



Pakiet postulatów TEK

ws. odcinka Kolei Dużych Prędkości Katowice – Ostrawa
oraz przywrócenia kolei do Jastrzębia-Zdroju

Luty – Marzec 2020

W trosce o zapewnienie optymalnego kształtu sieci kolejowej i jej możliwie najlepszej efektywności na obszarze Krainy Górnej Odry, z zachowaniem zasady unikania nadmiernych i nieuzasadnionych kosztów Towarzystwo Entuzjastów Kolei zgłasza do *Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego* następujące postulaty:

1. Budowa odcinka KDP Katowice – Ostrawa w kształcie zbliżonym do linii prostej,
2. Stacja regionalna KDP dla Krainy Górnej Odry w Wodzisławiu Śląskim,
3. Budowa linii kolejowej Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój,
4. Powiązanie KDP z liniami konwencjonalnymi,
5. Rezygnacja z budowy linii KDP Chybie – Godów i Katowice/Gliwice – Jastrzębie-Zdrój,
6. Opcjonalnie: budowa przystanków KDP w Mikołowie i w Żorach,
7. Opcjonalnie: odbudowa linii 172 Gierałtowiec – Orzesze,
8. Opcjonalnie: odbudowa linii 170 Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice.

UZASADNIENIE:

Ad. 1

Budowa linii KDP Katowice – Ostrawa jest od dawna postulowana jako uzupełnienie kolejowej sieci TEN-T. Odległość między głównymi dworcami kolejowymi tych miast wynosi ok. 70 km w linii prostej (z czego ok. 55 km po stronie polskiej), wielkim atutem jest też istnienie naturalnego korytarza omijającego zarówno centra miast i większość terenów zwartej zabudowy, jak i obszary górnicze. Jako erzac tej brakującej magistrali tradycyjnie wykorzystywano okrężną linię przez Chybie i Zebrzydowice, dłuższą o 50 % i omijającą zurbanizowany subregion Krainy Górnej Odry [1], zaś w ostatnich latach większość pociągów międzynarodowych przekierowano na linie 140 i 158, które pozwalają obsłużyć ten subregion, jednakże ze względu na ograniczenia techniczne nie zapewniają atrakcyjniejszego czasu przejazdu. W aktualnym rozkładzie jazdy 2019/2020 najszybszy pociąg trasę Ostrawa – Katowice pokonuje w czasie 1:31, tymczasem linia KDP pozwoliłaby skrócić ten czas co najmniej trzykrotnie.

Linia KDP Katowice – Ostrawa poza oczywistymi zaletami wynikającymi z prostego przebiegu między tymi ośrodkami, umożliwi również efektywną obsługę subregionu Krainy Górnej Odry, celem nadrzędnym musi jednak pozostawać łączenie najważniejszych ośrodków, tj. stolic krajów i regionów, po możliwie najkrótszych trasach. Ośrodki niższej rangi również powinny móc korzystać z takich linii, jednakże dopasowywanie przebiegów magistrali i modyfikowanie całego układu sieci specjalnie dla nich to brak umiaru i zachowania właściwych priorytetów – tym które nie miały szczęścia znaleźć się na trasie KDP należy zaoferować powiązanie z węzłami KDP poprzez linie konwencjonalne [2].

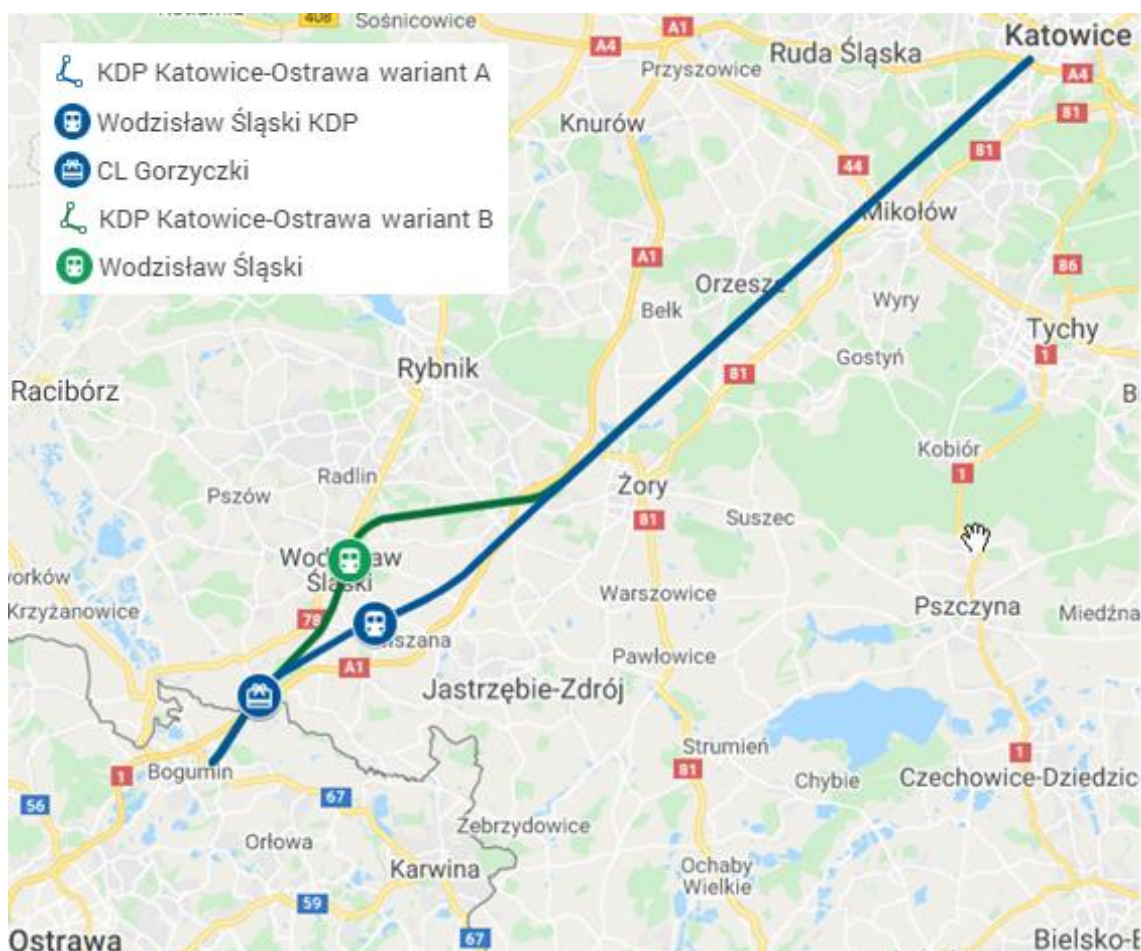
Ad. 2

Wodzisław Śląski jest od szeregu lat pomijany i niedoceniany w oficjalnych dokumentach różnych szczebli. Jeśli miasto w ogóle jest w nich wymieniane, to przytacza się wyłącznie liczbę ludności w jego obecnych granicach administracyjnych, co sprawia, że cała uwaga i troska skupia się na pobliskich, nominalnie większych ośrodkach, zaś wodzisławski obszar funkcjonalny w samym centrum subregionu (składający się poza Wodzisławiem z mniejszych, ale gęsto zaludnionych miast, będących do lat 90. jego dzielnicami – ok. 110 tys., oraz pozostałych gmin powiatu wodzisławskiego – razem ok. 160 tys. mieszkańców) traktowany jest jak obszar peryferyjny. Tymczasem to właśnie Wodzisław Śląski leży na linii prostej łączącej Katowice i Ostrawę, a zarazem w geograficznym centrum liczącego ok. 650 tys. mieszkańców subregionu Krainy Górnej Odry [1] – mówi się, że do Wodzisławia jest blisko z każdego miejsca; dlatego miasto to jest naturalną, doskonałą lokalizacją na regionalną stację KDP.

TEK proponuje lokalizację stacji KDP na terenie Wodzisławia Śląskiego w jednym z dwóch wariantów:

Wariant A – budowa stacji KDP w dzielnicy Wilchwy [3]. Zaletami tego rozwiązania są: lokalizacja dokładnie na linii prostej łączącej Katowice z Ostrawą, bliskość Jastrzębia-Zdroju i węzła autostrady, duży teren do dyspozycji po kopalni „1 Maja” umożliwiający utworzenie węzła z linią konwencjonalną Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój, brak szkód górniczych (wydobycie zakończono w roku 2001), nowy impuls rozwojowy dla dzielnicy wymagającej rewitalizacji, w tym osiedla mieszkaniowego związanego ze zlikwidowaną kopalnią.

Wariant B – wykorzystanie istniejącej stacji Wodzisław Śląski. Zaletą tego wariantu jest przede wszystkim lokalizacja stacji KDP w samym centrum miasta i subregionu uzyskana minimalnym wydłużeniem trasy, bezpośrednie powiązanie z istniejącą koleją konwencjonalną (linia 158) i dostępność miejsca (rozległa grupa towarowa stacji, obecnie wykorzystywana w niewielkim stopniu). Wybór tej lokalizacji wymusza przebieg linii KDP przez skraj obszaru górniczego „Marcel 1”, w rejonie w którym obecnie wydobywanie nie jest prowadzone, należałoby jednak doprowadzić do zmiany wydanej koncesji w celu zabezpieczenia korytarza.



Rys. 1. Warianty KDP Katowice – Ostrawa

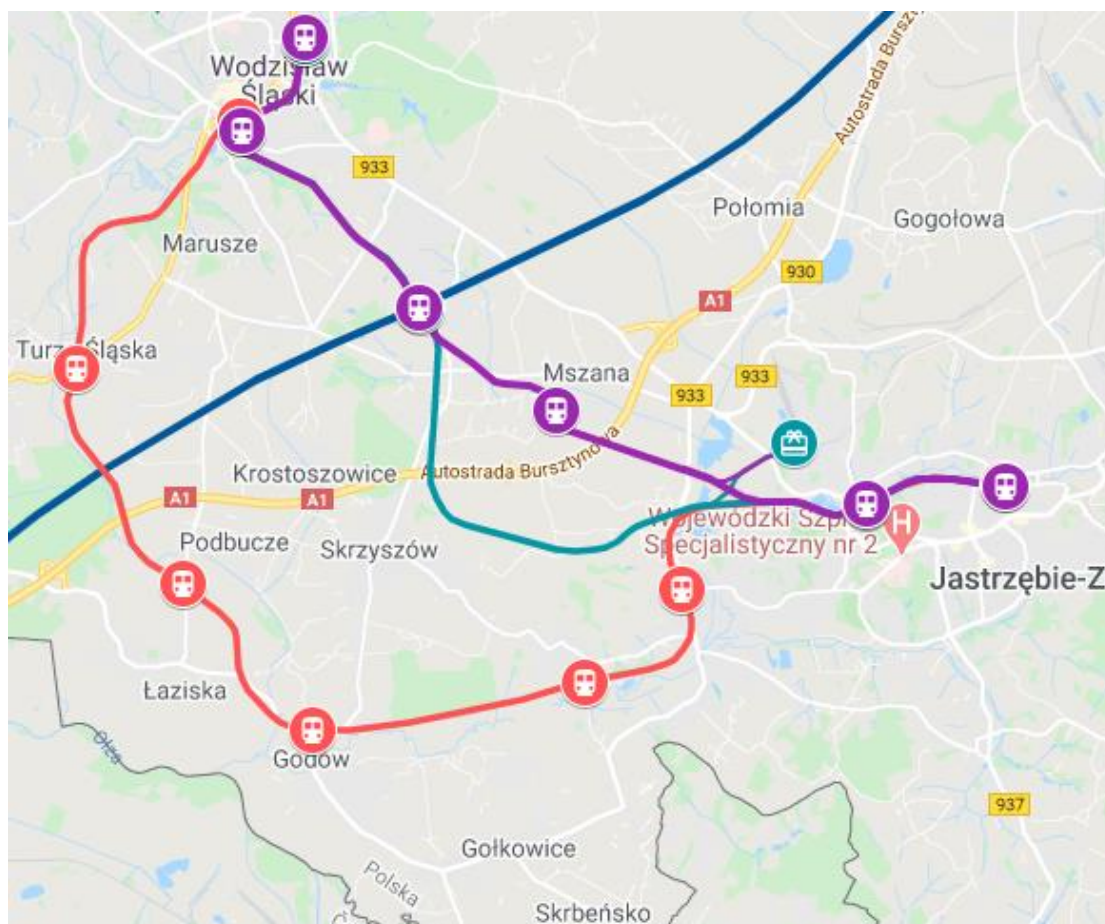
Umieszczenie stacji regionalnej KDP w Wodzisławiu Śląskim jest uzasadnione nie tylko ze względu na lokalizację i potencjał miasta, ale byłoby też jego szansą rozwojową i aktem pewnej dziejowej sprawiedliwości ze strony Państwa Polskiego wobec tego prastarego piastowskiego grodu, boleśnie dotkniętego w latach 90. likwidacją przemysłu i tzw. rozbiorami wodzisławskimi, tj. odrywaniem od miasta dzielnic wbrew woli większości mieszkańców.

Ad. 3

Budowę konwencjonalnej linii kolejowej Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój TEK postuluje w różnych wariantach od zarania swojej działalności [4], początkowo jako odbudowę całego ciągu Wodzisław Śląski – Pawłowice Śląskie, zaś po rozpoznaniu problematyki szkód górniczych w rejonie Jastrzębia-Zdroju rekomendując budowę w pierwszej kolejności odcinka Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój Centrum, łączącego Jastrzębie-Zdrój z siecią kolejową od strony zachodniej, gdzie wydobywcie zakończono w roku 2001 i ustały szkody górnicze.

Kolej konwencjonalna nie musi oznaczać kolei powolnej. Odbudowa linii 159 w starym, okrężnym przebiegu pozwoliłaby uzyskać czas przejazdu w relacji Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój Centrum ok. 20 minut, budując zaś nową linię z wykorzystaniem śladu zlikwidowanej linii 875 można skrócić ten czas o połowę, dzięki czemu czas przejazdu pociągu regionalnego w relacji Jastrzębie-Zdrój – Katowice po liniach konwencjonalnych wynosiłby ok. 1:15 [5]. Projektowanie i budowa tej linii powinny się rozpocząć tak szybko, jak to możliwe, bez uzależniania jej od zaawansowania prac nad KDP, natomiast już na etapie projektu należy przewidzieć możliwe krzyżowanie z KDP i związaną z tym potrzebę budowy odpowiednich łącznic.

Powiązanie linii Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój z KDP Katowice – Ostrawa pozwoli na osiągnięcie czasów przejazdu w relacji Jastrzębie-Zdrój – Katowice ok. 20 minut dla pociągów kwalifikowanych i ok. 30 minut dla regionalnych, zakładając prędkości maksymalne odpowiednio 250 km/h i 160 km/h na KDP oraz 100 km/h na odcinku Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój.



Rys. 2. Warianty linii kolejowej Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój Centrum

Stacja końcowa Jastrzębie-Zdrój Centrum powinna zostać wybudowana w układzie przelotowym, tak aby umożliwić w przyszłości odtworzenie również odcinka do Pawłowic Śląskich. Odbudowę wyłącznie tego ostatniego odcinka przewidują pomysły na kolej dla Jastrzębia-Zdroju forsowane przez lokalny samorząd; rzekomo miałyby to zapewnić szybszy dojazd do Katowic niż przez Wodzisław, założenia te jednak pomijają zupełnie aspekt trwającej eksploatacji górniczej na tym terenie i jej niszczących skutków. Czynne szkody górnicze wymagałyby ciągłych nakładów na naprawy torowiska, zarazem uniemożliwiając utrzymanie na tym odcinku zadowalającej prędkości pociągów pasażerskich, w efekcie czas przejazdu do Katowic, mimo krótszej trasy, byłby porównywalny lub dłuższy niż przez Wodzisław [5], przy daleko większych kosztach budowy i utrzymania linii kolejowej.

Ad. 4

Powiązanie KDP z liniami konwencjonalnymi zapewni lepsze jej wykorzystanie i możliwość odciążenia istniejących fragmentów szlaków jednotorowych, będzie również zbawienne w razie prowadzenia remontów czy nieprzewidzianych ograniczeń w ruchu. Układy łącznic z posterunkami odgałęźnymi powinny powstać na przecięciach KDP: z linią Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój (dla wariantu A), z linią 148 w Żorach oraz z liniami 140 i 169 w Orzeszu.

Ad. 5

W *Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego* zaproponowano układ nowych linii łączących Katowice i Gliwice z Jastrzębiem-Zdrojem, łączący się tam z planowaną linią KDP Chybie – Godów. Tymczasem znacznie korzystniejszym rozwiązaniem zarówno z punktu widzenia regionu, jak i kraju, jest budowa KDP Katowice – Ostrawa w linii prostej oraz uzupełnienie sieci odcinkami kolei konwencjonalnej.

Tab. 1. Porównanie czasów przejazdu wg Koncepcji... i zgodnie z Pakietem postulatów TEK

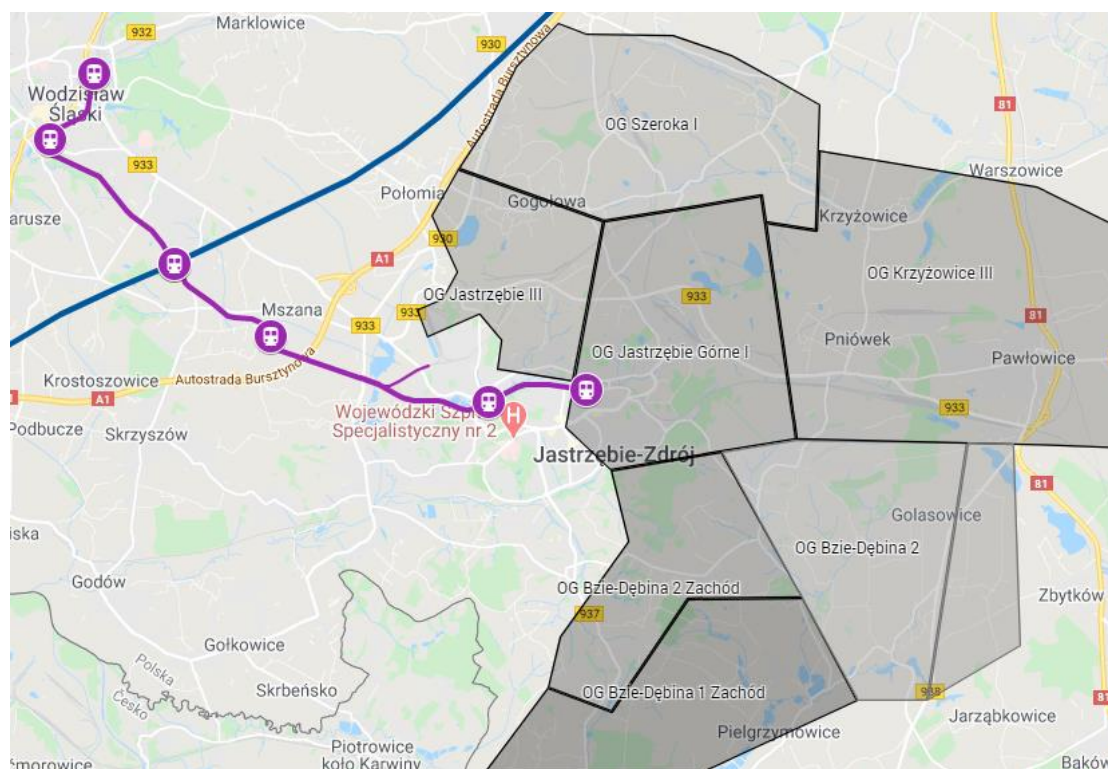
L.p.	Relacja z CPK do:	Czas jazdy z CPK wg Koncepcji...	Czas jazdy z CPK wg Pakietu...	Zysk / strata
...
10	Jastrzębie-Zdrój	1:35	1:40	- 0:05
11	Ostrawa p. Katowice	2:15	1:45	0:30
12	Ostrawa p. Chełmek	1:55	1:55	b/z
...
15	Wodzisław Śląski	2:00	1:35	0:25

Rozwiązanie to pozwala uzyskać aż 30-minutowe skrócenie czasu jazdy w relacji (CPK –) Katowice – Ostrawa w zamian za zaledwie 5-minutowe wydłużenie czasu jazdy z CPK do Jastrzębia-Zdroju. Czas przejazdu CPK – Ostrawa w relacji p. Chełmek pomimo braku nowej linii 170 nie ulegnie zmianie, gdyż zapewni go istniejąca, modernizowana linia 93. Zysk czasowy jest znaczący również w przypadku Wodzisławia Śląskiego, który w powyższej tabeli w *Koncepcji...* został pominięty; w pozostałych przypadkach czasy pozostają bez zmian. Zaoszczędzone zaś przy okazji ok. 1,2 mld zł (ok. 20 km krótsze linie KDP) można przeznaczyć na efektywną rozbudowę sieci linii konwencjonalnych.

Jastrzębie-Zdrój niewątpliwie jest symbolem wykluczenia komunikacyjnego. Udane przywrócenie kolei do tego miasta będzie sporym sukcesem wizerunkowym, należy jednak przy tym zadbać, aby kolej ta była też maksymalnie użyteczna i ekonomiczna, zamiast stać się stworzonym na doraźne potrzeby polityczne symbolem nieudolności i marnotrawienia środków publicznych. Ambicjonalne próby zwiększenia znaczenia Jastrzębia-Zdroju poprzez stworzenie z niego ważnego węzła kolejowego są zrozumiałe, ale nie może być przyzwolenia na rażące marnotrawstwo, jakim byłoby dopuszczenie do budowy KDP na czynnych obszarach górniczych, którymi miasto otoczone jest obecnie z trzech stron (od północy, wschodu i południa), z koncesjami do 2051 roku. [6]

Należy w tym miejscu przypomnieć, że to szkody górnicze były w przeszłości bezpośrednią przyczyną całkowitego zniknięcia z miasta kolei pasażerskiej. Powodują one deformacje istniejących linii kolejowych, skutkując ograniczeniami prędkości zwykle do wartości 20-40 km/h, a zarazem znacząco podnosząc koszty ich utrzymania, dlatego w przypadku projektowania nowych dróg czy kolei omijanie obszarów górniczych, kiedy tylko jest taka możliwość, jest powszechnie przyjętą dobrą praktyką.

O ile propozycję odbudowy w tych warunkach kolei konwencjonalnej do Jastrzębia-Zdroju z kierunku północnego czy wschodniego można uznać za możliwą, choć ze względu na ww. szkody kosztowną i nieuzasadnioną, o tyle budowa odcinka KDP przez to miasto jest już pomysłem zupełnie irracjonalnym i bezzasadnym. Trudno nawet oszacować koszty, które należałoby ponieść, aby utrzymać KDP na tym terenie dochowując standardów bezpieczeństwa, gdyż sytuacja ta nie ma precedensu w świecie.



Rys. 3. Obszary górnicze wokół Jastrzębia-Zdroju

W dyskusjach nt. przywrócenia kolei pasażerskiej do Jastrzębia-Zdroju TEK stale podnosi problematykę szkód górniczych, proponując rozwiązania omijające takie tereny, jednak władze lokalne, jak i niektórzy parlamentarzyści próbują te problemy przemilczać, uparcie forsując rozwiązania, które tylko pozornie są lepsze, w rzeczywistości powodując lawinowy wzrost kosztów, a które – wbrew pozorom – nie wniosą dla miasta żadnej wartości dodanej.

Odrębną kwestią są wątpliwości dotyczące zasadności budowy nowej linii kolejowej Chybie – Godów, kiedy w odległości kilku kilometrów na południe istnieje modernizowana linia magistralna 93, łącząca stację Chybie z granicą państwa i zapewniająca krótsze połączenie z Ostrawą niż linia proponowana, a przy tym przebiegająca poza obszarami górniczymi. Jedynym uzasadnieniem budowy nowej linii jest hasło „kolej dla Jastrzębia-Zdroju”, jednak bez dobudowy dodatkowych linii ewentualna stacja KDP w tym mieście, położonym na skraju Krainy Górnej Odry, byłaby słabo dostępna dla mieszkańców reszty subregionu, również czas przejazdu w relacji Katowice – Ostrawa z wykorzystaniem tej linii nie byłby atrakcyjny (nawet gdyby pominąć kwestię szkód górniczych). W takiej sytuacji należy się liczyć z tym, że z punktu widzenia przewoźników dalekobieżnych atrakcyjniejsza pozostanie trasa wiodąca liniami konwencjonalnymi 140 i 158 (mimo jej ograniczeń), zaś stacja KDP w Jastrzębiu-Zdroju stanie się symbolem nietrafionych inwestycji.

Linia Chybie – Godów wydaje się mało przydatna również dla ruchu regionalnego, ponieważ nie zapewnia żadnej wartości dodanej poza obsługą samego Jastrzębia-Zdroju, do którego w tym układzie musiałyby kursować dodatkowe, dedykowane pociągi, bez związku z innymi miastami subregionu. Dla tych pociągów należałoby znaleźć dodatkowy tabor i miejsce w obciążonym węźle katowickim.

Dopiero dobudowa linii Katowice – Jastrzębie-Zdrój nadałaby więcej sensu temu przedsięwzięciu, ale dlaczego nie budować po prostu linii KDP Katowice – Ostrawa? Dlaczego lokalizować węzeł akurat w Jastrzębiu, kosztem olbrzymich nakładów na utrzymanie linii na obszarach górniczych i narażania bezpieczeństwa pasażerów, skoro tych wszystkich problemów można uniknąć raptem kilka kilometrów na zachód od miasta, tworząc optymalny układ, korzystniejszy nie tylko dla szeregu innych miast, ale nawet dla samego Jastrzębia? Wszak po doprowadzeniu kolei konwencjonalnej od strony zachodniej, tj. od Wodzisławia Śląskiego, miasto zyskałoby atrakcyjną siatkę połączeń regionalnych (która jest tam najbardziej potrzebna), a prawdopodobnie i kilka kwalifikowanych [\[7\]](#). A jakie połączenia może miasto uzyskać stając się węzłem kolejowym na liniach w szerszym kontekście stosunkowo mało przydatnych, za to bardzo drogich? Tej refleksji brakuje wśród ludzi zabiegających o kolej w Jastrzębiu-Zdroju.

Wystarczy poprowadzić KDP prosto między Katowicami i Ostrawą, oraz połączyć Jastrzębie-Zdrój koleją konwencjonalną z Wodzisławiem Śląskim, aby uzyskany kształt sieci był optymalny i adekwatny do rangi poszczególnych ośrodków. Ważne jest również, że linie Katowice – Ostrawa i Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój można budować zupełnie niezależnie od siebie, gdyż każda z nich sama w sobie będzie stanowić ważny element sieci.

Ad. 6

Budowa przystanków KDP w Mikołowie i Żorach znacząco zwiększyłaby dostępność obszarów funkcjonalnych tych miast i pozwoliła efektywnie wykorzystać KDP Katowice – Ostrawa również w ruchu regionalnym, zapewniając mieszkańcom atrakcyjne połączenie ze stolicą województwa, w szczególności Żor, które nie posiadają dziś dogodnego dojazdu kolejowego do Katowic. Połączenie mogłoby być realizowane np. pociągami kategorii regio-ekspres w relacji Katowice – Jastrzębie-Zdrój, na odcinku Katowice – Wodzisław Śląski kursującymi linią KDP.

Przystanki KDP byłyby też godziwą rekompensatą dla lokalnej społeczności za niedogodności związane z budową i funkcjonowaniem linii KDP, przyczyniając się do wzrostu poziomu społecznej akceptacji.

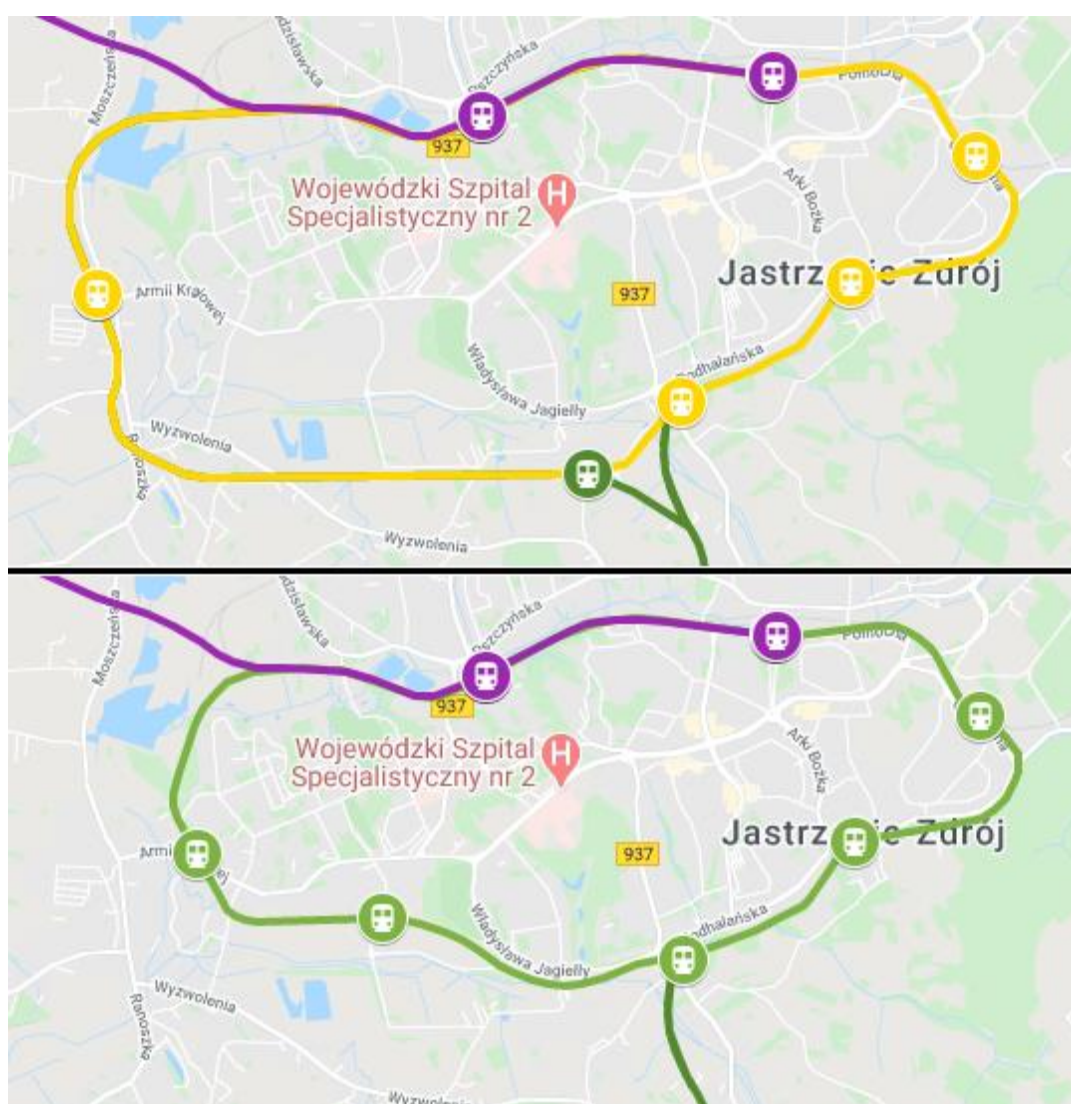
Ad. 7

Odbudowa linii Orzesze – Gierałtowiec to pożądane uzupełnienie sieci kolejowej, które pozwoliłoby uzyskać atrakcyjne połączenie kolejowe Krainy Górnej Odry z Gliwicami poprzez wykorzystanie KDP Katowice – Ostrawa i łącznic w Orzeszu.

Ad. 8

Odbudowa linii 170 Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice przyczyniłaby się do uzupełnienia sieci kolejowej w rejonie Jastrzębia-Zdroju, umożliwiając m.in. mieszkańcom Krainy Górnej Odry wygodny dostęp do subregionów Śląska Cieszyńskiego i Podbeskidzia, w tym miejscowości górskich, tamtejszym mieszkańcom zaś dostęp do linii KDP Katowice – Ostrawa i możliwość dogodnego dojazdu do stolicy województwa. Na szlaku tym znajdują się obszary górnicze z wydanymi koncesjami, jednak w tym rejonie, w przeciwieństwie do północnych i wschodnich rejonów miasta, wydobywanie nie jest jeszcze prowadzone i jest szansa zabezpieczenia korytarza pod linią kolejową.

Dodatkowo można rozważyć rozbudowę kolei na terenie Jastrzębia-Zdroju do postaci kolei obwodowej, poprowadzonej w granicach filara ochronnego wokół terenu ścisłej zabudowy, w ok. 80 % po torowiskach istniejących wcześniej linii kolejowych [8].



Rys. 4. Propozycje kolei obwodowej Jastrzębia-Zdroju

Przypisy:

- [1] - <https://subregion.pl/kraina-gornej-odry-marka-turystyczna-obszaru-subregionu-zachodniego/>
- [2] - <https://link.do/kdp-jz>
<https://link.do/duza-predkoscia-przez-slask>
- [3] - <https://link.do/wilchwy>
- [4] - [http://tek.wb.pl/jz/2013-11-08_tek-umws\(k\).pdf](http://tek.wb.pl/jz/2013-11-08_tek-umws(k).pdf)
[http://tek.wb.pl/jz/2014-09-04_tek_czt\(st\).pdf](http://tek.wb.pl/jz/2014-09-04_tek_czt(st).pdf)
http://tek.wb.pl/jz/2017-03-23_tek-sjz.pdf
http://tek.wb.pl/jz/2017-11-17_tek-ki.pdf
http://tek.wb.pl/jz/2018-01-23_tek-mi.pdf
http://tek.wb.pl/jz/2019-01-31_tek-wsw.pdf
[http://tek.wb.pl/jz/2019-04-11_tek mi bp.pdf](http://tek.wb.pl/jz/2019-04-11_tek_mi_bp.pdf)
[http://tek.wb.pl/jz/2019-12-19_tek-cpk .pdf](http://tek.wb.pl/jz/2019-12-19_tek-cpk_.pdf)
- [5] - http://tek.wb.pl/jz/2019-03-19_sym_jk.pdf
- [6] - https://link.do/podtorze_na_szkodach
https://link.do/jz_zalewisko
https://link.do/jz_cicha
<https://link.do/uskok>
<https://jastrzebieonline.pl/news,5000,powstanie-kolejowe-polaczenie-jastrzebia-i-katowic.html>
<http://jasnet.pl/?m=wydarzenia&id=50267>
- [7] - http://tek.wb.pl/jz/2019-02-28_pic_tek.pdf
- [8] - <https://link.do/kdp-jz>



*Towarzystwo Entuzjastów Kolei
ul. Młodzieżowa 300 K, 44-373 Wodzisław Śl.
Organizacja Pożytku Publicznego
NIP: 647-256-87-39 KRS: 0000497319
<http://tek.wb.pl> tek@wb.pl*