

# Efektywna i nowoczesna towarowa sieć kolejowa Dolnego Śląska w korytarzu CETC

Radosław Mazurkiewicz

*Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC o przebiegu północ-południe stanowi uzupełnienie i w pewnym sensie przeciwwagę dla korytarzy TEN-T, położonych głównie na kierunku zachód-wschód. W artykule podjęto się próby charakterystyki ciągów kolejowych biegnących w korytarzu CETC na terenie województwa dolnośląskiego. Opisano najważniejsze linie kolejowe, położone wzdłuż osi korytarza CETC, wykorzystywane w ruchu towarowym. Wymieniono ważniejsze generatory przewozów towarowych, mogące mieć istotny wpływ na wielkość przewozów w korytarzu CETC. Przedstawiono również propozycję alternatywnego połączenia kolejowego do Czech.*

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 30.09.2013

data akceptacji do druku: 14.10.2013



dr inż.  
Radosław Mazurkiewicz  
Zakład Infrastruktury  
Transportu Szynowego,  
Politechnika Wroclawska  
radoslaw.mazurkiewicz@pwr.wroc.pl

Załączki Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Central European Transport Corridor - CETC) sięgają przełomu XX i XXI wieku, kiedy to rozpoczęto rozmowy, mające na celu zacieśnienie współpracy pomiędzy polskim województwem zachodniopomorskim i regionem Skåne (Skania), znajdującym się w południowej Szwecji. Pierwotnie celem współpracy była promocja i rozwój międzynarodowych ciągów transportowych E65 [5], która miała służyć ożywieniu gospodarczemu zainteresowanych regionów. Z czasem, w toku wstępnych rozmów chęć współpracy deklarowały kolejne regiony z Polski, Czech i Słowacji. Ostatecznie 6. kwietnia 2004 roku w Szczecinie podpisano Porozumienie Międzyregionalne na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. Inicjatorami i sygnatariuszami porozumienia byli przedstawiciele sześciu regionów:

- Skåne (Szwecja),
- województwo zachodniopomorskie (Polska),
- województwo lubuskie (Polska),
- województwo dolnośląskie (Polska),
- Královéhradecký kraj (Czechy),
- Bratislavský samosprávny kraj (Słowacja).

Do dnia dzisiejszego do porozumienia przystąpiło 17 partnerów ze Szwecji, Polski, Czech, Słowacji, Węgier i Chorwacji.

Głównym celem utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego

jest stwarzanie sprzyjających warunków komunikacyjnych i rozwojowych dla regionów będących stronami Porozumienia [1]. Inicjatywa CETC ma za zadanie wykreować w obszarze ciężenia trwałych powiązań infrastrukturalnych, sprzyjających rozwojowi transportu i więzi gospodarczych pomiędzy regionami. Ważną przesłanką jest także potrzeba zrównoważenia ciągów komunikacyjnych o przebiegu zachód-wschód połączeniami na kierunku północ-południe.

## Charakterystyka sieci kolejowej na obszarze korytarza CETC

Korytarz transportowy CETC przebiega z południowej Skandynawii przez Morze Bałtyckie do zachodniej części Polski, a następnie przez Czechy, zachodnią część Słowacji i Węgier dociera do Chorwacji i Morza Adriatyckiego. Ogólny przebieg korytarza CETC pokazano na rysunku 1.

Od początku istnienia Porozumienia CETC założono, że w obrębie korytarza transportowego E65 będą znajdować się różne środki transportu: drogi, koleje i transport wodny. Założono również, że na obszarach lądowych szczególnie nacisk zostanie położony na transport kolejowy.

Głównym kolejowym ciągiem komunikacyjnym w korytarzu CETC przeznaczonym do prowadzenia przewozów towarowych jest linia CE-59. Przebiega ona ze Świnoujścia przez Szczecin, Rzepin do Nowej Soli, gdzie następuje rozwidlenie trasy na dwa kierunki: zasadniczy CE-59, biegnący do Wrocławia i alternatywny CE-59/1, kierujący się przez Węgliniec i Zawidów do Czech. We Wrocławiu linia rozgałęzia się ponownie. Główny ciąg CE-59 przebiega przez Opole do przejścia granicznego polsko-czeskiego w Chałupkach, natomiast drugim wariantem linii jest trasa oznaczona symbolem CE-59/2, prowadząca z Wro-

clawia do przejścia granicznego w Międzylesiu. Wszystkie wymienione linie kolejowe są objęte umową międzynarodową AGTC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących). Przebieg linii kolejowych CE-59, CE-59/1 i CE-59/2 na obszarze województwa dolnośląskiego pokazano na rysunku 2.

Stan techniczny i wykorzystanie poszczególnych odcinków wspomnianych ciągów transportowych jest bardzo zróżnicowane. Podstawowe parametry techniczno-eksploatacyjne linii CE-59 podano w tabeli 1.

Tranzytowy ruch towarowy na obszarze korytarza CETC jest prowadzony przede wszystkim wariantem linii CE-59 przez Wrocław i Opole, a dalej w kierunku przejścia granicznego do Czech Chałupki – Bohumin. Kierunek ten jest korzystny, jeżeli chodzi o połączenie trzech zachodnich polskich województw i województwa opolskiego z Bratysławskim i Trnavskim krajem na Słowacji, będącymi partnerami porozumienia CETC. Mankamentem tego wariantu przebiegu trasy jest pokrywanie się na odcinku Wrocław – Opole linii CE-59 ze znacznie obciążoną linią CE-30, biegnącą na kierunku zachód – wschód. Wąskim gardłem jest odcinek jednotorowy Czernica Wroclawska – Wrocław Brochów, mający decydujące znaczenie dla przepustowości całej linii. Oprócz tego na linii Opole – Wrocław występują odcinki niezmodernizowanej nawierzchni, na których dopuszczalne naciski osi wynoszą 200 kN. Uniemożliwia to kursowanie niektórych typów lokomotyw (np. ET41 i ET42).

W znacznym stopniu w ruchu towarowym na kierunku północ – południe wykorzystywana jest również linia CE-59/2, biegnąca do Czech przez przejście Międzylesie – Lichkov. Linia ta na całej długości jest



1. Przebieg korytarza transportowego CETC w Europie wraz z zaznaczeniem regionów – sygnatariuszy Porozumienia [5]

przystosowana do kursowania ciężkich pociągów towarowych i taboru o nacisku osi do 221 kN.

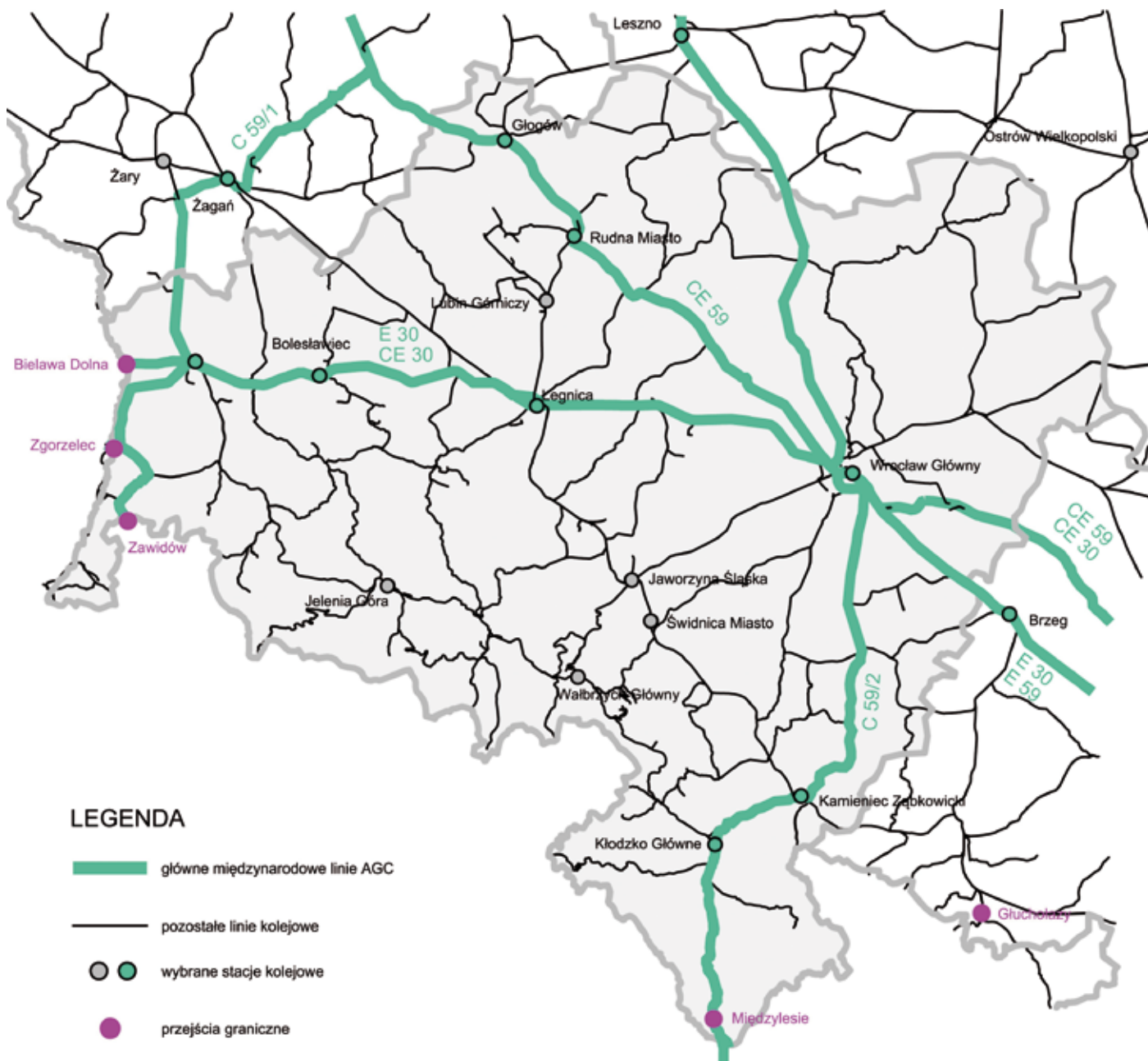
Wariant ciągu komunikacyjnego CE-59/1 jest wykorzystywany w mniejszym stopniu, niż powyżej opisane linie. Trasa przebiegająca przez Węgliniec i Zawidów na południe jest zmodernizowana jedynie na niewielkich odcinkach. Nie jest ona przystosowana do kursowania ciężkich pociągów towarowych (dopuszczalne naciski osi 196 kN). Ze względu na zły stan infrastruktury na niektórych odcinkach wprowadzone są stałe ograniczenia prędkości do 30 km/h, a nawet do 20 km/h.

### Charakterystyka kolejowych przewozów towarowych na Dolnym Śląsku w korytarzu CETC

Jednym z głównych celów podpisania Porozumienia CETC w sprawie utworzenia korytarza transportowego było stworzenie warunków do ożywienia kontaktów gospodarczych pomiędzy regionami – sygnatariuszami Porozumienia, a także do poprawy powiązań transportowych między nimi. W tym aspekcie bardzo duże znaczenie ma transport o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym na kierunku północ-południe. Województwo dolnośląskie staje się więc regionem tranzytowym na szlaku ze Skandynawii i Polski północnej do Czech, Węgier i Chorwacji. Tranzytowy ruch towarowy odbywa się przede wszystkim po liniach objętych umową AGTC, opisanych w poprzednim rozdziale.

Tab. 1: Parametry techniczno-eksploatacyjne linii CE-59, CE-59/1 i CE-59/2 na obszarze województwa dolnośląskiego

| Linia   | Odcinek   | Nr wg Id-12   | Kategoria | Liczba torów                                       | Trakcja    | Dopuszczalne naciski osi [kN] | Prowadzony ruch                               |
|---------|---|---------------|-----------|--|------------|-------------------------------|---|
| CE-59   | (Nowa Sól) – Czerna – Wrocław Gł.                   | 273           | 0         | 2  | elektr.    | 221                           | mieszany, znaczny                             |
|         | Wrocław Gł. – Biskupice Oławskie (Opole Groszowice) | 277           | 1         | 2<br>1<br>(na odc. Czernica Wr. – Wrocław Brochów) | elektr.    | 200 (odcinki)                 | mieszany, znaczny, przeważający ruch towarowy |
| CE-59/1 | (Żagań) – Okrąglica – Węgliniec                     | 282           | 1         | 1  | nieelektr. | 196                           | mieszany, umiarkowany                         |
|         | Węgliniec – Zgorzelec Miasto                        | 278           | 0         | 2  | nieelektr. | 221                           | mieszany, znaczny                             |
|         | Zgorzelec Miasto – Krysin                           | 778           | 1         | 1  | nieelektr. | 221                           | mieszany, niewielki                           |
|         | Krysin – Studniska                                  | 274           | 1         | 1  | nieelektr. | 196                           | mieszany, umiarkowany                         |
|         | Studniska – Zawidów                                 | 779, 290, 344 | 1         | 1  | nieelektr. | 196, odcinek 211              | towarowy, niewielki                           |
|         | Zawidów – granica państwa                           | 486           | 1         | 2  | nieelektr. | 196                           | towarowy, niewielki                           |
| CE-59/2 | Wrocław Gł. – Międzylesie                           | 276           | 1         | 2, odcinki 1                                       | elektr.    | 221                           | mieszany, znaczny                             |
|         | Międzylesie – granica państwa                       | 481           | 1         | 1  | nieelektr. | 221                           | mieszany, umiarkowany                         |



2. Przebieg linii kolejowych objętych umową AGTC na obszarze województwa dolnośląskiego

Coraz większe znaczenie w transporcie międzynarodowym odgrywa transport intermodalny, realizowany najczęściej w kontenerowych jednostkach ładunkowych. Na terenie województwa dolnośląskiego znajdują się obecnie trzy terminale kontenerowe: w Kątach Wrocławskich, Wrocławiu i we Wróblinie Głogowskim.

Terminal w Kątach Wrocławskich położony jest przy linii kolejowej nr 274 Wrocław – Jelenia Góra – Zgorzelec. Obsługuje przewozy realizowane przeważnie na kierunku wschód-zachód (z Wielkiej Brytanii). Na chwilę obecną jego rola w przewozach wzdłuż osi korytarza CETC ogranicza się do nieregularnego przyjmowania składów pociągowych ze Słowenii [4]. Terminal we Wrocławiu znajduje się przy stacji Wrocław Główny Towarowy i posia-

da dogodnie połączenie ze stacją rozrządową Wrocław Brochów. Obsługuje w zasadzie wyłącznie przewozy na kierunku zachód-wschód, głównie z Niemiec i Holandii. W kierunku wschodnim prowadzone są przewozy do państw byłego Związku Radzieckiego [2]. Obecnie terminal nie obsługuje żadnych regularnych przewozów na kierunku przebiegu korytarza CETC, w ofercie terminala dostępna jest jedynie organizacja przewozów na żądanie do terminali kontenerowych położonych w Czechach.

Terminal we Wróblinie Głogowskim położony jest przy linii kolejowej nr 273 Wrocław – Szczecin w bliskim sąsiedztwie Huty Miedzi Głogów. Obsługuje przewozy przeważnie w kierunku portu w Szczecinie, a więc zgodnie z biegiem korytarza CETC.

Obecnie trwa budowa kolejnego ter-

minału kontenerowego w Brzegu Dolnym, powiązanego z linią nr 273. Terminal będzie posiadać bardzo dogodne położenie zarówno ze względu na przewozy na osi wschód-zachód, jak i północ-południe. Zlokalizowany będzie przy głównej linii korytarza CETC – CE-59. Poprzez Rzepin uzyska połączenie z linią CE-20, prowadzącą w kierunku zachodnim, zaś w pobliskim węzle wrocławskim – z linią CE-30, biegnącą na wschód.

Do ważnych generatorów przewozów towarowych w regionie można zaliczyć miasto Wrocław z wieloma podmiotami gospodarczymi korzystającymi z towarowych przewozów kolejowych, a także Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy. Ponadto znaczny ruch towarowy generuje szereg kopalń kruszyw mineralnych,



znajdujących się w większości na Przedgórzu Sudeckim. Przewozy miedzi i kruszywo są prowadzone we wszystkich kierunkach w kraju i za granicę, a więc również w obrębie korytarza CETC.

## Propozycje działań i inwestycji, warianty przebiegu korytarza CETC

Jednym z głównych założeń programowych Porozumienia CETC jest unowocześnienie infrastruktury transportowej i promowanie przewozów kolejowych jako bardziej przyjaznych dla środowiska [1]. Priorytetami inwestycyjnymi dla perspektywy finansowej 2007-2013 w zakresie kolejnictwa były modernizacje linii kolejowych na kierunku północ-południe oraz przeniesienie części przewozów towarowych z dróg na intermodalne połączenia morsko-lądowe z wykorzystaniem kolei w większym, niż dotychczas, stopniu [1]. Cele te pozostają aktualne dla kolejnej perspektywy finansowej 2014-2020.

Na chwilę obecną PKP PLK realizuje pierwszy etap modernizacji linii kolejowej CE-59 Międzyzlesie – Wrocław – Szczecin, polegający na przygotowaniu dokumentacji projektowej [7]. Na pozostałych odcinkach linii objętych umową AGTC i przebiegających w korytarzu CETC nie prowadzi się obecnie żadnych prac modernizacyjnych za wyjątkiem robót o niewielkim zakresie ze środków własnych PKP PLK.

Jednym z najważniejszych działań niezbędnych do podwyższenia jakości przewozów w korytarzu CETC jest poprawa stanu technicznego infrastruktury głównych ciągów komunikacyjnych, których prędkość konstrukcyjna przekracza 100 km/h. Oprócz prac przewidzianych do realizacji w harmonogramie modernizacji PKP PLK (linia Międzyzlesie – Wrocław – Szczecin) bardzo istotnym elementem działań modernizacyjnych jest naprawa linii nr 277 Opole – Wrocław wraz z budową drugiego toru na odcinku Czernica Wroclawska – Wrocław Brochów. Doraźne prace modernizacyjne na tej linii są już prowadzone.

Linia CE-59/1, biegnąca do Czech przez Zawidów, kwalifikuje się niemal w całości do modernizacji, lecz z powodu niedostatku środków finansowych nie jest ujęta w planach modernizacyjnych PKP PLK na lata 2014-2020. Linia ta ma duże znaczenie w kontekście połączenia czeskiego Královéhradeckiego kraju, będącego regionem partnerskim inicjatywy CETC, z województwami położonymi w zachodniej części Polski.

Istotnym elementem poprawy prędkości handlowej pociągów i zwiększenia prze-

puścowości linii CE-59/2 Wrocław-Międzyzlesie, będącej jednym z dwóch najważniejszych obecnie kolejowych ciągów komunikacyjnych korytarza CETC w województwie dolnośląskim, jest budowa drugiego toru na jednotorowych odcinkach Kłodzko Nowe – Międzyzlesie, a zwłaszcza Strzeżelin – Kamieniec Żąbkowicki.

Omawiane w artykule trzy główne linie kolejowe, objęte umową AGTC (CE-59, CE-59/1 i CE-59/2) stanowią szkielet przebiegu ciągów kolejowych w obrębie korytarza CETC przez województwo dolnośląskie. Naturalna poprzeczna przegroda w korytarzu, jaką są Sudety, a także fatalny stan techniczny zdecydowanej większości linii kolejowych o przebiegu północ-południe nie stwarzają racjonalnej alternatywy dla kolejowych połączeń w korytarzu. Możliwe jest jednak wytrasowanie jednej trasy wariantowej względem omawianych w artykule linii w obrębie województwa dolnośląskiego.

Proponowane połączenie odgałęziałoby się od linii CE-59 w Rudnej Gwizdanów i biegło linią nr 289 do Legnicy, następnie linią nr 284 do Jerzmanic Zdrój, skąd liniami nr 312 i 776 do Marciszowa. W dalszym ciągu trasa przebiegałaby układem linii 274, 774 i 298 z Marciszowa do Kamiennej Góry, skąd linią 299 dochodziłaby do przejścia granicznego z Czechami Lubawka – Královévec.

Przedstawiony ciąg komunikacyjny wymaga znacznych nakładów finansowych na przywrócenie jego sprawności technicznej, ale jest to najtańsze i najkrótsze połączenie alternatywne wobec wariantów linii CE-59. Najważniejsze działania inwestycyjne do przeprowadzenia, to:

- przywrócenie przejezdności na odcinku Krzeniów – Wojcieszów Górny o długości około 19 kilometrów,
- przywrócenie przejezdności na odcinku Marciszów Górny – Krużyn o długości około 2 kilometrów,
- naprawa nawierzchni na linii 289 i podwyższenie prędkości jazdy z 50 km/h do 80 km/h,
- naprawa nawierzchni na linii 284 i podwyższenie prędkości jazdy z 20 km/h do 60 km/h,
- naprawa nawierzchni na linii 776 i podwyższenie prędkości jazdy z 30 km/h do 60 km/h.

W dalszym etapie wskazane byłoby przeprowadzenie następujących prac:

- budowa kilkusetmetrowej łącznicy między liniami 289 i 284 w rejonie Legnicy, umożliwiającej jazdę pociągów z ominięciem stacji Legnica i eliminującej konieczność zmiany kierunku jazdy pociągów w Legnicy,

- budowa drugiego toru na odcinku Legnica – Rudna Gwizdanów,
- elektryfikacja odcinka Krzeniów – Marciszów,
- elektryfikacja odcinka od Marciszowa Górnego do granicy państwa w przypadku porozumienia się ze stroną czeską odnośnie elektryfikacji całego połączenia.

Zaletami zaproponowanego ciągu komunikacyjnego są: dogodna geometria linii w planie i w profilu, stosunkowo wysokie prędkości konstrukcyjne i niski współczynnik wydłużenia linii. Poza tym linia wytrasowana w sposób opisany powyżej pozwoliłaby prowadzić przewozy w korytarzu CETC przez partnerski Královéhradecký kraj, który w obecnej sytuacji wykorzystywania głównie linii CE-59 i CE-59/2 w przewozach towarowych, pozostaje nieco na uboczu. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] Kwieciński J., Olkowska B.: Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – tworzenie sieci współpracy regionalnej w Europie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, w: [http://www.mrr.gov.pl/aktualnosci/polityka\\_rozwoju/Documents/48a08cb375984bf595b710ea4378a570prezentacja\\_jk\\_PL2.pdf](http://www.mrr.gov.pl/aktualnosci/polityka_rozwoju/Documents/48a08cb375984bf595b710ea4378a570prezentacja_jk_PL2.pdf)
- [2] Polzug Intermodal. Dokąd jeździmy, w: <http://www.polzug.de/pl/nasze-uslugi.html>
- [3] Terminal kontenerowy na Dolnym Śląsku z unijnym dofinansowaniem, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, w: [http://www.mrr.gov.pl/aktualnosci/fundusze\\_europejskie\\_2007\\_2013/Strony/Terminal\\_kontenerowy\\_na\\_Dolnym\\_Slasku\\_z\\_unijnym\\_dofinansowaniem\\_25102012.aspx?M=T](http://www.mrr.gov.pl/aktualnosci/fundusze_europejskie_2007_2013/Strony/Terminal_kontenerowy_na_Dolnym_Slasku_z_unijnym_dofinansowaniem_25102012.aspx?M=T)
- [4] Terminal kontenerowy Schavemaker, w: <http://schavemaker.pl/?name=terminal-kontenerowy>
- [5] CETC - ROUTE 65 – Central European Transport Corridor, w: [www.cetc.pl](http://www.cetc.pl)
- [6] Id-12 (D-29) Wykaz linii, PKP PLK, Warszawa 2011
- [7] Interaktywna mapa modernizacji linii kolejowych, w: <http://www.plk-inwestycje.pl/>