

INFRASTRUKTURA KOLEJOWA I JEJ WYKORZYSTANIE W KORYTARZU CETC NA TERENIE WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Radosław Mazurkiewicz

dr inż., adiunkt, Zakład Infrastruktury Transportu Szynowego, Instytut Inżynierii Lądowej, Politechnika Wroclawska, Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław, tel. 71-3203127, e-mail: radoslaw.mazurkiewicz@pwr.wroc.pl

***Streszczenie.** W artykule przedstawiono skrótowo genezę powstania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC wraz z podaniem głównych celów jego utworzenia. Omówiono sieć kolejową w województwie dolnośląskim o przebiegu zgodnym z kierunkiem przebiegu korytarza CETC. Scharakteryzowano aktualny stan przewozów pasażerskich i towarowych w korytarzu w obrębie województwa. Podano również najważniejsze kierunki działań mających na celu wzrost przewozów kolejowych i poprawę ich jakości w ciągu korytarza.*

***Słowa kluczowe:** Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy, Korytarz CETC, Route 65, Dolny Śląsk, modernizacja linii kolejowych*

1. Wprowadzenie

Początki Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Central European Transport Corridor - CETC) datują się na rok 2001, 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 [3], od których utworzony później korytarz CETC wzięł swoją nazwę – „ROUTE 65”. Promocja połączeń na kierunku północ-południe miała służyć ożywieniu gospodarczemu zainteresowanych regionów. Z czasem, w toku wstępnych rozmów chęć współpracy zadeklarowały 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. Jednym z priorytetowych zadań sygnatariuszy Porozumienia CETC jest włączenie do współpracy innych regionów z Czech, Chorwacji, Słowenii oraz regionów położonych w północnych Włoszech, aby w ten sposób połączyć porty bałtyckie Świnoujście i Szczecin z portami adriatyckimi Wenecja, Triest, Koper, a następnie z portami morskimi w Turcji.

Nadrzędny cel porozumienia został sformułowany jako [1]: „stworzenie poprzez wspólne przedsięwzięcia sprzyjających warunków komunikacyjnych i rozwojowych dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego służącego dobru regionów – stron porozumienia i ich obywateli”. Innymi ważnymi celami utworzenia Korytarza CETC są [1, 3]:

- stymulacja wzrostu gospodarczego w wymiarze regionalnym i ponadregionalnym (europejskim),
- zwiększenie dynamiki wzrostu gospodarczego państw nadbałtyckich poprzez znalezienie nowych rynków zbytu i wykorzystanie najkrótszego połączenia promowego przez Bałtyk, łączącego Europę Północną z południem Europy,
- zapewnienie spójnego rozwoju regionów na obszarze CETC,
- wykreowanie w obszarze ciężenia trwałych powiązań infrastrukturalnych, sprzyjających rozwojowi transportu i więzi gospodarczych pomiędzy regionami,
- wzmocnienie konkurencyjności przestrzennej i społecznej obszaru CETC,
- zrównoważenie ciągów komunikacyjnych o przebiegu zachód-wschód połączeniami na kierunku północ-południe,
- promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych, stymulowanie działań zmierzających do przenoszenia ładunków z dróg na środki transportu bardziej przyjazne środowisku (transport szynowy i wodny),
- unowocześnienie infrastruktury transportowej,
- zapewnienie kompatybilności infrastruktury transportowej całego obszaru Korytarza dla zniwelowania barier rozwoju nowych technologii transportu między poszczególnymi regionami obszaru CETC,
- rozwój turystyki morskiej i lądowej.

2. Charakterystyka przebiegu korytarza CETC

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC - ROUTE 65 biegnie 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. Osią korytarza jest szlak międzynarodowy E65, rozpoczynający się w Malmö, a kończący się w miejscowości Chania na Krecie. Ogólny zasięg korytarza CETC pokazano na rys. 1.



Rys. 1. Przebieg korytarza transportowego CETC w Europie {3}

Od początku istnienia Porozumienia CETC założono, że w obrębie korytarza transportowego E65 będą znajdować się ciągi komunikacyjne właściwe dla różnych środków transportu: drogi samochodowe, koleje i drogi wodne. Główną osią drogową korytarza na terenie Polski jest droga krajowa nr 3 i budowana droga ekspresowa S3, biegnąca ze Świnoujścia przez Gorzów Wielkopolski, Zieloną Górę, Legnicę do przejścia granicznego do Czech w Jakuszycach. Najważniejszą drogą wodną jest rzeka Odra wraz z planowanym do budowy kanałem Odra – Dunaj. Główne linie kolejowe zostaną scharakteryzowane w kolejnym rozdziale.

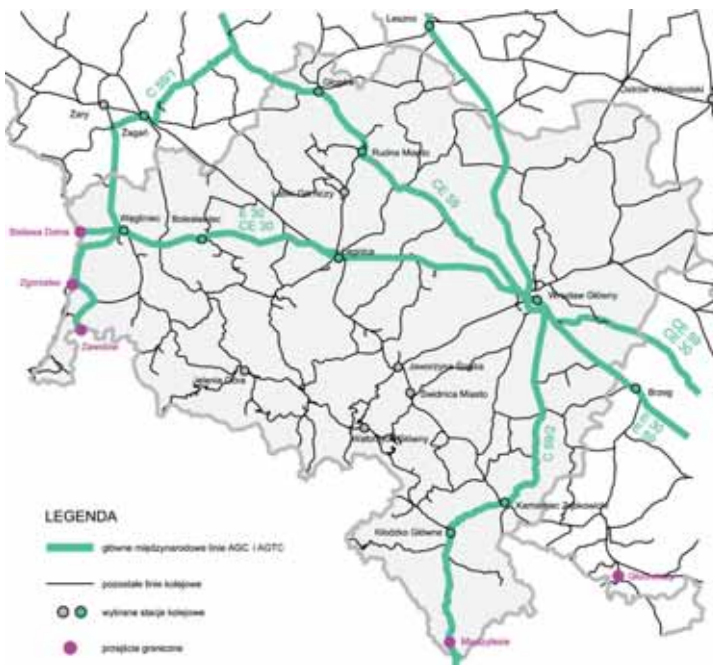
Dąży się do większego zrównoważenia poszczególnych gałęzi transportu. Założono, że na obszarach lądowych priorytetowe znaczenie będzie miał transport intermodalny, dzięki czemu uzyska się przeniesienie części przewozów z dróg na inne środki transportu. Przyjęto, że szczególny nacisk zostanie położony na transport kolejowy.

3. Charakterystyka sieci kolejowej województwa dolnośląskiego na kierunku korytarza CETC

Głównymi kolejowymi ciągami komunikacyjnymi na kierunku korytarza CETC są linie E-59 i CE-59, objęte odpowiednio umowami AGC (Umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC (Umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego). Linia E-59 jest przewidziana przede wszystkim do prowadzenia szybkiego międzyregionalnego ruchu pasażerskiego, natomiast linia CE-59 jest głównym ciągiem dla dalekobieżnego ruchu towarowego. Linie te prowadzą ze Świnoujścia przez Wrocław do granicy z Czechami, przekraczanej w Chałupkach.

Na terenie województwa dolnośląskiego linia E-59 biegnie z kierunku Poznania i Rawicza przez Wrocław w stronę Brzegu i Opola (rys. 2), od Wrocławia pokrywając się z ciągiem linii E-30, położonej na osi zachód-wschód.

Ciąg CE-59 w pobliżu granicy województw lubuskiego i dolnośląskiego rozwidla się w Nowej Soli 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 Jelcz Miłoszyce w stronę Opola, natomiast drugim wariantem linii jest trasa oznaczona symbolem CE-59/2, prowadząca z Wrocławia do przejścia granicznego w Międzylesiu. Przebieg linii kolejowych CE-59, CE-59/1 i CE-59/2 na obszarze województwa dolnośląskiego pokazano na rys. 2.



Rys. 2. Przebieg linii kolejowych objętych umowami AGC i AGTC na obszarze województwa dolnośląskiego
Wykonawca Piotr Mackiewicz na podstawie materiałów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Bardzo ważną linią na terenie województwa dolnośląskiego o przebiegu zgodnym z układem korytarza CETC, nie objętą umowami AGC i AGTC, jest linia nr 137 Katowice – Legnica, tzw. Podsudecka Magistrala Kolejowa. Linia ta przebiega przez większość najistotniejszych, poza Wrocławiem, węzłów kolejowych w województwie (Legnica, Jaworzyna Śląska, Kamieniec Żąbkowski). Stanowi ona główną oś dla szeregu linii znaczenia lokalnego i bocznic, a także łącznik pomiędzy kilkoma najważniejszymi liniami magistralnymi i pierwszorzędnymi, znajdującymi się na terenie województwa. Logiczną kontynuacją linii nr 137 w kierunku północnym jest linia nr 289 Legnica – Rudna Gwizdanów, która łączy się z linią magistralną CE-59.

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

Tabela 1. Parametry techniczno-eksploatacyjne ważniejszych linii o przebiegu zgodnym z osią korytarza CETC na obszarze województwa dolnośląskiego {2}

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	1 (odc. Czernica Wr.-Wrocław Brochów)	elektr.	200 (odcinki)	mieszany, znaczny, przeważający ruch towarowy
CE-59/1	(Żagań) – Okraglica – Węgliniec	282	1	1	niezelekt.	196	mieszany, umiarkowany
	Węgliniec – Zgorzelec Miasto	278	0	2	niezelekt.	221	mieszany, znaczny
	Zgorzelec Miasto – Krysin	778	1	1	niezelekt.	221	mieszany, niewielki
	Krysin – Studniska	274	1	1	niezelekt.	196	mieszany, umiarkowany
	Studniska – Zawidów	779, 290, 344	1	1	niezelekt.	196, odcinek 211	towarowy, niewielki
	Zawidów – granica państwa	486	1	2	niezelekt.	196	towarowy, niewielki
CE-59/2	Wrocław Gł. – Międzyzlesie	276	1	2, odcinki 1	elektr.	221	mieszany, znaczny
	Międzyzlesie – granica państwa	481	1	1	niezelekt.	221	mieszany, umiarkowany
Katowice-Legnica	(Otmuchów) – Paczków – Kamieniec Z.	137	1	2	niezelekt.	196	towarowy, znaczny
	Kamieniec Żąbk. - Legnica	137	1	1, odcinek 2	niezelekt.	196	mieszany, niewielki
Legnica-Rudna Gwizdanów	Legnica – Rudna Gwizdanów	289	1	1	elektr.	200	towarowy, znaczny

Ogólny kształt czynnej sieci kolejowej na obszarze województwa dolnośląskiego wykazuje asymetrię. Widoczne są dysproporcje pomiędzy połączeniami na kierunku wschód-zachód, które generalnie pełnią swoją rolę, i osią północ-południe [4]. Nie istnieją dogodne połączenia międzyregionalne Wrocławia z Pragą i z Warszawą. Połączenie w kierunku Brna i Wiednia wymaga modernizacji. Na szczeblu regionalnym większość linii kolejowych na kierunku północ-południe uległa likwidacji lub znajduje się w stanie technicznym uniemożliwiającym prowadzenie ruchu (np. linie nr 285, 310, 312).

4. Charakterystyka przewozów kolejowych w korytarzu CETC na Dolnym Śląsku

4.1. Przewozy pasażerskie

Międzyregionalny ruch pasażerski na kierunku północ-południe skupiony jest na następujących liniach kolejowych:

- 132: Bytom – Wrocław Gł.,
- 143: Kalety – Wrocław Mikołajów + 281: Oleśnica – Chojnice,
- 271: Wrocław Gł. – Poznań Gł.,
- 274: Wrocław Gł. – Zgorzelec (przebieg zgodny z kierunkiem korytarza CETC do stacji Wałbrzych Gł.),
- 276: Wrocław Gł. – Międzylesie.

Obsługiwane przez PKP IC i PR relacje sięgają Świnoujścia, Szczecina, Poznań i Kołobrzegu w kierunku północnym, natomiast w kierunku południowym – Bielska Białej. Ze względu na wspólny przebieg linii E-30 i E-59 na odcinku Wrocław – Kędzierzyn Koźle, jest on obsługiwany przez wiele pociągów międzyregionalnych jadących po linii E-30 na wschód (Kraków, Przemyśl). Dalej na południe wzdłuż osi korytarza CETC istnieją wyłącznie połączenia regionalne w relacjach Wrocław – Racibórz lub krótszych.

Warto zauważyć, że obecnie nie kursują żadne pociągi międzyregionalne po linii nr 273 Wrocław – Szczecin (przez Zieloną Górę), tradycyjnie w przeszłości obsługującej część połączeń dalekobieżnych z Wrocławia do Szczecina i Zielonej Góry. Fakt ten jest zgodny z dążeniem do specjalizacji ruchu na liniach E-59 (ruch pasażerski) i CE-59 (ruch towarowy). Na linii 273 istnieją obecnie wyłącznie połączenia regionalne w relacji Wrocław – Zielona Góra lub krótszych w granicach województwa.

Istniejąca obecnie kolejowa pasażerska transgraniczna oferta transportowa na osi korytarza CETC jest zdecydowanie niedostateczna i niewystarczająca w stosunku do potencjalnych potrzeb. Na szczeblu ponadregionalnym nie są prowadzone jakiegokolwiek przewozy. Szczególnie odczuwalny jest brak połączenia Wrocław – Praga, które przez szereg poprzednich lat było obsługiwane przez České Dráhy. W obrębie województwa dolnośląskiego istnieje jedynie kilka połączeń regional-

nych do Czech, realizowanych przeważnie przez przejście Międzyzlesie – Lichkov (do Pardubic i Usti nad Orlici). Sezonowo w okresie od maja do września w dni wolne od pracy wykorzystywane jest przejście Lubawka – Královec, przez które kursują pociągi w relacji Jelenia Góra – Trutnov. Od roku 2010 wykorzystywane jest także wyłącznie w ruchu lokalnym przejście Szklarska Poręba Jakuszyce – Harrachov.

4.2. Przewozy towarowe

Województwo dolnośląskie ma w korytarzu CETC położenie tranzytowe pomiędzy Skandynawią i północną Polską z jednej strony, a Czechami, Słowacją i Węgrami z drugiej. Mając na uwadze główne cele podpisania Porozumienia w sprawie korytarza CETC, jakimi są stworzenie warunków do ożywienia kontaktów gospodarczych pomiędzy regionami – sygnatariuszami Porozumienia i dążenie do poprawy powiązań transportowych między nimi, bardzo dużego znaczenia nabiera transport o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym na kierunku północ-południe.

Tranzytowy ruch towarowy odbywa się po liniach objętych umową AGTC, które zostały scharakteryzowane w punkcie 3 niniejszego artykułu. W obrębie województwa dolnośląskiego wykorzystywane są przeważnie linie nr 273 i 277 (kierunek Zielona Góra – Wrocław – Opole), a także linie: nr 276 (kierunek Wrocław – Międzyzlesie) i nr 271 (kierunek Poznań – Wrocław).

Zasadniczy przebieg linii CE-59 z portów bałtyckich przez Wrocław i Opole w kierunku przejścia granicznego do Czech Chałupki – Bohumin jest korzystny, jeżeli chodzi o połączenie trzech zachodnich polskich województw i województwa opolskiego z Bratysławskim i Trnawskim 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 Wrocławska – 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 Międzyzlesie – Lichkov. Linia ta na całej długości jest przystosowana do kursowania ciężkich pociągów towarowych i taboru o nacisku osi do 221 kN.

Wariant ciągu komunikacyjnego AGTC CE-59, oznaczony symbolem 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 najcięższych 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.

Coraz większe znaczenie w transporcie międzynarodowym odgrywa transport intermodalny. Rozwój i wspieranie tej formy przewozów jest jednym z priorytetowych celów Porozumienia CETC. Na terenie województwa dolnośląskiego znajdują się obecnie cztery terminale kontenerowe: w Kątach Wrocławskich, Wrocławiu, Brzegu Dolnym 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 [7].

Terminal we Wrocławiu znajduje się przy stacji Wrocław Główny Towarowy i posiada dogodne 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 [6]. 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 kontenerowy w Brzegu Dolnym znajduje się obecnie w trakcie budowy, ale przyjmuje składy pociągowe. Posiada bardzo dogodne położenie zarówno ze względu na przewozy na osi wschód-zachód, jak i północ-południe. Powiązany jest z linią nr 273 (CE-59) – główną osią kolejowego transportu towarowego w korytarzu CETC. Poprzez Rzepin posiada połączenie z linią CE-20, prowadzącą w kierunku zachodnim, zaś w pobliskim węźle wrocławskim – z linią CE-30, biegnącą na wschód.

Terminal we Wróblinie Głogowskim, położony również przy linii nr 273, znajduje się w bliskim sąsiedztwie Huty Miedzi Głogów. Obsługuje transport związany z przemysłem Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego. Przewozy wykonywane są przeważnie w kierunku portu w Szczecinie.

Znaczny ruch towarowy na terenie województwa dolnośląskiego generuje szereg kopalń surowców skalnych, znajdujących się w większości na Przedgórzu Sudeckim [8]. Największe kamieniołomy prowadzą wydobyć na poziomie 3000 ton dziennie, a nawet więcej, co przekłada się na całopociągowe ilości surowca w ciągu doby. Liniami najbardziej obciążonymi pociągami z kruszywem jest ciąg linii: 274, 143 i 281, którymi wywozi się surowiec z okolic Wałbrzycha przez Wrocław i Oleśnicę w kierunku północnym. Linią nr 143 na odcinku z Wrocławia do Oleśnicy prowadzi się przewozy o wielkości przekraczającej nawet 40 pociągów z kruszywem na dobę, nie licząc innych pociągów. Znacznie obciążone są również linie nr 276 (Międzyzlesie – Wrocław), nr 271 (Wrocław – Poznań) i nr 289 (Legnica – Rudna Gwizdanów). Nieco mniejsze przewozy kruszyw wykonuje się po linii nr 273 (CE-59) od strony Wrocławia. Przejmuje ona znaczny potok pociągów z urobkiem skalnym z linii nr 289 dopiero w Rudnej Gwizdanów.

5. Propozycje działań i inwestycji

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. Cele te pozostają aktualne dla kolejnej perspektywy finansowej 2014-2020.

Na chwilę obecną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizuje pierwszy etap modernizacji linii kolejowej CE-59 Międzyzlesie – Wrocław – Szczecin, polegający na przygotowaniu dokumentacji projektowej [5]. 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 Polskie Linie Kolejowe S.A.

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 Polskie Linie Kolejowe S.A. (ciąg Międzyzlesie – Wrocław – Szczecin) bardzo istotnym elementem działań modernizacyjnych jest naprawa linii nr 277 Opole – Wrocław wraz z budową drugiego toru na odcinku Czernica Wrocławska – Wrocław Brochów. Odcinek ten znajduje się w korytarzu przewidzianym do budowy linii dużych prędkości, można więc spodziewać się, że jego gruntowna modernizacja nastąpi w okresie prowadzenia prac budowlanych na linii KDP. Obecnie na linii nr 277 są prowadzone doraźne prace modernizacyjne.

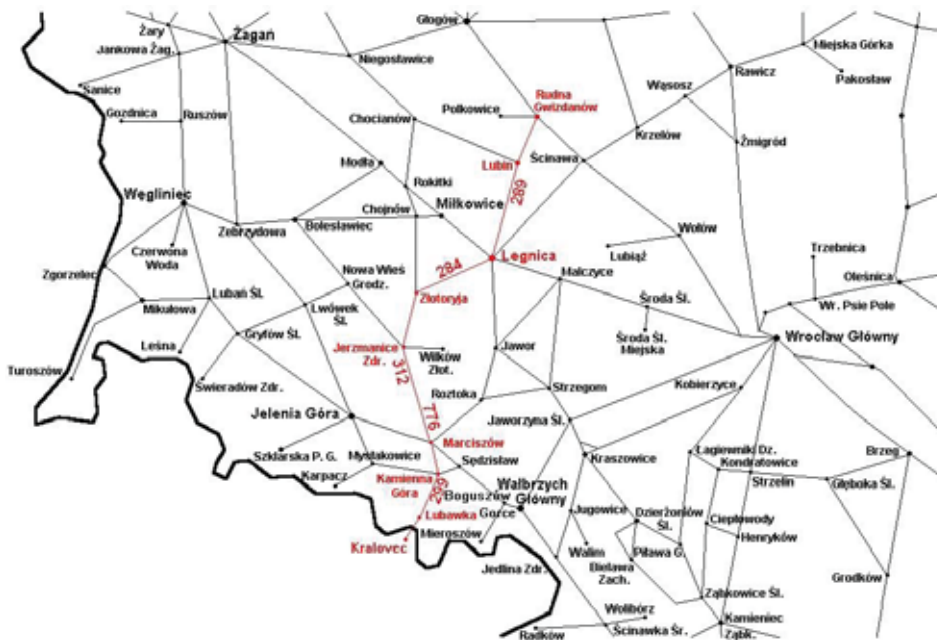
Linia CE-59/1, biegnąca do Czech przez Zawidów, kwalifikuje się niemal w całości do modernizacji, lecz z powodu niedostatku środków finansowych nie jest ujęta w planach modernizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na lata 2014-2020. Linia ta ma duże znaczenie w kontekście połączenia czeskiego Kralovehradeckiego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

Istotnym elementem poprawy prędkości handlowej pociągów i zwiększenia przepustowości 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 Strzelin – Kamieniec Żąbkowicki.

Omawiane w artykule główne linie kolejowe, objęte umową AGTC, stanowią zasadniczy szkielet przebiegu ciągów kolejowych w obrębie korytarza CETC przez województwo dolnośląskie. Naturalna poprzeczna przegroda w korytarzu, jaką są Sudety, a także niedostateczny stan techniczny zdecydowanej większości linii kolejowych o przebiegu północ-południe nie stwarzają racjonalnej alternatywy dla kolejowych połączeń w korytarzu. Jednak rosnące przewozy towarowe zarów-

no o charakterze tranzytowym (pomiędzy regionami partnerskimi Porozumienia CETC), jak i wewnętrzne (zwłaszcza wywóz kruszyw), mogą spowodować konieczność poszukiwania tras alternatywnych względem zasadniczych linii omawianych powyżej, w sytuacji wyczerpywania się przepustowości tych linii.

Jako tego typu alternatywę proponuje się połączenie odgałęziające się od linii CE-59 w Rudnej Gwizdanów i biegnące linią nr 289 do Legnicy, następnie linią nr 284 do Jerzmanowic 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 – Královec. Przebieg alternatywnej trasy przedstawiono na rys. 3.



Rys. 3. Przebieg proponowanego kolejowego ciągu transportowego w korytarzu CETC na terenie województwa dolnośląskiego

Przedstawiony ciąg komunikacyjny wymaga znacznych nakładów finansowych na przywrócenie jego sprawności technicznej, ale jest to najtańsze i najkrótsze połączenie alternatywne wobec istniejących 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.

Innym, alternatywnym wobec linii objętych umowami AGTC, połączeniem, może być linia nr 137, prowadząca z Legnicy przez Kamieniec Żąbkowicki do Kędzierzyna Koźle w województwie opolskim, gdzie łączy się z głównym ciągiem CE-59. Linia ta krzyżuje się z tak ważnymi ciągami w województwie, jak linia nr 274 (Wrocław – Wałbrzych i dalej z możliwością jazdy do Czech przez Mieroszów), czy też linia nr 276 (Wrocław – Międzylesie – Lichkov). Przebieg linii przez ważne węzły kolejowe w województwie stwarza możliwości tworzenia kombinacji połączeń w zależności od zapotrzebowania i aktualnego stanu technicznego odcinków. Przystosowanie linii 137 do wzmożonego ruchu towarowego wymaga znacznie mniejszych nakładów, niż powyżej opisane połączenie przez Marciszów i Lubawkę, jednak omija Czechy. Najważniejsze działania inwestycyjne do przeprowadzenia, to:

- odtworzenie drugiego toru na istniejącym podtorzu na odcinkach Kamieniec Żąbkowicki – Świdnica Miasto i Jaworzyna Śląska – Legnica, łącznie około 97 kilometrów,
- podwyższenie standardu nawierzchni z klasy 5 do klasy minimum 3 na odcinku Przybyłowice – Legnica na długości około 9 kilometrów,
- naprawa nawierzchni i podwyższenie prędkości jazdy z 20 ÷ 50 km/h do minimum 70 km/h na odcinku Świdnica Miasto – Legnica.

6. Podsumowanie

Utworzony w roku 2004 Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC stanowi istotne uzupełnienie układu korytarzy TEN-T, przebiegających w większości wzdłuż osi zachód-wschód. Nadanie ciągom komunikacyjnym statusu europejskiego korytarza transportowego niesie za sobą wiele zalet, do których można zaliczyć m. in. [3]:

- szeroki dostęp do finansowania infrastruktury transportowej zarówno ze środków Unii Europejskiej jak i budżetu państwa; inwestycje w korytarzach transportowych zatwierdzonych przez Unię Europejską są absolutnym priorytetem w dostępie do środków finansowych,
- wykreowanie nowego układu potoków ruchu w transporcie i wzrost przewozów wzdłuż korytarza,
- danie sygnału dla inwestorów o tym, że szlak transportowy będzie się rozwijał i stanowiąca go infrastruktura będzie osiągała parametry zalecane przez Unię Europejską,
- wzrost atrakcyjności regionów położonych wzdłuż korytarza jako partnerów handlowych; stworzenie realnych szans na ożywienie gospodarcze regionów, miast oraz ważnych ośrodków gospodarczych w korytarzu.

Jednym z najistotniejszych celów Porozumienia CETC jest rozwój transportu kolejowego w korytarzu i promowanie przewozów intermodalnych z wiodącą rolą kolei. Najważniejszym przedsięwzięciem, aby móc cele te osiągnąć, jest modernizacja głównych ciągów komunikacyjnych i realizacja inwestycji zmierzających do poprawy stanu technicznego przestarzałej i wyeksploatowanej infrastruktury. Zmodernizowanie infrastruktury i podniesienie prędkości drogowych zaowocuje wzrostem zainteresowania przedsiębiorców do korzystania z przewozów towarów drogą kolejową. Zachęci również przewoźników pasażerskich do uruchamiania nowych, szybkich połączeń, mogących stać się konkurencyjnymi wobec przewozów autobusowych. Wzrost przewozów towarowych pozwoli na utrzymanie linii kolejowych na poziomie rentowności i uzasadniałby inwestycje w infrastrukturę. Nowy korytarz transportowy stanowi szansę na ożywienie przewozów towarowych. Szansa ta jest tym większa w regionie dolnośląskim, iż województwo posiada ogromny i w znacznej części niewykorzystany potencjał przewozowy kruszyw i surowców skalnych.

Bibliografia

- [1] Kwieciński J., Olkowska B., *Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy – tworzenie sieci współpracy regionalnej w Europie*. 14. Ministerialna Konferencja Ministrów Odpowiedzialnych za Planowanie Przestrzenne/Regionalne, Lizbona, 26.-27. października 2006, w: http://www.mrr.gov.pl/aktualnosc/archiwum/Documents/e49b7091e8ec4663b259ca6345ac321a-tekst_pl2.pdf (referat), http://www.mrr.gov.pl/aktualnosc/polityka_rozwoju/Documents/48a08cb375984bf595b710ea4378a570prezentacja_jk_PL2.pdf (prezentacja).
- [2] Id-12 (D-29) Wykaz linii. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa 2011.

-
- [3] CETC - ROUTE 65 – Central European Transport Corridor, w: <http://www.cetc.pl>.
 - [4] Diagnoza stanu województwa dolnośląskiego 2011, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław, kwiecień 2012, w:http://www.umwd.dolnyslask.pl/fileadmin/user_upload/Rozwoj_regionalny/SRWD/Diagnoza_Stanu_SRWD_2012_04_20.pdf.
 - [5] Interaktywna mapa modernizacji linii kolejowych, w: <http://www.plk-inwestycje.pl/>.
 - [6] Polzug Intermodal. Dokąd jeździmy, w: <http://www.polzug.de/pl/nasze-uslugi.html>.
 - [7] Terminal kontenerowy Schavemaker, w: <http://schavemaker.pl/?name=terminal-kontenerowy>.
 - [8] Uchwała nr XXX / 494 / 08 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 września 2008 w sprawie apelu do Rady Ministrów oraz Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej o zabezpieczenie środków w budżecie państwa na rok 2009 na dodatkowe zadania z dziedziny infrastruktury kolejowej.