieci kolejowej na wschód od Katowic, powodujących nieuniknioną gigantyczną przebudowę zbiegających się w węźle myśłowickim; linii E 30 (z proponowanymi w „Studium wykonalności...” oddzielnymi torami „ruchu aglomeracyjnego” do Mysłowic), oraz północnej i południowej obwodnicy towarowej węzła katowickiego, jak również samego węzła myśłowickiego.

Współczesne przesłanki modyfikowania założeń modernizowania sieci kolejowej na „wschód od Katowic” w kierunku rozdzielania linii dla przewozów pasażerskich (regionalnych i krajowych) oraz towarowych uwzględniające również perspektywy rozwoju komunikacji kolejowej w konurbacji i samej konurbacji przemawiają m.in. za:

- skrótownym „wyprostowaniem” linii ruchu dalekobieżnego w kierunku Krakowa przez południowe dzielnice Sosnowca, (w perspektywie dla linii dużych prędkości $V=300$ km/godz. zachód - wschód),
- przedłużeniem istniejącej linii kolejowej z Katowic przez Mysłowice co najmniej do centrum Jaworzna dla ruchu

regionalnego, (w celu uzyskania bardzo pożądanego przez mieszkańców konurbacji połączenia kolejowego) [4], - ukształtowaniem optymalnych połączeń towarowych obwodnic (północnej i południowej) węzła katowickiego przez stację Mysłowice z linią C-E 65/2 Częstochowa - Zawiercie - podg. Dorota - Sosnowiec Jęzor - Mysłowice Brzezinka, za pośrednictwem stacji; Sosnowiec Jęzor (kierunek Zawiercie - Częstochowa i Sławków Płd. (LHS) oraz Mysłowice Brzezinka (kierunek Oświęcim - Kraków/Zebrzydowice - gr. państwa),

co zasadniczo uprościłoby (z uwagi na połączenia w stacji Mysłowice tylko torów linii towarowych) wynikającą z założeń „Studium wykonalności...” przebudowę węzła myśłowickiego i wzajemnego układu zbiegających się na tej stacji linii kolejowych służących ruchowi towarowemu [4].

W przypadku modelowania istniejącej linii kolejowej w kierunku Oświęcimia całkiem słusznie dla ruchu towarowego (C-E 30 i C-E 65 !), pasażerskie przewozy regionalne z tego węzła w kierunku centrum konurbacji (Katowice) można kształtować linią przez Tychy lub w nawiązaniu do końcówki proponowanej linii metra w rejonie Giszowca.

Opracowanie racjonalnego rozwiązania układu linii kolejowych na wschód od Katowic, w celu ukształtowania funkcjonalnych wyspecjalizowanych linii kolejowych służących przewozom pasażerskim (w tym linii dużych prędkości $V=300$ km/godz. wschód - zachód; Kraków - Katowice - Wrocław - Drezno) oraz towarowym, wymaga pogłębionych studiów nad przebiegiem linii kolejowych w tym obszarze stosownie do rozpoznanych obecnych i przyszłych potrzeb przewozowych i stawia również pod znakiem zapytania celowość zakładanego kształtowania 4-ro torowego układu linii kolejowych na odcinku Katowice - Mysłowice w dodatku z niefortunnym zakończeniem strefy ruchu regionalnego w Mysłowicach.

Są to również okoliczności przemawiające za kształtowaniem połączenia Tychów z linią metra północ - południe w Katowicach i Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrczo-

wicach, zamiast dublowania linii kolejowych od Katowic przez podg. Brynów - Katowice Ligotę do podg. Mąkołowic czy też do Mysłowic.

Proponowane w konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej nowe połączenia kolejowe; z Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach w postaci linii regionalnej na osi południe - północ od Tychów przez Katowice - do lotniska, czy też w następstwie przedłużenia linii regionalnej do centrum Jaworzna, jak również wyprowadzenia linii metra w kierunku Chorzowa - Bytomia, uzupełnione innymi potencjalnymi liniami metra w centralnych rejonach konurbacji, w istotny sposób usuwałyby dotychczasowe braki pasażerskiej komunikacji kolejowej pomiędzy centrum konurbacji a portem lotniczym, czy innymi miejscowościami pozbawionymi pasażerskiej komunikacji kolejowej (Siemianowice Śl., Czeladź, centrum Jaworzna), usprawniając również przewozy lokalne na kierunkach o niefortunnym dla przewoźców pasażerskich przebiegu linii kolejowych, obciążonych w dodatku zróżnicowanymi przewozami, głównie towarowymi (Bytom, południowe dzielnice Rudy Śląskiej, Zabrze).

Warianty okrężnych linii kolejowych łączących centrum konurbacji z Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach

W kontekście tych rozważań należy sceptycznie odnieść się do propozycji kształtowania połączeń Katowic z Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach śladem nieczynnych lub nie istniejących linii kolejowych z bardzo dalekimi okrężnymi dojazdami przez Zawiercie (70 km) lub Tarnowskie Góry (55 km), z uwagi na niefunkcjonalność tych dwu a nawet trzykrotnie dłuższych dróg przewozowych od linii bezpośredniej, nie pozwalających osiągnąć podstawowych celów i założeń jakim linia łącząca centrum konurbacji z portem lotniczym powinna odpowiadać; - krótki czas przejazdu i możliwie duża częstotliwość kursowania pociągów, wymagających odpowiednio wyspecja-

lizowanej dla tych przewoźców (tylko ruch pasażerski) linii kolejowej o dużej przepustowości.

Przede wszystkim ukształtowanie kolejowych połączeń Katowic z lotniskiem w Pyrzowicach przez Zawiercie czy Tarnowskie Góry w nawiązaniu do przebiegu nieistniejących już lub nieczynnych, nie odpowiadających wymogom funkcjonalnych i niezawodnych przewoźców, jednotorowych odcinków dawnej linii kolejowej Zawiercie - Tarnowskie Góry, praktycznie wymaga budowy co najmniej 20 - 25 kilometrowych nowych dwutorowych odcinków dojazdowych z Tarnowskich Gór czy Zawiercia do tego lotniska.

W szczególności połączenie kolejowe przez Zawiercie (70 km) wymaga niezależnie od gruntownej przebudowy (uzupełnienia) toru na odcinku Zawiercie - Pyrzowice, kompleksowej budowy drugiego toru od Zawiercia do Pyrzowic długości co najmniej 25 km w celu ukształtowania nieodzownej dla tych przewoźców linii dwutorowej z odpowiednio rozmieszczonymi układami torowymi stacji pośrednich i końcowej oraz przystankami. Daleka droga przewoźcy połączona z koniecznością zmiany kierunku jazdy ze zmianą czoła pociągów na stacji Zawiercie (jej pominięcie nie spełniające funkcji komunikacyjnych może być ze względów społecznych racjonalnie nie do zaakceptowania), kształtuje czas przejazdu (uwzględniając zatrzymania na stacjach i przystankach pośrednich) znacznie przekraczający 1 godzinę (około 75 - 80 min.) co zasadniczo dyskwalifikuje to połączenie tą drogą kolejową wobec 25 kilometrowej odległości tego lotniska od centrum Katowic. Geograficzny przebieg kolejowej drogi dojazdowej z centrum konurbacji jakim są Katowice do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach przez Zawiercie sprawia, że przez prawie 50 minut jazdy podróżujący do lotniska w Pyrzowicach oddalają się od tego lotniska by pokonać najpierw 43 km dzielące Katowice od Zawiercia, a dopiero po zmianie kierunku jazdy (ze zmianą czoła pociągu) wjechać na dwudziestokilkukilometrowy odcinek prowadzący do Pyrzowic.

Również połączenie przez Tarnow-

skie Góry wymaga kompleksowej budowy nowej dwutorowej linii kolejowej od Tarnowskich Gór do lotniska długości około 20 km (w śladzie zbliżonym do przebiegu już od lat nieczynnej jednotorowej linii kolejowej) z odpowiednio rozmieszczonymi stacjami oraz przystankami. Ukształtowanie połączenia wymaga dużej przebudowy układu torowego w rejonie stacji Tarnowskie Góry wynikającej z konieczności połączenia nowej linii z kierunku lotniska w Pyrzowicach przez tory układu rozrządowego tej stacji z linią magistrali węglowej. Przywrócenie „starego” włączenia linii z kierunku lotniska do linii magistralnej w rejonie Miasteczka Śląskiego, powodującego konieczność zmiany kierunku jazdy ze zmianą czoła pociągów, również wymaga przebudowy w rejonie wyjazdowej głowicy rozjazdowej układu rozrządowego stacji Tarnowskie Góry. Ewentualne ukształtowanie „wschodniego” obejścia układu rozrządowego stacji Tarnowskie Góry nową linią z kierunku Nakła Śląskiego w kierunku lotniska w przebiegu zbliżonym do linii wąskotorowej do Chechła, „odetnie” obecne perony stacji Tarnowskie Góry od nowego możliwego przeprowadzenia proponowanej linii dojazdowej w kierunku Pyrzowic.

Szacunkowy czas przejazdu tą drogą obciążoną znacznym ruchem pociągów towarowych z dużym ryzykiem negatywnego oddziaływania tych pociągów na ruch pociągów pasażerskich do i z Tarnowskich Gór (w tym jadących do lotniska), z niską szybkością pociągów w rejonie węzła bytomskiego (30 km / godz.) również znacznie przekroczy 1 godzinę (około 90 - 100 min).

Sądzę, że koszt budowy bezpośredniej skrótovej (około 25 km) linii północ - południe z Katowic z wykorzystaniem przemysłowych terenów w rejonie miejscowości Piaski, Dąbrówka Wielka czy Siemianowice Śląskie, pozwalającej osiągnąć założone cele - szybkie (w czasie 25 - 30 min), sprawne połączenie z lotniskiem w Pyrzowicach i spełnianie pożądaných funkcji komunikacyjnych w centrum konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej z aktywizacją terenów na północ

od Katowic, pozbawionych aktualnie linii kolejowych służących przewozom pasażerskim, będzie niewiele większy od kosztów budowy nowych odcinków linii z kierunku Zawiercia (25 - 30 km) czy Tarnowskich Gór (20 - 25 km) i tak nie spełniających oczekiwań związanych z szybkim dojazdem z centrum konurbacji do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach.

Linie dużych prędkości w sieci kolejowej konurbacji

W perspektywie zakładanej w w/w „Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, należy podkreślić bardzo istotne przesłanki poprawy funkcjonowania i jakości przewozów pasażerskich w obszarze w konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej, wynikające również z realizacji koncepcji linii dużych prędkości $V=300$ km/godz., (umożliwiających kolei skuteczną konkurencję na dłuższych dystansach z komunikacją lotniczą), w nawiązaniu do przebiegu międzynarodowych linii kolejowych w głównych paneuropejskich korytarzach transportowych E 30, E 65 krzyżujących się w centrum konurbacji w Katowicach.

Wśród poszukiwanych kierunków przebiegu linii dużych prędkości w centralnych rejonach konurbacji na osi północ - południe, należy podkreślić racjonalność ukształtowania tej linii z Warszawy w ciągu E 65 w przedłużeniu CMK z rejonu Góry Włodowskiej do granicy państwowej z Czechami w rejonie Bramy Morawskiej w kierunku Wiednia (E 65), Rzymu, najkrótszą trasą przez Katowice, z tunelowym (z wyżej przytoczonych powodów dot. linii z Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach w kierunku Tychów) przeprowadzeniem tej linii w obszarze zwartej zabudowy miejskiej Katowic [4]. Szczegółowe rozwiązania wzajemnego przebiegu linii dużych prędkości ($V=300$ km/godz.) północ - południe i linii metra w tunelach pod miejską zabudową Katowic wymagają pogłębionych studiów w celu opracowania racjonalnego przebiegu tych linii przed pod i za stacją Katowice z

umiejscowieniem peronów nowych linii w bardzo funkcjonalnym układzie pod istniejącym układem torowym tej stacji. Przemawia za tym również fundamentalna rola stacji Katowice w organizowaniu przewozów pasażerskich w centrum całej konurbacji i koncentracja na tej stacji "ruchu przesiadkowego" z 8-miu zbiegających się linii kolejowych, linii przyszłego metra, jak również z innych nie kolejowych środków komunikacji.

Z przeprowadzeniem nowej linii ($V = 300$ km/h) zachód - wschód w korytarzu E 30 z kierunku Drezna - Wrocławia w nawiązaniu do istniejącego układu torowego stacji Katowice na osi zachód - wschód, z zachodnim podejściem do stacji Katowice i wprowadzeniem linii nowym „wyprowadzonym” przebiegiem w kierunku Krakowa nie powinno być problemów przestrzennych. Istotnym dla funkcjonalności układu kolejowego węzła katowickiego byłoby wyjście linii dużych prędkości północ - południe z tunelu w rejonie stacji Katowice Ligota w celu ukształtowania połączenia, umożliwiającego „przejście” z poziomu stacji Katowice na linię $V = 300$ km/h północ - południe (i w kierunku odwrotnym) dla ewentualnych relacji przewozowych (np. Kraków - Katowice - Praga czy Wiedeń), jak również dla potrzeb technologicznych wynikających z konieczności powiązania tej linii z istniejącą siecią kolejową.

Podsumowanie

Przedstawione przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. założenia opracowania „Studium wykonalności modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego”, wskazują na możliwości kształtowania pożądanej funkcjonalnej sieci kolejowej służącej przede wszystkim przewozom pasażerskim stosownie do kierunków rozwoju konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej.

Możliwości perspektywicznego, etapowego rozwoju tej komunikacji przy wsparciu środkami Unii Europejskiej, począwszy w pierwszej kolejności od przeprowadzenia nowej bezpośredniej linii kolejowej łączącej centrum konurbacji z Międzynarodowym Por-

tem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach w nawiązaniu do całkiem możliwej linii „metra” w śródmiejskiej strefie Katowic przedłużonej linią regionalną do Tychów, oraz linii kolejowych dużej prędkości przechodzących przez centrum konurbacji na osi północ - południe jak również na osi wschód - zachód, czy też innych pozwalających osiągnąć założone cele - szybkie, sprawne połączenie w potencjalnych kierunkach przewozowych i spełnianie pożądaných funkcji komunikacyjnych w konurbacji górnośląsko - zagłębiowskiej, przemawiają już obecnie za poszukiwaniem wstępnych rozwiązań przebiegu tych linii w celu rezerwacji terenu pod projektowane nowe linie.

Sądzę, że w tym celu warto wspólnym wysiłkiem Górnośląskiego Związku Metropolitalnego wykorzystać w ramach konstruktywnego nadzoru wojewódzkich i miejskich władz samorządowych, podjęte przez PKP PLK S.A. kierunki modernizacji i rozbudowy Katowickiego Węzła Kolejowego służące przede wszystkim rozwojowi regionalnej i dalekobieżnej komunikacji kolejowej w Katowicach i w Województwie Śląskim.

Są to zadania wychodzące poza czas tej i najbliższej dekady, ale by efekty były możliwe za kilkanaście czy kilkadziesiąt lat, realizację tych przedsięwzięć należy podjąć już dziś. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bednarczyk M. "Koncepcja zmian w organizacji ruchu pasażerskiego w Katowickim Węźle Kolejowym" Eksploatacja Kolei nr 4/1980.
- [2] „Specyfikacja istotnych warunków zamówienia publicznego” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Oddział w Katowicach 2011 r.
- [3] Fojcik E. "Główne międzynarodowe linie kolejowe AGC/AGTC w obszarze Górnego Śląska" Przegląd Komunikacyjny nr 3-4/2011.
- [4] Fojcik E. "Kierunki rozwoju Katowickiego Węzła Kolejowego". Przegląd Komunikacyjny nr 10/2012..