

Główne międzynarodowe linie kolejowe AGC / AGTC w obszarze Górnego Śląska

Edward Fojcik

Przesłanki modernizacji linii kolejowych w obszarze Górnego Śląska w parametrach "Umowy europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC" i „Europejskiej umowy o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących AGTC”. Charakterystyka ogólna funkcjonowania głównych linii kolejowych Górnośląskiego Węzła Kolejowego w przewozach lokalnych oraz tranzytowych krajowych i międzynarodowych. Kierunki modelowania racjonalnego układu linii kolejowych na skrzyżowaniu głównych europejskich linii kolejowych północ - południe i zachód - wschód w obszarze Górnego Śląska dla realizacji aktualnych oraz perspektywicznych przewozów pasażerskich i towarowych.

inż. Edward Fojcik
Specjalista z Zakresu
Transportu Szynowego

Wprowadzenie

Przebiegające przez Polskę linie kolejowe łączące Europę Zachodnią z Rosją, Ukrainą i Dalekim Wschodem oraz Półwysp Skandynawski z Półwyspem Bałkańskim, stanowią istotne elementy międzynarodowej sieci kolejowej Europy, aktualnie zasadniczo kształtowanej i modernizowanej w celu dalszego rozwoju międzynarodowej komunikacji kolejowej na naszym kontynencie. Temu celowi służą m.in. dwie umowy międzynarodowe - "Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC z 1985 roku (określająca linie symbolem E) [1], oraz "Europejska umowa o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących AGTC z 1991 roku (określająca linie symbolem C-E, z przebiegiem w dużej mierze pokrywającym się z siecią kolejową o symbolu E) [2].

Zgodnie z "Umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC, międzynarodowa sieć kolejowa Europy składa się z systemu linii głównych oraz linii uzupełniających. Linie główne to "magistralne linie kolejowe", którymi prowadzony jest bardzo duży ruch międzynarodowy lub ruch, którego wzrost do bardzo dużego przewidywany jest w niedalekiej przyszłości. Linie uzupełniające są to linie, którymi będzie prowadzony bardzo duży ruch kolejowy w odległej przyszłości [1].

Europejska umowa o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC) podkreślając ważną rolę transportu kombi-

nowanego dla zmniejszenia obciążenia sieci europejskich dróg samochodowych i ograniczenia szkód w środowisku naturalnym, określa sieć ważniejszych międzynarodowych linii przewozów kombinowanych obejmującą linie kolejowe, wykorzystywane do regularnych międzynarodowych przewozów kombinowanych, wspomagające przewozy kombinowane, jak również stających się w najbliższym czasie ważniejszymi liniami przewozów kombinowanych [2].

W ukształtowanej polskiej sieci kolejowej, szczególnego znaczenia nabierają linie, którymi przebiegają główne europejskie międzynarodowe linie kolejowe:

- E / C - E 20 Ostenda - Bruksela - Kolonia - Hanower - Berlin - Poznań - Warszawa - Mińsk - Moskwa,
- E / C - E 30 Drezno - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Lwów - Kijów - Moskwa,
- E / C - E 59 Malmo - Świnoujście - Szczecin - Wrocław - Opole - Chałupki - Bohumin,
- E / C - E 65 Gdynia - Warszawa / Bydgoszcz - Katowice - Zebrydowice - Ostrava - W i e - deń - Lubljana - Rijeka, oraz
- E / C - E 75 Tallin - Ryga - Kowno - Białystok - Warszawa, łączące zachodnie, wschodnie, północne i południowe rejony Europy.

Położenie geograficzne naszego kraju w Europie przemawia za szerokim uczestnictwem w międzynarodowych przewozach kolejowych, ale efektywna realizacja aktualnych jak również perspektywicznych przewozów krajowych i międzynarodowych wymaga odwrócenia tendencji postępującego od kilkunastu lat pogarszania stanu technicznego infrastruktury sieci Polskich Kolei Państwowych. Zakładana modernizacja - w dużej mierze w oparciu o pomoc finansową Unii Europejskiej - ma umożliwić osiągnięcie na wybranych głównych liniach kolejowych PKP, parametrów, standardów w/w europejskich umów, pozwalających na prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich z szybkością $V_{\max} = 160 - 200$ km/h, pociągów towarowych $V_{\max} = 120$ km/h, przy nacisku 225 kN na oś, w optymalnej organizacji i technologii pracy przewozowej.

Odczuwalnym rezultatem podjętej modernizacji linii kolejowych podstawowego układu, jak również linii uzupełniających tworzących wspólnie racjonalną sieć kolejową, ma być poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej umożliwiającej podniesienie jakości przewozów, skrócenie czasu jazdy i zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów do przewozowych potrzeb - w sumie kształtujących sprawny system dalekobieżnej i regionalnej komunikacji kolejowej w naszym kraju.

Charakterystyka ogólna głównych międzynarodowych linii kolejowych w obszarze Górnego Śląska

W kształtowanej przez blisko 170 lat sieci kolejowej Górnego Śląska, istotną rolę spełniają trzy przebiegające przez ten teren główne europejskie międzynarodowe linie kolejowe określone symbolem E, (uzupełnione wariantowymi fragmentami linii określanymi symbolem C-E przeznaczonych głównie dla przewozów kombinowanych), stanowiące podstawową sieć linii kolejowych, na której koncentrowane są przewozy krajowe i międzynarodowe.

Równoleżnikowy przebieg europejskiej międzynarodowej linii kolejowej E 30 z kierunku Drezna przez Wrocław Główny - Opole Główny - Kędzierzyn Koźle - Gliwice - Katowice - Mysłowice - Jaworzno Szczakowę w kierunku Krakowa, pokrywa się w części (na wspólnym odcinku Wrocław Główny - Opole Główny - Kędzierzyn Koźle) z przebiegiem europejskiej międzynarodowej linii kolejowej E 59 z kierunku Malmo - Świnoujście przez Wrocław Główny - Opole Główny - Kędzierzyn Koźle - Racibórz - Chałupki do węzła kolei czeskich w Bohuminie.

Na głównym węźle kolejowym aglomeracji górnośląskiej w Katowicach, linia E 30 (zachód - wschód) krzyżuje się z europejską międzynarodową linią kolejową E 65 (północ - południe) z kierunku Gdyni przez Warszawę - Zawiercie - Katowice - Pszczybę - Zebrydowice - Bohumin - Ostrawę biegnącą w kierunku Wiednia

- Lublany do Rijeki. W południowej części Górnego Śląska w granicach Republiki Czeskiej zwraca uwagę połączenie linii E 59 z linią E 65 w węźle Bohumin, przez który przebiega również główna europejska linia kolejowa E 40 Le Havre - Paryż - Frankfurt/M - Norymberga - Praga - Ostrawa - Bohumin - Cesky Tesin - Žilina - Koszyce - Lwów.

Wychodząc ze słusznych przesłanek rozdzielania przewozów pasażerskich i towarowych w obszarze Górnego Śląska, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wskazały oddzielne od linii określanych symbolem "E" przebiegi linii "C-E" dla przewozów kombinowanych. Na kierunku zachód - wschód, wskazano przebieg linii C-E 30 od Opola Groszowic przez Strzelce Opolskie - Pyskowice - Gliwice - Zabrze Makoszowy - Rudę Kochłowice - Katowice Muchowice z włączeniem do linii E 30 na stacji Mysłowice.

Natomiast na kierunku północ - południe oddzielnie od przebiegu linii E - 65 od Gdyni przez Gdańsk - Warszawę - Grodzisk Maz. - Zawiercie - Katowice - Pszczyń - Zebrzydowice preferowanej głównie dla przewozów pasażerskich, przewozy towarowe koncentrowane są na magistrali węglowej od Gdyni przez Gdańsk - Bydgoszcz - Chorzew Siemkowice - Herby Nowe - Tarnowskie Góry - Bytom - Chorzów Stary linią C-E 65, z przejściem przez węzeł katowicki do Zebrzydowic. Dla przewozów kombinowanych w obszarze Górnego Śląska wskazano przebieg linii C-E 65 z odejściem od magistrali węglowej w stacji Bytom Karb przez Bytom Bobrek - Zabrze Biskupice - podg. Maciejów Pn. - Zabrze Makoszowy Kopalnię - podg. Mizerów - Gierałtowice - Knurów - Rybnik - Żory do stacji Pszczyńska, z wariantowym przebiegiem od stacji Chorzów Stary przez Chorzów Batory - podg. Hajduki - podg. Radoszowy - podg. Panewnik z włączeniem do linii E 65 na stacji Katowice Ligota. Dla linii C-E 65 ustalono również dwa ciągi obwodowe dla Górnos Śląskiego Okręgu Przemysłowego: - "wschodni" (C-E 65/2) od Chorzewa Siemkowic przez podg. Wyczerpy - Częstochowę - Zawiercie - Dąbrowę Górnica Ząbkowice - podg. Dorotę - Sosnowiec Jęzor - Mysłowice Brzezinkę - Oświęcim - Czechowice Dziedzice z włączeniem do linii E 65 na podg. Ochodza, oraz "zachodni" (C-E 65/3) od Herbów Nowych przez podg. Liswartę - łącznicą pod Lublińcem (podg. Jawornica - podg. Dronowiczki) - Toszek Pn. - Rudziniec Gliwicki - Kędzierzyn Koźle z włączeniem do linii E 59 na podg. Stare Koźle, ze wspólnym dalszym przebiegiem z linią E/C - E 59 w kierunku przejścia granicznego Chałupki - Bohumin.

Dla linii E / C-E 59 na wspólnym z E 30 odcinku Wrocław Główny - Opole Główne - Kędzierzyn Koźle nie wskazano do tej pory dla przewozów kombinowanych wyodrębnionego przebiegu linii C-E 59.

Wymienione kolejowe ciągi przewozowe określane symbolem E i C-E przebiegają przez obszar wysoce zurbanizowany i uprzemysłowiony, o gęstej - czterokrotnie przekraczającej

średnią krajową - sieci kolejowej, służącej przewozom pasażerskim i towarowym w obsłudze aglomeracji Górnos Śląskiego Okręgu Przemysłowego. Powiązania tych linii z istniejącą siecią kolejową w środkowej części aglomeracji pomiędzy Gliwicami - Tarnowskimi Górami - Zawierciem - Jaworzno Szczakową - Tychami powodują rozmieszczenie samych tylko stacji węzłowych i posterunków odgałęźnych co 4,5 km, co ilustrują stopień gęstości sieci kolejowej w aglomeracji górnos Śląskiej.

Aktualnie zasadniczo dwutorowe, zelektryfikowane, wyposażone głównie w samoczynną blokadę liniową z odcinkami blokady półsamoczynnej linie kolejowe wchodzące w skład ciągów przewozowych E / C-E 30, 59 i 65 w obszarze Górnego Śląska, przystosowane są do prowadzenia pociągów pasażerskich z dopuszczalną szybkością - 120 km/h, oraz pociągów towarowych z szybkością 80 km/h (dla pociągów systemowych - 90 km/h) o długości 120 osi (600 m) z obciążeniem do 3200 ton (na magistrali węglowej 150 osi / 4000 ton).

Zasadniczo na liniach kolejowych Górnego Śląska prowadzony jest ruch - w różnych proporcjach - wszystkich rodzajów pociągów pasażerskich, towarowych i innych (służbowe, technologiczne).

W centralnych rejonach sieci, na liniach zbiegających się do węzła katowickiego:

- Gliwice / Chorzów Stary - Chorzów Batory - Katowice,
- Zawiercie / Dąbrowa Górnica Strzemieszyce - Sosnowiec Główny - Katowice,
- Mysłowice - Katowice,
- Tychy Miasto / Orzesze Jaśkowice - Katowice Ligota - Katowice, dominują pociągi pasażerskie, natomiast na odcinkach:
- Gliwice - Zabrze Makoszowy - Katowice Muchowice - Mysłowice,
- Zawiercie - Dąbrowa Górnica Ząbkowice / Dąbrowa Górnica Towarowa - podg. Dorota - Sosnowiec Dańdówka - Katowice Muchowice,
- Dąbrowa Górnica Ząbkowice / Dąbrowa Górnica Towarowa - podg. Dorota - Sosnowiec Jęzor - Mysłowice Brzezinka,
- Radzionków - Brzeziny Śl - Chorzów Stary - Katowice Szopienice Pn - Mysłowice - kursują wyłącznie pociągi towarowe, oraz służbowe, technologiczne i lokomotywy luzem.

Istotnymi cechami organizacji ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na głównych międzynarodowych liniach kolejowych E 30 i E 65 oraz pozostałych liniach krajowych zbiegających się w centralnych rejonach Górnos Śląskiego Węzła Kolejowego są:

- przejściowy (dalekobieżny) charakter przeważającej ilości pasażerskich pociągów kwalifikowanych i pospiesznych w kierunkowych relacjach na osi zachód - wschód Wrocław - Kraków oraz na osi północ - południe Warszawa / Łódź - Bielsko Biała / Zebrzydowice,
- strefowość dominującego ruchu regional-

nych pociągów osobowych z kierunku Częstochowy, Koźłowa, Krakowa, Oświęcimia, Bielska - Białej, Rybnika, Gliwic, Lublińca, zbiegających się w węźle katowickim, oraz

- kierowanie ruchu tranzytowych pociągów towarowych z omijaniem centralnych rejonów Górnos Śląskiego Węzła Kolejowego liniami obwodowymi: południową (Kędzierzyn Koźle - Rybnik - Chybie - Oświęcim tzw. K-R-Ch-O), północną (Lubliniec - Częstochowa Stradom - Koniecpol - Koźłów - Kraków), zachodnią (ROW - Kędzierzyn Koźle - Rudziniec Gliwicki - Toszek Pn - Herby Nowe), i wschodnią (ROW - Czechowice Dziedzice - Oświęcim - Mysłowice Brzezinka - Sosnowiec Jęzor - podg. Dorota - Dąbrowa Górnica Ząbkowice / Dąbrowa Górnica Towarowa - Łazy - Zawiercie).

Konieczność poprawy stanu technicznego i standardów transportowych wymienionych linii kolejowych tworzących układ podstawowych ciągów przewozowych E / C - E 30, 59 i 65 i pozostałych linii kształtujących łącznie funkcjonalną sieć kolejową w tym obszarze, przemawia za niezbędnymi techniczno - organizacyjnymi rozwiązaniami modernizacyjnymi w kierunku konsekwentnej specjalizacji linii o symbolu "E" dla przewozów pasażerskich, a linii o symbolu "C - E" dla przewozów towarowych.

Kierunki modernizacji linii kolejowych

Zgodnie z w/w umowami AGC/AGTC główne międzynarodowe linie kolejowe powinny zapewnić dużą przelotowość oraz punktualność. Spełnienie tych wymogów praktycznie jest możliwe na liniach posiadających co najmniej dwa tory. Ponadto podstawowe warunki techniczne linii międzynarodowych przewozów kombinowanych powinny umożliwiać przewóz ciężarowych samochodów, zestawów transportu samochodowego i naczeo o szerokości 2,50 m i wysokości 4,0 m na specjalnych wagonach z zagłębioną podłogą, kontenerów, wymiennych nadwozi o szerokości 2,60 m i wysokości 2,90 m na przystosowanych wagonach, kontenerów o szerokości 2,44 m i wysokości 2,90 m, wymiennych nadwozi o szerokości 2,50 m na zwykłych platformach kolejowych, z szybkością $V = 120$ km/h i dopuszczalnym naciskiem 22,5 ton na oś [2].

W rozwiązaniach szczegółowych zakładana modernizacja linii kolejowych ma doprowadzić do:

- racjonalnego rozmieszczenia posterunków ruchu i ukształtowania szlaków do wykonywania zadań przewozowych,
- pożądanego korekty układów torowych linii, porządkującej m.in. umiejscowienie na stacjach i przystankach peronów na zewnątrz torów głównych zasadniczych lub torów szlakowych,
- przystosowania optymalnych układów torowych stacji, w tym określenia ilości torów

dla wyprzedzania pociągów wolniejszych oraz towarowych systemowych do przewozów kombinowanych o długości 750 m, przez pociągi wyższego stopnia pierwszeństwa,

- ukształtowania w głowicach rozjazdowych stacji i posterunków odgałęźnych podwójnych połączeń torów głównych zasadniczych bez rozjazdów krzyżowych.

W latach 70-tych XX w. w szczytowym okresie narastania przewozów pasażerskich i towarowych na sieci PKP (w których udział Śląskiej DOKP sięgał odpowiednio prawie 20 i 50 %), podjęto w obszarze Górnośląskiego Węzła Kolejowego porządkowanie organizacji ruchu pociągów w kierunku przestrzennego jak również czasowo - okresowego rozdzielania ruchu pociągów pasażerskich i towarowych, w połączeniu z procesem intensywnej koncentracji przewozów towarowych na wyspecjalizowanych ciągach przewozowych i koncentracji pracy manewrowej na mniejszej ilości stacji manewrowych (głównie rozrządowych) [4, 5].

Konsekwencją rozdzielania ruchu pociągów pasażerskich od towarowych było:

- eliminowanie ruchu tranzytowych pociągów towarowych z centralnych rejonów górnośląskiej sieci kolejowej i kierowanie ich liniami obwodowymi,
- koncentrowanie ruchu pociągów towarowych na wewnętrznych towarowych liniach dojazdowych do zlokalizowanych zakładów przemysłowych (głównie kopalń, hut, elektrowni), z daleko zaawansowanym czasowym (nocnym) preferowaniem ruchu pociągów towarowych na liniach obciążonych ruchem pociągów pasażerskich.

Ostatnie lata są niestety przykładem odchylenia od tych zasad z coraz częstszym prowadzeniem ruchu pociągów towarowych liniami specjalizowanymi dla ruchu pociągów pasażerskich (głównie z uwagi na zły stan techniczny linii "towarowych", co w konsekwencji powoduje pogarszanie stanu technicznego linii "pasażerskich").

W przewozach pasażerskich zasadniczym problemem było (i jest) godzenie krzyżującego się na fundamentalnej dla tych przewozów w obszarze Górnośląskiego Węzła Kolejowego stacji Katowice, ruchu pociągów pośpiesznych (w tym kwalifikowanych) z linii północ - południe (E 65) i zachód - wschód (E 30), z ruchem pociągów regionalnych (wolniejszych) w dominujących relacjach zwrotnych północ - zachód (Częstochowa - Katowice - Gliwice), południe - wschód (Bielsko / Rybnik - Katowice i Kraków - Katowice) oraz z pozostałych linii zbiegających się w stacji Katowice. W tym celu po II wojnie światowej w ramach scalania sieci kolejowej Górnego Śląska, podjęto proces dostosowywania układów torowych umożliwiających deglomerowanie ruchu towarowego z linii przechodzących przez centralny rejon węzła katowickiego - stację Katowice, na linie obwodowe: - wewnętrzną południową;

Gliwice - Zabrze Makoszowy - Katowice Muchowiec - Sosnowiec Dańdówka - Zawiercie (GKMZ), wewnętrzną północną; Pyskowice - Zabrze Biskupice - Bytom - Chorzów Stary - Katowice Szopienice Pn - Mysłowice oraz wewnętrzną zachodnią; Zabrze Makoszowy - Maciejów Pn. podg. - Zabrze Biskupice, prowadzące do głównych towarowych stacji wlotowych przemysłowego okręgu: Tarnowskie Góry, Łazy, Jaworzno Szczakowa, Gliwice, Pyskowice. Pozwoliło to na wdrożenie w końcu lat 70-tych XX w. cyklicznego ruchu pociągów pasażerskich na linii "średnicowej" Zawiercie - Katowice - Gliwice ze zmienną częstotliwością co 20 - 30 min., a w szczytach przewozowych rano i w godzinach popołudniowych co 10 min. [3]. Ukoronowaniem optymalizacji organizacji przewozów pasażerskich w ówczesnych warunkach aglomeracji górnośląskiej było porządkowanie w latach 80-tych ubiegłego wieku cyklicznego ruchu pociągów pasażerskich na wszystkich 8-miu liniach kolejowych, zbiegających się - za pośrednictwem sąsiednich stacji węzłowych: Chorzów Batory, Katowice Ligota, Mysłowice i Sosnowiec Główny - na stacji Katowice.

Doświadczenia z tego okresu przemawiają za kształtowaniem w dużych aglomeracjach czy konurbacjach miejskich obciążonych znacznym ruchem kolejowym:

- priorytetowo przestrzennego rozdzielania na odrębnych liniach przewozów pasażerskich od towarowych, oraz
- w kategorii przewozów pasażerskich oddzielenie od ruchu pociągów dalekobieżnych, prowadzenia ruchu pociągów aglomeracyjnych na wydzielonych układach torowych.

W warunkach Górnośląskiego Węzła Kolejowego nieodzownym staje się ukształtowanie odrębnych układów torowych dla ruchu dalekobieżnego oraz aglomeracyjnego (w drodze zdublowania dwutorowych linii kolejowych z wykorzystaniem jeszcze istniejącej rezerwy terenowej) na odcinkach:

- od Gliwic przez Katowice do Zawiercia, oraz
- od Tychów przez Katowice do Mysłowic z ewentualnym przedłużeniem linii dla ruchu aglomeracyjnego do centrum Jaworzna.

Służy temu przyjęty projekt modernizacji stacji Katowice (w ramach modernizacji linii E 30) [6], polegający na przeprowadzeniu przez tą stację torów linii E 30 i E 65 w układzie kierunkowym. W szczegółowych rozwiązaniach układu torowego stacji Katowice przyjęto ukształtowanie:

- kierunkowego wprowadzenia do stacji torów linii E 30 (pomiędzy torami linii E 65) z kierunku wschodniego, oraz
- modyfikację kierunkowego wyprowadzenia torów linii E 30 w kierunku zachodnim i linii E 65 w kierunku południowym.

Przeprowadzenie przez układ torowy stacji Katowice linii E 30 i E 65 w bezkolizyjnym układzie kierunkowym, umożliwi również

funkcjonalne modelowanie wyodrębnionych układów torowych na wschodnim podejściu do stacji z kierunku Sosnowca Gł. i Mysłowic, oraz zachodnim podejściu do stacji z przekształceniem nieczynnej stacji Katowice Towarowa w posterunek odgałęźny Katowice Załęże, połączony 4-ma torami ze stacją Katowice. Taki układ torowy umożliwi prowadzenie ruchu pociągów kwalifikowanych i regionalnych osobowych po oddzielnych torach, w nawiązaniu do koncepcji połączenia stacji Katowice z portem lotniczym "Katowice" w Pyrzowicach w postaci przedłużenia torów ruchu regionalnego do stacji Chorzów Batory do projektowanego kierunkowego wprowadzenia linii kolejowej w kierunku Bytomia i Pyrzowic, jak również konsekwentnego przedłużenia w układzie kierunkowym torów ruchu regionalnego w sąsiedztwie linii E - 30 od stacji Chorzów Batory do stacji Gliwice. W sumie zmodernizowany układ torowy stacji Katowice z "podejściami", umożliwi bezkolizyjną realizację w głowicach rozjazdowych tej stacji równoczesnych przebiegów wjazdowych i wyjazdowych pociągów dalekobieżnych i aglomeracyjnych (regionalnych) na liniach E 30 i E 65 oraz jazd komunikacyjnych pomiędzy grupami postojowymi a peronami.

Przyjęte przez PKP kierunki modernizacji wymienionych głównych europejskich linii kolejowych, zasadniczo zgodnie z celami w/w umów AGC/AGTC kształtującymi techniczno - organizacyjne warunki europejskiej oferty przewozowej, zakładają w przypadku umowy "AGTC", rozwój przewozów kombinowanych, chociaż dotychczasowa praktyka eksploatacyjna od lat nie wskazuje na wzrost tych przewozów na sieci PKP. Stąd też wytyczanie, wskazywanie przebiegu kilku linii dla tych przewozów przez centrum Górnośląskiego Węzła Kolejowego stanowi niefortunne odejście od dotychczasowej długoletniej strategicznej eksploatacyjnej praktyki, unikania (wręcz eliminowania) przeprowadzania towarowych pociągów tranzytowych przez centralne rejonu tego obszaru.

Dla osiągnięcia celów określonych umową AGTC, linie kolejowe preferowane do realizacji intensywnych przewozów towarowych w relacjach międzynarodowych powinny dysponować parametrami technicznymi zapewniającymi dużą przelotowość oraz punktualność, co w praktyce eksploatacyjnej możliwe jest jedynie na liniach dwu lub więcej torowych. Ponadto linie kolejowe preferowane do realizacji intensywnych przewozów towarowych w relacjach międzynarodowych, powinny również umożliwiać prowadzenie ruchu pociągów towarowych z szybkością $V = 120$ km/godz [2]. Istotnym elementem techniczno - eksploatacyjnym takich linii są stacje z przystosowanymi układami torowymi dla wyprzedzania pociągów wolniejszych oraz towarowych systemowych do przewozów kombinowanych o długości 750 m, przez pociągi wyższego stopnia pierwszeństwa.

W tym kontekście niefortunnym jest - uwzględniając aktualne warunki techniczne i funkcje linii kolejowych - wskazywanie przebiegu C - E 30 od Gliwic przez Zabrze Makoszowy Kopalnię - Rudę Kochłowice - podg. Radoszowy - Katowice Muchowiec do Mysłowic, oraz C - E 65 od stacji Bytom Karb przez Zabrze Biskupice - Maciejów Pn podg. - Zabrze Makoszowy Kopalnię - Gierałtowice - Knurów - Rybnik (z konieczną zmianą kierunku jazdy wymagającą zmiany czoła pociągów) - Żory jednotorowym odcinkiem linii do stacji Pszczyna, jak również wytyczanie drugiego wariantowego przebiegu C - E 65 w centralnych rejonach węzła katowickiego od Chorzowa Starego przez Chorzów Batory - podg. Hajduki - podg. Radoszowy (jednotorowymi łącznicami) - podg. Panewnik z wejściem w stacji Katowice Ligota na obciążony ruchem pociągów pasażerskich odcinek Katowice - Tychy - Tychy Miasto / Pszczyna będący fragmentem linii E - 65 (preferowanej dla ruchu pociągów pasażerskich). Na wymienionych odcinkach - służących głównie jako linie dojazdowe do kopalń i innych zakładów przemysłowych Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego - dominuje ruch pociągów towarowych do przewozów masowych, kończących i rozpoczynających bieg na kilkunastu stacjach kopalnianych zlokalizowanych w rejonie Gliwic, Zabrze, Rudy Śl, Katowic, Knurowa, Rybnika, jak również hutniczych w rejonie Rudy Śl, Chorzowa, Dąbrowy Górniczej czy Zawiercia oraz ruch pociągów technologicznych wynikający z bieżącego utrzymania linii. Niefortunność przeprowadzania tymi odcinkami europejskich linii dla przewozów kombinowanych (w parametrach umowy AGTC), ilustrują warunki przebiegu tych linii kolejowych przez tereny intensywnej eksploatacji górniczej, powodującej ciągle rozległe i zmienne deformacje podtorza tych linii, co wymaga licznych ograniczeń szybkości pociągów do 30 - 40 (a nawet poniżej) km/godz. Z tych też powodów od dziesiątków lat dalekobieżny ruch pociągów towarowych tranzytujących Górnośląski Węzeł Kolejowy kierowany był zasadniczo liniami obwodowymi „południowym obejściem” przez Kędzierzyn Koźle - Rybnik - Chybie - Oświęcim (tzw. "K-R-CH-O"), jak również "zachodnim obejściem" Herby Nowe - Toszek Pn - Rudziniec Gliwicki - Kędzierzyn Koźle - Chałupki / Rybnik, czy też "północno - wschodnim obejściem" Kluczbork - Lubliniec - Częstochowa Stradom - Koniecpol - Kozłów - Kraków.

Uwarunkowania techniczne przebiegu wskazanych do modernizacji odcinków: Gliwice - Zabrze Makoszowy - Ruda Kochłowice - Katowice Muchowiec - Mysłowice jako linii tranzytowej C - E 30, oraz Zabrze Biskupice - Zabrze Makoszowy Kopalnia - Knurów, jak również Chorzów Stary - Chorzów Batory - podg. Hajduki - podg. Radoszowy - podg. Panewnik - Katowice Ligota jako wariantów linii tranzytowej C - E 65, nie wskazują na możliwości osiągnięcia określonego w „Europejskiej

umowie o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących” (AGTC) wymaganego parametru technicznego prędkości $V = 120$ km/godz, z uwagi na występujące na tym obszarze rozległe deformacje torów, łuki o małym promieniu i znaczne pochylenia.

Aktualnie na odcinku pomiędzy węzłami gliwicko - zabrzkim i rybnickim w rejonie Knurowa (szlak Knurów - Knurów Szczygłowice) dwutorowa linia kolejowa wskazana jako C-E 65 jest zamknięta dla ruchu pociągów od ponad 2 lat w konsekwencji zapadiska terenu w następstwie eksploatacji górniczej kopalń knurowskich, co wskazuje na marginalną funkcję tej linii w obsłudze kolejowej ROW i dla przewozów międzynarodowych w kierunku Czech, Słowacji i innych krajów naddunajskich (jeżeli bez tej linii dla tych przewozów w tak długim okresie można się obejść).

Niewątpliwie również sprawne prowadzenie ruchu towarowych pociągów do przewozów kombinowanych wskazywanym przez PLK dalszym przebiegiem linii C-E 65 od Knurowa do Pszczyny, wymaga łącznicy pod Rybnikiem umożliwiającej bezpośrednie kierowanie tych pociągów pomiędzy Leszczynami i Żorami (w celu unikania kłopotliwych zmian czoła pociągów na stacji Rybnik), oraz drugiego toru na odcinku Żory - Pszczyna z niefortunnym włączeniem w Pszczynie tego ciągu towarowego do linii E 65, preferowanej przede wszystkim dla ruchu pociągów pasażerskich w relacjach międzynarodowych, krajowych oraz regionalnych.

Przedstawiane argumenty uzasadniające modernizację tej linii jako ciągu dla przewozów międzynarodowych (C-E 65) oraz usprawnienia wywozu z rejonu Rybnickiego Okręgu Węglowego są całkowicie chybione, ponieważ podstawowe kolejowe drogi wywozowe z ROW zostały ukształtowane 50 lat temu i codzienna praktyka eksploatacyjna do dziś potwierdza trafność podjętych w latach 60-tych ubiegłego wieku decyzji ukształtowania dróg wywozowych z tego górniczego rejonu w nawiązaniu do linii Kędzierzyn Koźle - Sumina - Rybnik - Żory - Chybie - Czechovice Dziedzice - Oświęcim (tzw. "K-R-CH-O") stanowiącej również południową obwodnicę GOP dla tranzytu "wschód - zachód". Jeszcze bowiem w końcu lat 60-tych ubiegłego wieku w południowej części węzła rybnickiego (w celu wyeliminowania zmian czoła pociągów w samym Rybniku) ukształtowano łącznicę umożliwiającą przeprowadzanie pociągów z kopalń zlokalizowanych w rejonie Jastrzębia Zdroju, Wodzisławia Śląskiego, Radlina do portów bałtyckich, przez Suminę - Kędzierzyn Koźle z dalszym rozplotem w kierunku; Szczecina, Świnoujścia przez Opole - Wrocław, oraz Gdańską, Gdyni przez Rudziniec Gliwicki - Toszek Pn - Herby Nowe (tj. "zachodnim" obejściem GOP !!!) do magistrali węglowej. Ten kierunek wywozu węgla z kopalń ROW (przez Suminę - Kędzierzyn Koźle !) w północne i

zachodnie rejonu kraju przesądził również o rezygnacji z łącznicy w północnej części węzła rybnickiego, którą miano w rozważanym wariantcie kierować ruch pociągów z kierunku Żor i Pawłowic Śl. w kierunku Leszczyn i węzła gliwickiego (i odwrotnie), ponieważ układ torowy stacji Rybnik umożliwiał (i nadal umożliwia) przeprowadzanie pociągów z rejonu Pawłowic Śl. w kierunku Suminy - Kędzierzyna Koźla (i odwrotnie) bez zmiany czoła pociągów.

Przez ponad 50 lat codzienna praktyka eksploatacyjna potwierdziła zbędność tej łącznicy, której sensu nie uzasadnia założenie unikania na stacji Rybnik zmiany czoła pociągów towarowych kierowanych wskazaną trasą dla linii C-E 65 z magistrali węglowej na koleję czeskie (i odwrotnie), ponieważ w aktualnym układzie sieci kolejowej trzydziestopięciokilometrowa linia z Rybnika przez Wodzisław Śląski - Chałupki do Bohumina (przez który przebiega linia E/C-E 65), całkowicie wykazuje bezsens nieracjonalnej blisko stukilometrowej pętli linii C-E 65 od Rybnika przez Pszczynę - podg. Wisła Most - podg. Ochodza - Chybie - Zebrzydowice do Bohumina dookoła Zbiornika Goczałkowickiego, z kolizyjnym włączeniem do E 65 w stacji Pszczyna. Zakładane prawie trzykrotne wydłużenie odcinka linii C-E 65 od Rybnika przez Pszczynę do Bohumina zdecydowanie nie skraca drogi i czasu przemieszczania pociągów, ewidentnie mijając się z celami modernizacji głównych europejskich linii kolejowych określonych w "Umowie AGTC" symbolem C-E.

Ale po co dublować ten ciąg przewozowy z magistrali węglowej do Bohumina, skoro istnieje "zachodnie" obejście GOP (C-E 65/3 !) od Herb Nowych przez Toszek Pn - Rudziniec Gliwicki - Kędzierzyn Koźle - Chałupki umożliwiające przewozy międzynarodowe na osi północ - południe z ominięciem centralnych rejonów GOP.

Również niefortunnym jest wytyczanie zasadniczego przebiegu C-E-65 drogą w trudnych warunkach terenowych (pochylenia, łuki, czynne szkody górnicze) od Chorzowa Starego przez Chorzów Miasto - Chorzów Batory - Hajduki podg. - Radoszowy podg. - Panewnik podg., jednotorowymi łącznicami w zachodniej części węzła katowickiego z "jednopoziomym" wejściem w południowej części tego węzła w stacji Katowice Ligota na odcinek linii E-65 obciążony przewozami pasażerskimi (w tym ruchem podmiejskim Katowice - Tychy Miasto).

Czy uwzględniając w szerszym zakresie uwarunkowania przewozowo - eksploatacyjne w nawiązaniu do kształtowanej przez dziesięciolecia strategii ograniczania towarowego ruchu tranzytowego w Górnośląskim Węźle Kolejowym, nie należy zweryfikować wskazanych przebiegów linii C-E 30 i C-E 65 w tym obszarze i zamiast kilku linii dla przewozów kombinowanych modelować dla tych przewozów jedną? Przedstawione uwarunkowania

techniczno - modernizacyjne i organizacyjno - eksploatacyjne prowadzenia ruchu towarowych pociągów tranzytujących obszar Górnośląskiego Węzła Kolejowego przemawiają za wytyczeniem linii kolejowej o parametrach umowy "AGTC" (określanej symbolem C-E) dla przewozów kombinowanych pomiędzy Półwyspem Skandynawskim, Europą Zachodnią oraz Europą Wschodnią i Półwyspem Bałkańskim, krótszą, technicznie łatwiejszą trasą z kierunku Opola (zachód) i Tarnowskich Gór (północ) przez Bytom - Chorzów Stary - Katowice Szopienice Północne - Mysłówice - Oświęcim z rozplotem w kierunku Krakowa (wschód) i Zembrzydowic (południe).

Modelowanie sieci linii kolejowych w obszarze Górnośląskiego

Pożądanym modelowaniem sieci kolejowej PKP wymaga wytyczenia racjonalnych kierunków modernizacji w celu podnoszeniu parametrów technicznych linii głównych jak również linii uzupełniających i dojazdowych do stacji ładunkowych tworzących wspólnie funkcjonalną sieć kolejową, umożliwiającą realizację aktualnych i perspektywicznych przewozów międzynarodowych i krajowych.

Aktualnie duże obciążenie linii kolejowych Górnośląskiego przewozami pasażerskimi i towarowymi w szerszej międzyregionalnej skali w relacjach wschód - zachód pomiędzy Wrocławiem, a Krakowem oraz w relacjach północ - południe pomiędzy północnymi i centralnymi rejonami kraju, a granicą państwową z Czechami i Słowacją zdecydowanie przemawia za modernizacją oddzielnych odcinków linii dla ruchu pociągów pasażerskich (E 30, E 65) i towarowych (C-E 30, C-E 65) pozwalających zasadniczo, rozdzielić przewozy pasażerskie od przewozów towarowych w maksymalnie możliwym obszarze sieci kolejowej Polski południowej.

W tym kontekście oddzielone od głównych linii preferowanych dla przewozów pasażerskich przebiegi linii dla towarowego transportu kombinowanego (linie C - E), należy modelować już w obszarze pomiędzy Wrocławiem i Krakowem (C-E 30), a główny przebieg linii C-E 65 z magistrali węglowej (oprócz "wschodniego" C-E 65/2 i "zachodniego" C-E 65/3 obejścia GOP), poprowadzić najprostszą i najkrótszą drogą z magistrali węglowej od Chorzowa Starego przez Katowice Szopienice Pn - Mysłówice - Mysłówice Brzezinkę - Oświęcim - Czechowice Dziedzice do przejścia granicznego Zembrzydowice - Petrovice u Karviny. Taki przebieg linii C-E 65 jak również skierowanie linii C - E 30 z kierunku Opola "północnym przejściem" węzła katowickiego (od Pyskowic przez Bytom - Chorzów Stary - Katowice Szopienice Północne - Mysłówice), w powiązaniu tej linii z istniejącą siecią kolejową m.in. z magistralą węglową i "wschodnią obwodową GOP" C-E 65/2 (Częstochowa - Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Dorota podg. - Sosno-

wiec Jęzor - Mysłówice Brzezinka - Oświęcim - Czechowice Dziedzice), przemawia za ukształtowaniem dla towarowego transportu kombinowanego w centralnych rejonach sieci kolejowej Górnośląskiego, wspólnego dla C - E 30 i C - E 65 o wysokich parametrach "diagonalnego" korytarza transportowego Bytom - Katowice Szopienice Pn - Mysłówice - Oświęcim, umożliwiającego optymalne przeprowadzenie tymi liniami systemowych pociągów europejskich międzynarodowych pomiędzy siecią kolei niemieckich, portami bałtyckimi, a siecią kolei ukraińskich, słowackich, czeskich, austriackich i państw bałkańskich, jak również pociągów w relacjach krajowych.

Podjęta już modernizacja preferowanej dla przewozów pasażerskich w relacjach międzynarodowych i krajowych linii E 30, biegnącej od Wrocławia do Opola Głównego lewym brzegiem Odry i dalej przez - Kędzierzyn Koźle - Katowice - Mysłówice do Krakowa, przemawia za modelowaniem ciągu C - E 30 dla przewozów towarowych w relacjach międzynarodowych i krajowych od Wrocławia do Opola linią prawobrzeżną - (wspólnie na tym odcinku z C - E 59) - przez Jelcz Miłoszyce - Opole Wsch., z konsekwentnie oddzielnym przeprowadzeniem ciągu C - E 30 (szczególnie dla przewozów kombinowanych) w aglomeracji górnośląskiej drogą przez Pyskowice - Bytom - Chorzów Stary - Katowice Szopienice Pn - Mysłówice - Oświęcim - Spytkowice z „południowym” podejściem do węzła krakowskiego (do stacji Kraków Prokocim Towarowy, Kraków Nowa Huta i Kraków Krzesławice) i wyjściem w kierunku Medyki oraz Muszyny.

Skierowanie przebiegu linii C - E 30 od Mysłowic do węzła krakowskiego przez Oświęcim - Spytkowice, pozwoli uniknąć - uwzględniając aktualne i zakładane obciążenie ruchem pociągów pasażerskich i towarowych od tego węzła - wysoce niekonsekwentnego - również z punktu widzenia parametrów umów AGC (E 30) i AGTC (C - E 30) określających zalecane wymogi dla linii preferowanych do realizacji przewozów pasażerskich lub towarowych - nieracjonalnego wytyczenia wspólnego dla przewozów pasażerskich i towarowych przebiegu linii E 30 i C - E 30 od Mysłowic przez Jaworzno Szczakowę - Trzebinę - Krzeszowice - do Krakowa Głównego linią preferowaną zasadniczo dla ruchu pociągów pasażerskich.

Konsekwentne ukształtowanie ciągu transportowego C - E 30 dla przewozów towarowych, tranzytujących Górnośląski Węzeł Kolejowy wskazaną trasą, pozwoliłoby zasadniczo rozdzielić przewozy pasażerskie (linia E 30) od przewozów towarowych (linia C - E 30) na całym odcinku pomiędzy Wrocławiem a Krakowem. Ponadto ukształtowanie ciągu transportowego C - E 30 na odcinku Wrocław - Jelcz Miłoszyce - Opole Wschodnie - Strzelce Opolskie dla przewozów towarowych pozwoliłoby również na prowadzenie tym odcinkiem przewozów towarowych z linii C-E 59 z przejściem w rejonie Paczyny nową łącznicą ze sta-

cji Toszek na linię C-E 65/3 (Toszek Pn - Rudzinek Gliwicki - Kędzierzyn Koźle) w i z kierunku przejścia granicznego Chałupki - Bohumin z odciążeniem linii E 30 i E 59 na wspólnym odcinku Wrocław - Opole Główne - Kędzierzyn Koźle od przewozów towarowych.

Reasumując - zakładana modernizacja krzyżujących się na Górnym Śląsku międzynarodowych linii E / C-E 30 i E / C-E 65 powinna być podstawowym fundamentem racjonalnego kształtowania układów torowych w kierunku optymalnie przestrzennego rozdzielania w centralnych rejonach Górnośląskiego Węzła Kolejowego, przewozów pasażerskich organizowanych na liniach "E" w oparciu o stację Katowice, od przewozów towarowych w relacjach wschód - zachód i północ - południe prowadzonych na wyodrębnionych liniach "C-E" zbiegających się w "diagonalnym korytarzu transportowym" tego obszaru na odcinku Bytom - Katowice Szopienice Pn. - Mysłówice - Oświęcim.

Myślę, że niezależnie od przyjętych przez PKP kierunków modernizacji wymienionych głównych europejskich linii kolejowych, należy kształtować sieć linii dużych prędkości ($V = 300$ km/h) dla przewozów pasażerskich pomiędzy największymi aglomeracjami w kraju w nawiązaniu do planów sieci tych linii w krajach sąsiednich i w całej Europie. Nie ulega wątpliwości że linie dużej prędkości wcześniej czy później przeprowadzane będą w głównych korytarzach transportowych Europy.

W warunkach rozmieszczenia aglomeracji w naszym kraju nieodzownym stają się połączenia liniami dużych prędkości tych aglomeracji ze stolicą kraju oraz pomiędzy tymi aglomeracjami z niezbędnymi połączeniami międzynarodowymi. Do istniejących planów połączenia Warszawy z Katowicami i Krakowem w oparciu o linię CMK, oraz przez Łódź z Poznaniem i Wrocławiem w układzie linii "Y", należy dodać połączenie z Trójmiastem oraz w kierunku krajów bałtyckich (na osi Kowno - Ryga - Tallin) i Moskwy. Niezbędnym istotnym uzupełnieniem krajowej sieci linii dużych prędkości w nawiązaniu do europejskiej sieci linii dużych prędkości w głównych korytarzach transportowych E 20, E 30, E 65, będzie ukształtowanie nowej linii ($V = 300$ km/h) Szczecin - Poznań - Wrocław - Katowice - Kraków w połączeniach z europejską siecią tych linii z Poznania do Berlina, z Wrocławia w kierunku Drezna - Frankfurtu n/M / Pragi, z Katowic w kierunku Wiednia - Rzymu / Bratysławy - Budapesztu - Belgradu - Aten, oraz z Krakowa w kierunku Lwowa - Kijowa.

W obszarze Górnośląskiego te nowe linie powinny krzyżować się w Katowicach z uwagi na fundamentalną rolę tego węzła w organizowaniu przewozów pasażerskich w komunikacji nie tylko kolejowej w tym regionie. Z przeprowadzeniem nowej linii ($V = 300$ km/h) zachód - wschód w korytarzu E 30 z kierunku Wrocławia z możliwym przebiegiem zbliżonym do linii Opole - Pyskowice - Zabrze

Biskupice - Ruda Chebzie - Chorzów Batory z zachodnim podejściem do stacji Katowice i wyprowadzeniem linii w kierunku Sosnowca Dańdówki z dalszym przebiegiem w kierunku Krakowa nie powinno być problemów przestrzennych.

Przeprowadzenie linii północ - południe z kierunku Warszawy w kierunku Bramy Morawskiej - Wiednia - Rzymu w konsekwencji położenia stacji Katowice na osi zachód - wschód wymaga (z uwagi na dostosowanie linii do szybkości $V = 300$ km/h), ukształtowania nowego podejścia linii CMK od obecnego przejścia przez Jurę Krakowsko - Częstochowską w Górze Włodowskiej trasą zbliżoną do drogi E 75 (krajowej jedynki), umożliwiającą wschodnie naprowadzenie linii z rejonu Sosnowca Dańdówki do stacji Katowice. Wschodnie naprowadzenie linii CMK z rejonu Sosnowca Dańdówki pozwoliłoby ukształtować również wprowadzenie nowej linii z kierunku Krakowa, ze wspólnym na tym odcinku (od Sosnowca Dańdówki) wejściem (wyjściem) do stacji Katowice.

Wyprowadzenie linii o szybkości $V = 300$ km/h ze stacji Katowice w kierunku południowym wymaga również ukształtowania nowego wyjścia (podejścia) linii (tunelem pod częścią zabudowy dzielnicy Katowice Ligota ?), z możliwym dalszym przebiegiem w kierunku Bramy Morawskiej zbliżonym do osi przebiegającej na zachód od Tychów i dalej pomiędzy Zbiornikiem Goczałkowskim a rejonami wydobywania węgla w ROW.

Dyskutowane w kręgach kolejowych przedłużenie linii CMK od obecnego przejścia przez Jurę Krakowsko - Częstochowską w rejonie Góry Włodowskiej trasą obok lotniska w Pyrzowicach do Katowic, wymaga z uwagi na położenie stacji Katowice na osi wschód - zachód, przejścia linii kolejowej północ - południe w obszarze miejskim Katowic na różnych poziomach w celu uniknięcia bardzo niekorzystnego (wręcz nie do przyjęcia) zlokalizowania nowego dworca dla tej linii w innym miejscu oddalonym od stacji Katowice. Rozpatrywana w sferze teoretycznych rozważań ewentualna nieracjonalna lokalizacja dworca w Katowicach dla linii o szybkości $V = 300$ km/h w miejscu oddalonym od podstawowej dla komunikacji pasażerskiej w górnośląskiej aglomeracji stacji Katowice, powodowałaby bardzo uciążliwe przemieszczanie podróży między dworcami z uwagi na koncentrację na obecnej stacji Katowice całego "ruchu przesiadkowego" z 8-miu zbiegających się linii kolejowych, jak również z innych - niekolejowych środków komunikacji.

Przebieg linii kolejowej dużej szybkości północ - południe w obszarze miejskim Katowic na różnych poziomach (w celu uniknięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną i zabudową miejską) wymagałby tunelowego przeprowadzenia przed, pod i za stacją Katowice z podziemnym ukształtowaniem peronów na osi północ - południe w funkcjo-

nalnym układzie piętrowym pod istniejącym na osi wschód - zachód układem torowym tej stacji.

Podsumowanie

Aktualnie sieć kolejowa PKP będąca w zarządzie PLK SA. należy do najbardziej wyeksploatowanych w tym obszarze Europy, głównie z braku środków na utrzymanie, w konsekwencji niedoceniań w naszym państwie cywilizacyjnego dorobku pokoleń, jakim jest kolej i przyjętej błędnej koncepcji restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP w kierunku nadmiernej ilości niefunkcyjnych spółek, co potwierdza "osiągnięty" stan techniczny infrastruktury kolejowej i organizacji przewozów.

Narastanie eksploatacyjnego i ekonomicznego procesu dekapitalizacji infrastruktury sieci kolejowej jest następstwem:

- przyjęcia podziału sieci kolejowej powodującego powstanie nieracjonalnych granic terytorialnego zarządzania nie uwzględniających eksploatacyjnych uwarunkowań pracy ciągów przewozowych i węzłów kolejowych,
- nadmiernej ilości struktur zarządzania obszarowego niedostosowanego do układu sieci kolejowej i realizowanych zadań przewozowych,
- dopuszczania do kierunkowej dekoncentracji pracy eksploatacyjno - ruchowej na wielu ciągach przewozowych (rzekomo na żądanie przewoźników?),
- braku współdziałania zarządcy linii kolejowych PKP z przewoźnikami w zakresie kształtowania pożądanej sieci kolejowej, niezbędnej do wykonywania aktualnych i perspektywicznych zadań przewozowych,
- braku eksploatacyjno - przewozowej koncepcji modelowania racjonalnego układu sieci kolejowej i związanej z nią infrastruktury.

Poprawa istniejącego stanu kolei uzależniona jest przede wszystkim od politycznej woli doceniania transportu kolejowego w naszym kraju z jednoznacznym określeniem sieci kolejowej stanowiącej część składową Skarbu Państwa nie podlegającej jakimkolwiek procesom prywatyzacyjnym i wymaga podjęcia szeregu programów naprawczych uwzględniających funkcjonalność infrastruktury kolejowej w procesie eksploatacji (bowiem linie budowano i modernizowano dla przewoźców!, a nie dla linii) w połączeniu z zasadniczym strukturalnym uproszczeniem zarządzania.

Podjęmowane programy poprawy stanu infrastruktury transportowej Górnego Śląska wymagają ukierunkowania z uwzględnieniem pożądanego modelowania niezbędnych układów sieci kolejowej (skrzyżowanie linii AGC i AGTC) oraz drogowej (skrzyżowanie autostrad A - 1 i A - 4), ułatwiających funkcjonowanie na tym obszarze podmiotów szerokiej działalności gospodarczej i realizację zwią-

zanych z tą działalnością potrzeb transportowych. Zakładana modernizacja głównych linii kolejowych powiązanych z niezbędnymi odcinkami linii dojazdowych do Centrów Logistycznych (Gliwice, Sławków), stacji kontenerowych (Gliwice Sośnica, Sosnowiec Południowy, Sławków), stacji przeładunkowych w rejonie końcówki LHS w Sławkowie, powinna odwrócić niebezpieczną tendencję dekapitalizacji sieci kolejowej i w konsekwencji umożliwić poprawę jakości usług transportowych w przewozach pasażerskich i towarowych w relacjach krajowych i międzynarodowych.

W sytuacji malejących (w stosunku do minionego okresu) przewozów towarowych związanych z obsługą Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, należy w pierwszej kolejności preferować modernizację linii kolejowych służących przewozom pasażerskim w dalekobieżnych relacjach międzyregionalnych z równoczesnym kształtowaniem wydzielonych układów torowych dla ruchu pociągów aglomeracyjnych, przed modernizacją linii służących ruchowi pociągów towarowych.

Wynikające z doświadczeń eksploatacyjnych propozycje przeprowadzenia przebiegu linii AGC/AGTC w obszarze Górnego Śląska, nawiązują do realizowanych już w poprzednich latach kierunków modernizowania i specjalizowania linii kolejowych dla rodzajowo dominujących przewozów pasażerskich lub towarowych, w celu ukształtowania racjonalnego układu sieci kolejowej służącej sprawnej i funkcjonalnej komunikacji kolejowej w naszym kraju. ◀

Bibliografia:

- [1] "Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC".
- [2] "Europejska umowa o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących AGTC".
- [3] Bednarczyk M. "Koncepcja zmian w organizacji ruchu pasażerskiego w Katowickim Węzle Kolejowym" Eksploatacja Kolei nr 4/1980.
- [4] Fojcik E. „Koncentracja pracy rozrządowej na głównych stacjach Śląskiej DOKP” Eksploatacja Kolei nr 7-8/1980.
- [5] Fojcik E. „Nowa organizacja ruchu towarowego w Śląskiej DOKP” Eksploatacja Kolei nr 1/1983.
- [6] Fojcik E. „Modernizacja inii kolejowych E/C-E 30 na odcinku Opole – Katowice - Kraków” Przegląd Komunikacyjny nr 6/2009.