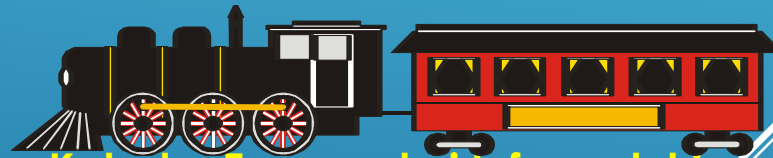


Plan prezentacji

1. **Model przestrzennego systemu infrastruktury transportowo przesyłowej Polski do 2030**
2. **Alternatywne wersje trasy linii kolejowych na terenie Powiatu Mikołowskiego**
3. **Mapki przebiegu Katowice - Ostrawa**



Katedra Transportu i Informatyki

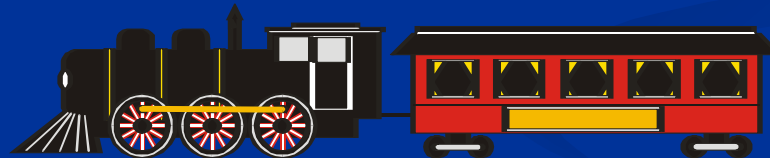
Prof. Marek SITARZ

Woźniki, 12 listopad 2020 r.

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

Model przestrzennego systemu infrastruktury transportowo przesyłowej Polski do 2030



Katedra Transportu i Informatyki

Prof. Marek SITARZ

Woźniki, 12 listopad 2020 r.

KONCEPCJA MODELU PRZESTRZENNEGO ZINTEGROWANEGO SYSTEMU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWO-PRZESYŁOWEJ GÓRNEGO ŚLASKA

Cele pracy

- Opracowanie założeń do przygotowania długofalowej polityki transportowo-przesyłowej kraju opartej na transportowych i przesyłowych potrzebach regionu
- Opracowanie metodologii postępowania dla regionalnej polityki transportowo-przesyłowej kraju
- Zapewnienie warunków do integracji systemu transportowo-przesyłowego Górnego Śląska i Polski z Unią Europejską

Podstawowe założenia pracy:

- Rozwiązywanie problemów transportowo – przesyłowych „od ogółu do szczegółu”
- Nadrzędność ekologii, z możliwością uzasadnionych kompromisów
- Integracja wszystkich systemów transportowo-przesyłowych regionu

Podstawowe zadania dla przyjętego modelu:

- Określić specyfikę i indywidualność regionu
- Zapewnić utrzymanie zrównoważonego rozwoju przyrodniczego i kulturowego regionu
- Uwzględnić aspekty obronności Państwa
- Określić zależność i wymagania dotyczące sprawności funkcjonowania poszczególnych komponentów struktury przestrzennej (ekologicznych, społecznych, gospodarczych, kulturowych, oraz komunikacyjnych i przesyłowych)
- Budować integralność funkcjonalno-przestrzenną regionu i otoczenia

Spotkanie przedstawicieli Europejskich Ministerstw Transportu, 15.01.2007 r.



Zespół Projektów Zamawianych

- Minister dr Eugeniusz WRÓBEL

Program rozwoju polskiego transportu

- Prof. Janusz DYDUCH

Polski transportowy potencjał badawczy

- Prof. Marek SITARZ

Polskie strategiczne transportowe projekty badawcze 2007 r.

1. MODEL PRZESTRZENNEGO SYSTEMU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ POLSKI DO 2030
2. ROZWÓJ METOD, SYSTEMÓW POZYCJONOWANIA I NAWIGACJI SATELITARNEJ W TRANSPORCIE
3. ZRÓWNOWAŻONY SYSTEM ZWIĘKSZANIA PRZEPUSTOWOŚCI, EFEKTYWNOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA PORTÓW LOTNICZYCH W POLSCE
4. NOWE MATERIAŁY, TECHNOLOGIE I METODY DIAGNOSTYCZNE INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I KOLEJOWEJ
5. ZMNIEJSZENIE UCIAŻLIWOŚCI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO DLA ŚRODOWISKA

MEKLEMBURGIA

SZCZECIN

GDAŃSK

ROSJA

LITWA

OLSZTYN

BRANDENBURGIA

POZNAŃ

ŁÓDŹ

WARSZAWA

BIAŁORUŚ

WROCŁAW

SAKSONIA

KRAKÓW

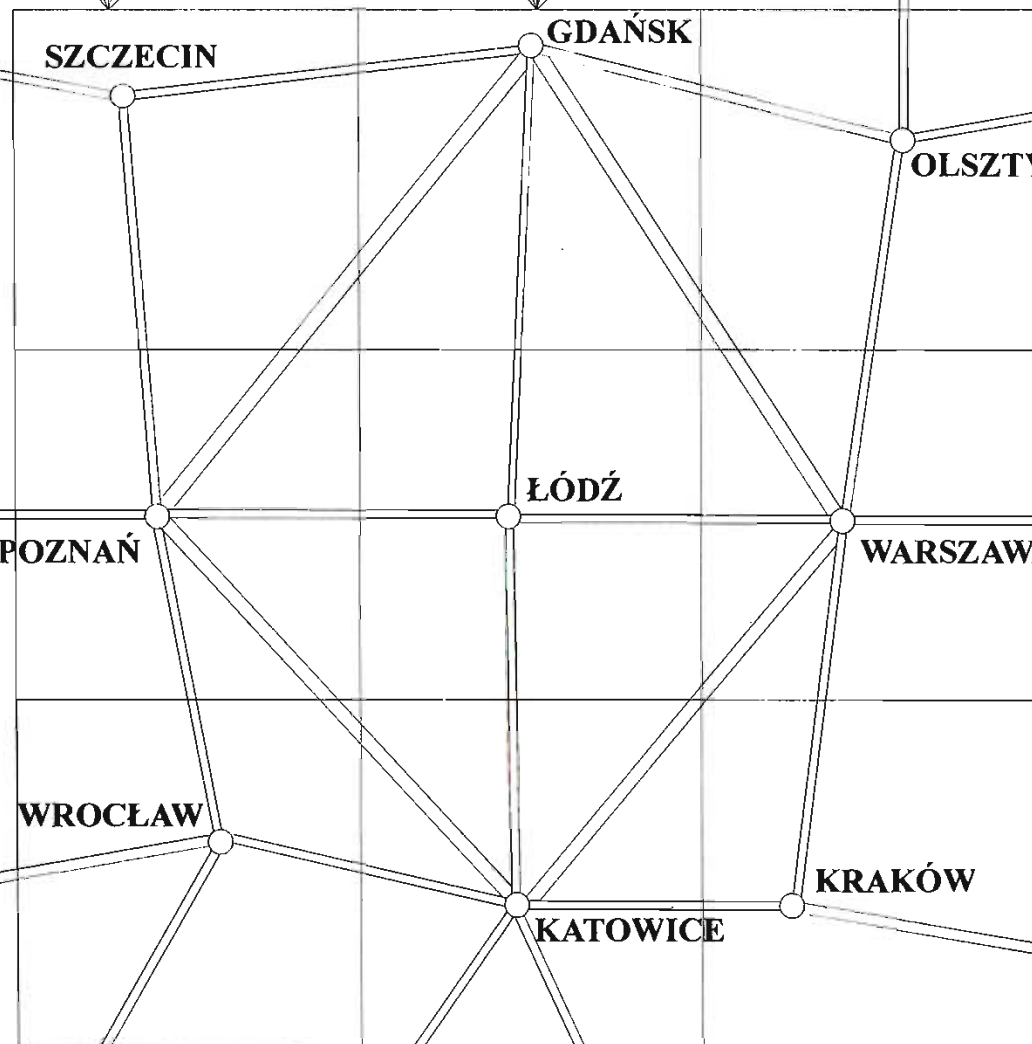
UKRAINA

KATOWICE

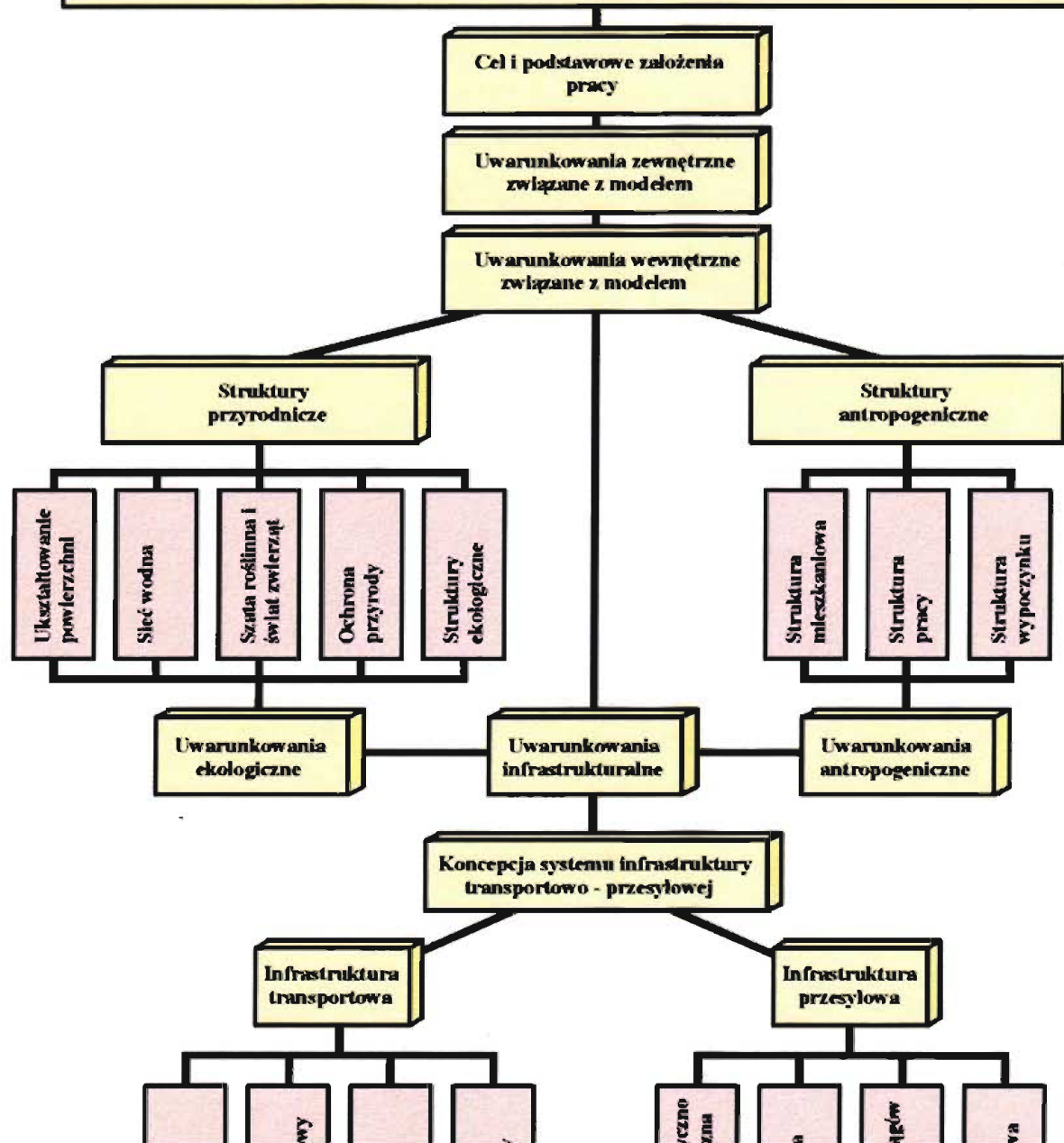
CZECHY

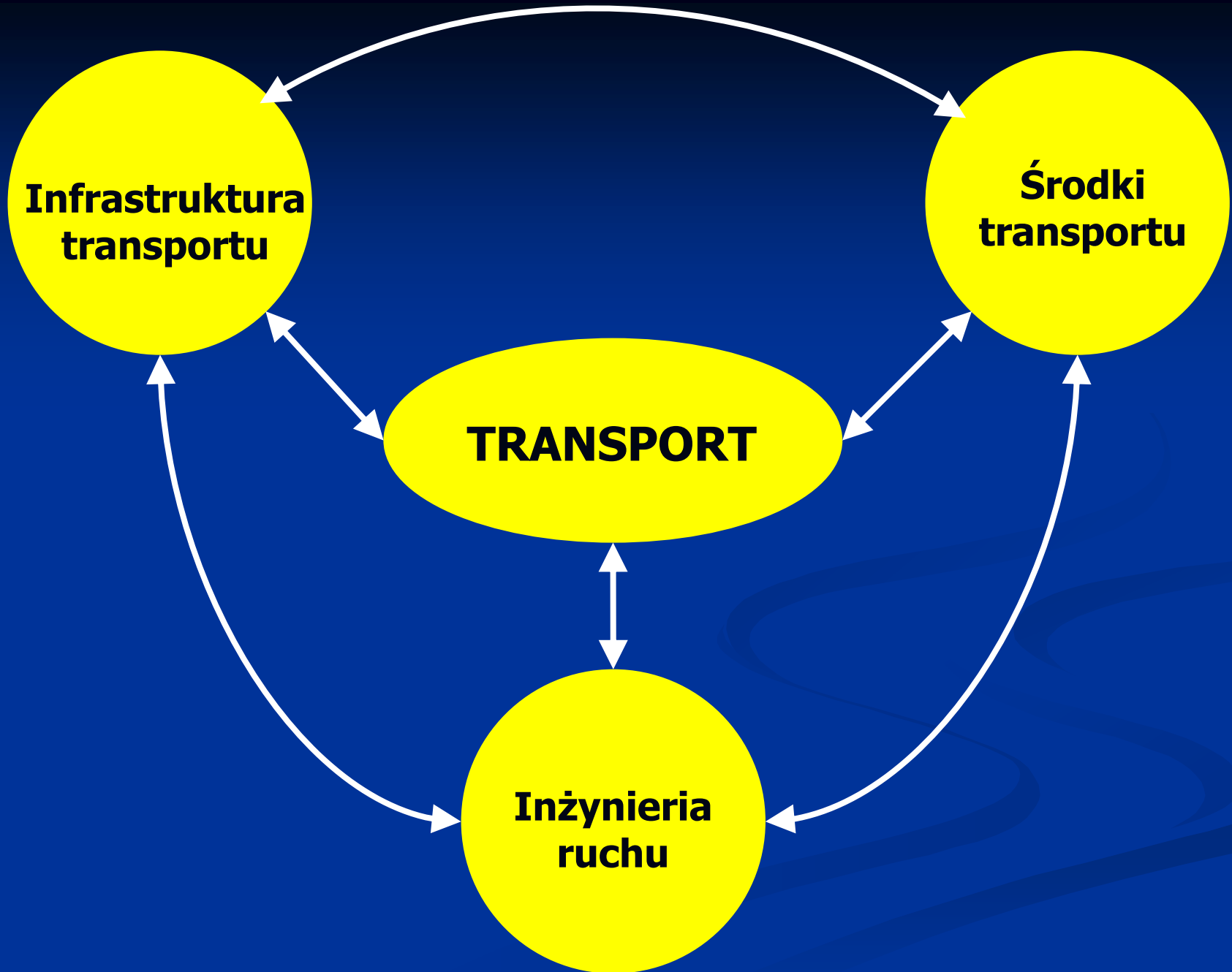
MORAWY

SŁOWACJA



Koncepcja modelu przestrzennego zintegrowanego systemu infrastruktury transportowo - przesyłowej Górnego Śląska w skali 1:500 000 i ogólniejsze







Podstawowe cele projektu

- opracowanie założeń do przygotowania długofalowej polityki transportowej kraju,
- dostosowanie systemu infrastruktury transportowej Polski do standardów Unii Europejskiej i zapewnienie warunków do integracji systemu transportowego Polski z analogicznymi systemami w krajach europejskich,
- pracowanie metodyki postępowania dla optymalizacji przestrzennego ukształtowania systemu infrastruktury transportowej Polski w horyzoncie do 2030 roku,
- podniesienie stanu bezpieczeństwa związanego z użytkowaniem infrastruktury transportowej,
- wzrost bezpieczeństwa energetycznego Polski,
- zwiększenie konkurencyjności polskiej gospodarki.



1. Istota problemu

Infrastruktura transportowo-przesyłowa:

- to jeden z kluczowych elementów decydujących o funkcjonowaniu gospodarki,
- nie może być projektowana i kształtowana wyłącznie w oparciu o aspekty ekonomiczne i techniczne,
- musi uwzględniać trendy rozwojowe: gospodarcze i polityczne nie ograniczające się do terytorium Polski,
- musi uwzględniać aspekty społeczne, ekologiczne, a także obronne.



3. Interdyscyplinarność projektu

- Projekt obejmuje różne obszary techniczne (transport, energetyka, przesył rurociągowy, informatyka i telematyka), aspekty ekonomiczne, a także kwestie społeczne, ochrony środowiska, obronne, dotyczące gospodarki przestrzennej, oraz oddziaływania na szczeblu lokalnym.
- Zagadnienia te będą wpływały na kształt modelu poprzez wskazywanie ograniczeń dla możliwych rozwiązań. Będą też tworzyły przesłanki do prowadzenia weryfikacji wyników częściowych prac.
- Złożoność zagadnień i wynikająca z niej interdyscyplinarność projektu musi znaleźć swoje odzwierciedlenie w składzie konsorcjum realizacyjnego.

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

Alternatywne wersje trasy linii kolejowych na terenie Powiatu Mikołowskiego

Dziękuję za uwagę. Pytania?

Prof. dr hab. inż. Marek Sitarz
Katedra Transportu i Informatyki
Akademia WSB

Woźniki, 12 listopad 2020 r.

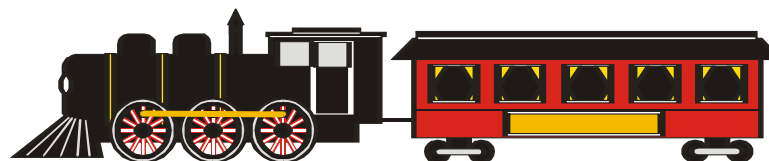
Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

Alternatywne wersje trasy linii kolejowych na terenie Powiatu Mikołowskiego

Zagadnienia strategiczne i rozwoju regionalnego

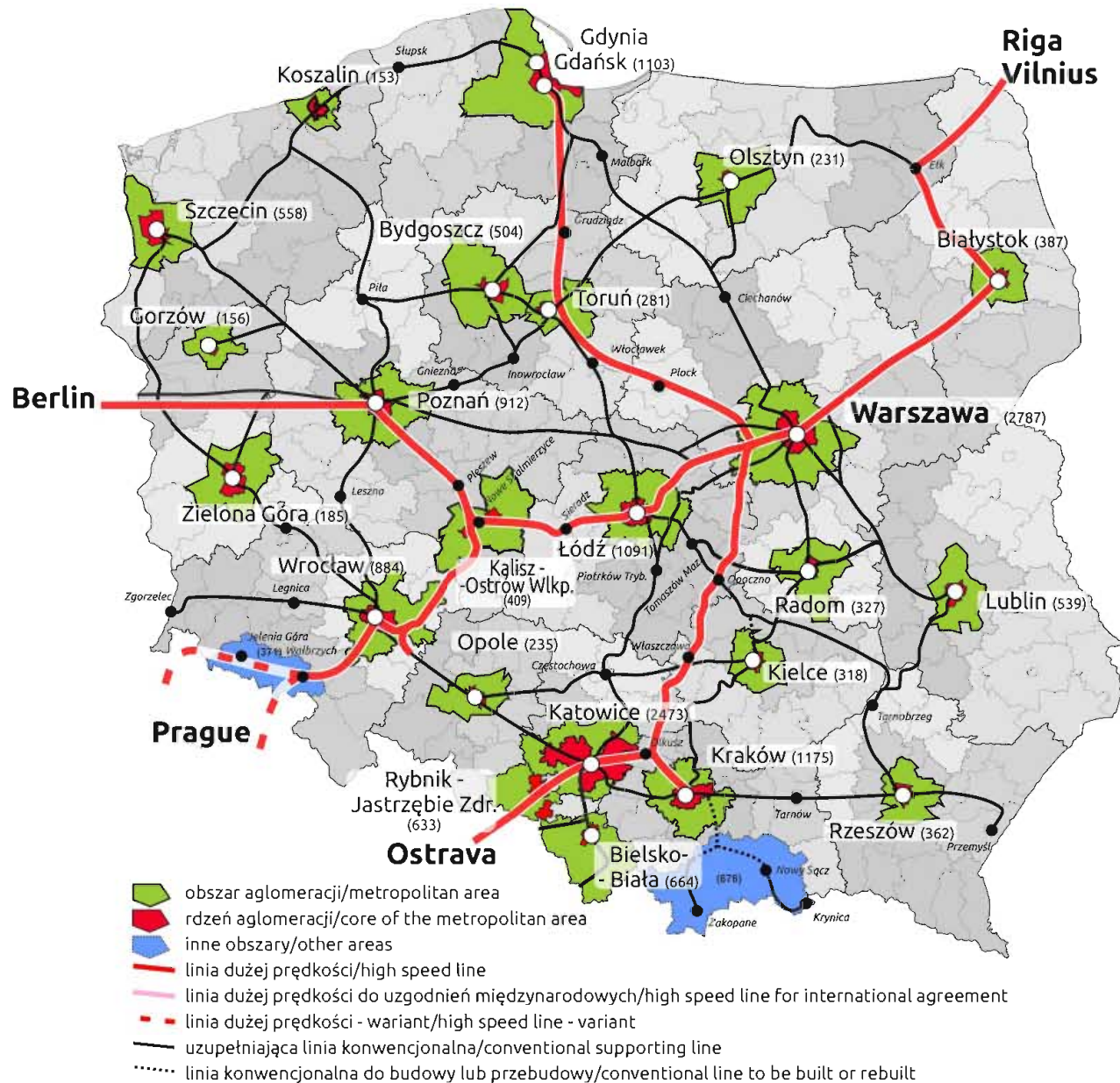
Prof. dr hab. inż. Marek Sitarz
Katedra Transportu i Informatyki
Akademia WSB
Dąbrowa Górnicza



Woźniki, 12 listopad 2020 r.

Analizowane prace

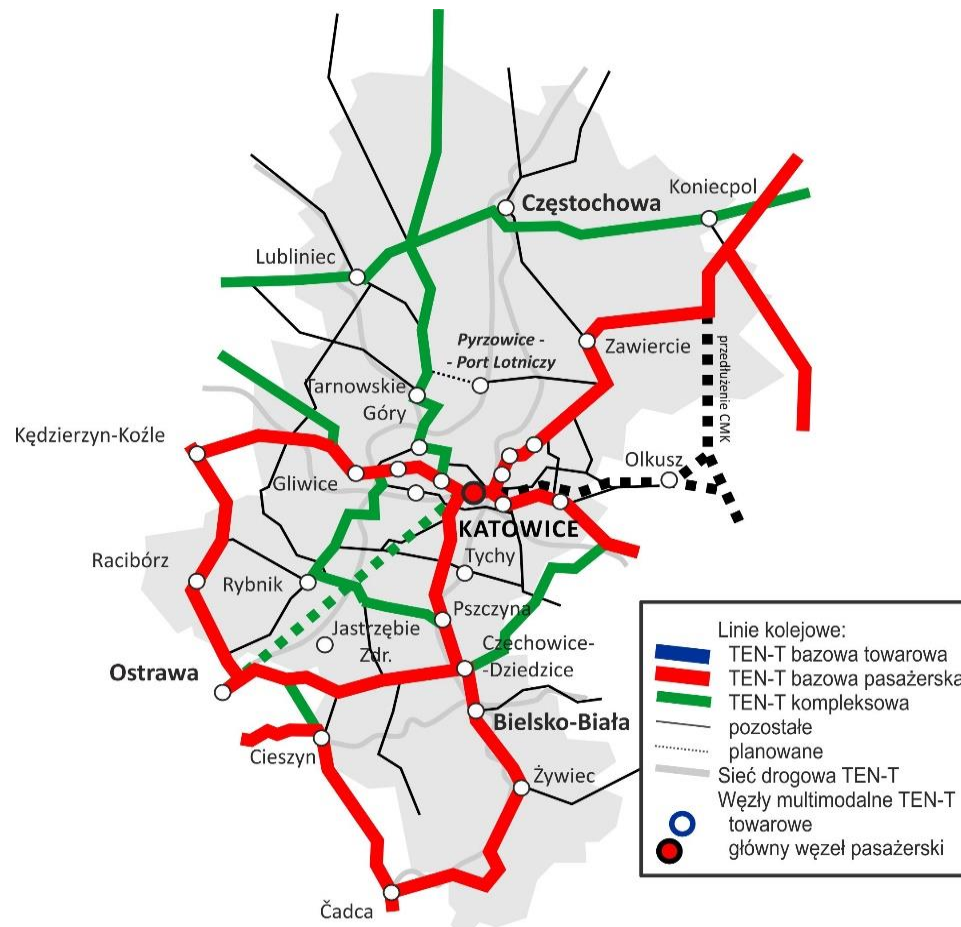
- 1. Projekt 1.** Linia TEN-T Katowice – Ostrawa w projekcie linii CMK Południe (2011).
- 2. Projekt 2.** Koncepcji systemu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”) (2019).
- 3. Projekt 3.** Koncepcja rozwoju infrastruktury kolejowej dla Katowic i regionu w aspekcie krajowym oraz międzynarodowym.
- 4. Projekt 4.** Prezentacja LK 170 Katowice – Ostrawa. Podstawowe informacje o projekcie. Opracowanie CPK. 2020.



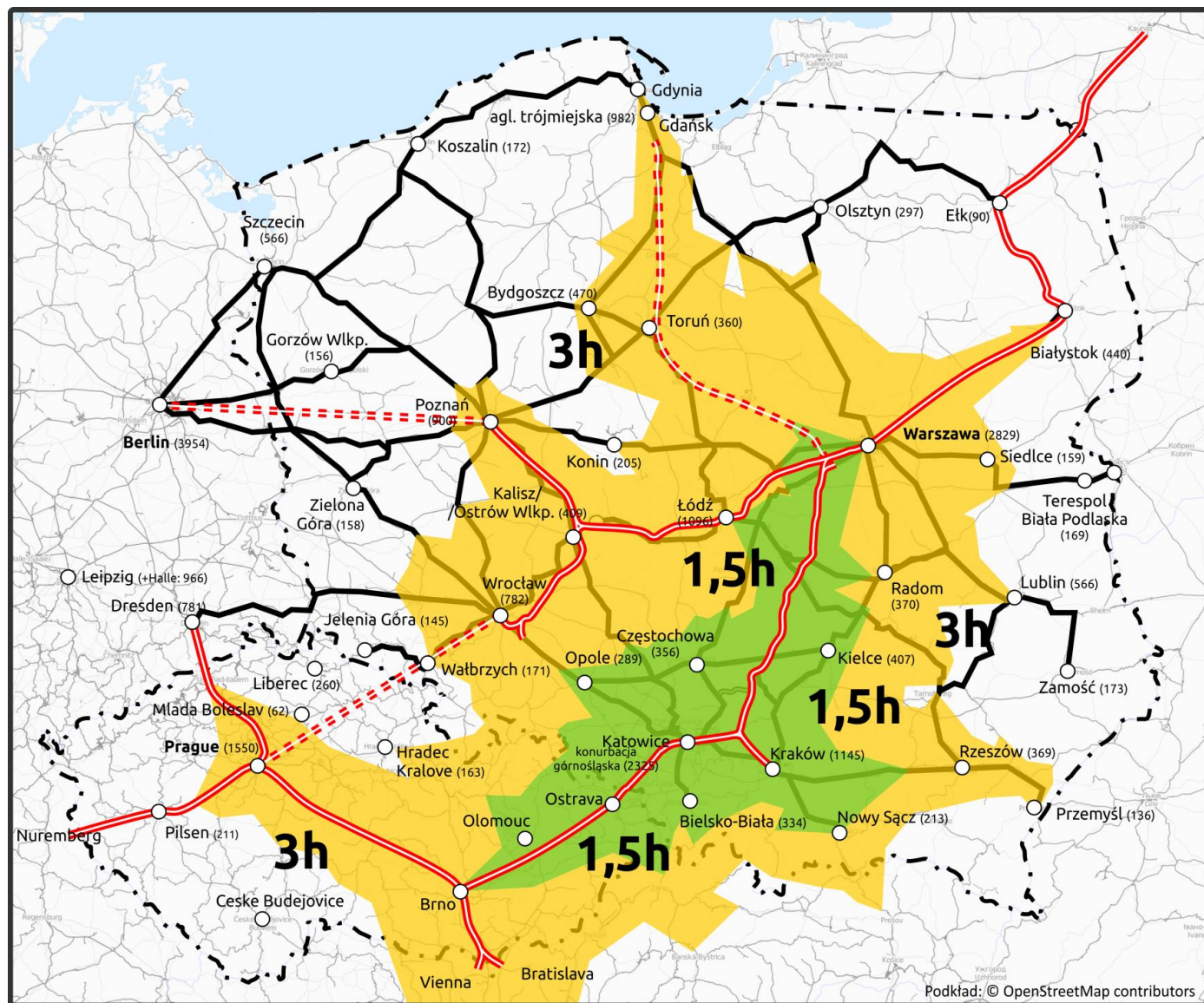
Projekt 1 (2011 r.)

Linia TEN-T Katowice – Ostrawa w projekcie linii CMK Południe (2011)

Rys. 1. Sieć TENT na terenie Województwa Śląskiego wg Rozp. UE 1315/2013



Z Katowic przy 300km/h



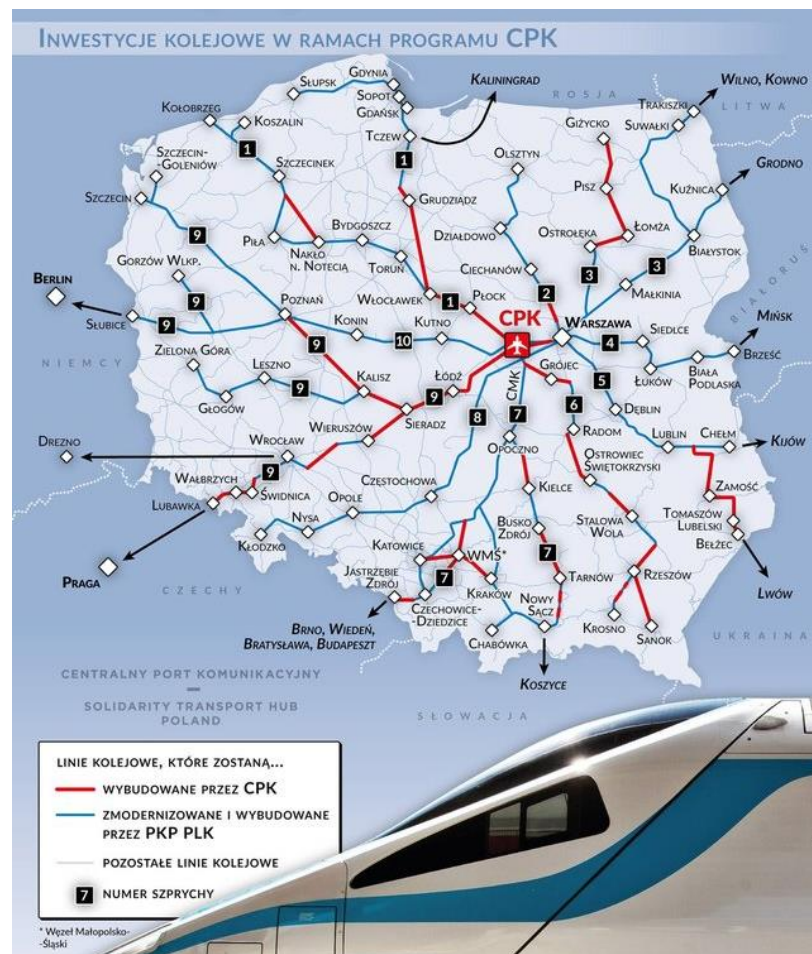
Linia TEN-T Katowice – Ostrawa w projekcie linii CMK Południe (2011)

Główne założenia wg projektu linii CMK Południe:

- 1) W wykonanym projekcie linii dużych prędkości TEN-T z Katowic do Ostrawy przez Aglomerację Rybnicką (2011) ujęte zostały wymagania aby nowa linia była główną osią transportową w tym regionie integrującą zachodnią i wschodnią część województwa.
- 2) W prowadzonych w późniejszym okresie analizach założono stworzenie na bazie tej planowanej linii odpowiednich łącznic i by-passów, które umożliwiłyby organizację rozbudowanego systemu połączeń regionalnych w południowej części województwa obejmującego większość miast regionu (rys. 2).
- 3) Główny węzeł transportowy znajdowałby się w centrum aglomeracji rybnickiej. Zaproponowano też budowę stacji na głównej linii przynajmniej dla części pociągów międzynarodowych, która byłaby regionalnym węzłem multimodalnym.
- 4) Projekt linii Katowice – Ostrawa został wykonany w ramach Studium Wykonalności - Projekt modernizacji linii CMK Południe sfinansowany ze środków UE nr umowy FS 2006/PL/16/C/PA/002 – 01 (46 mln zł. !!!)

5. Założeniem eksploatacyjnym w wykonanym projekcie linii Katowice – Ostrawa była separacja ruchu o drastycznie odmiennej charakterystyce tj. ruchu regionalnego i lokalnego, który korzystałby z sieci konwencjonalnej oraz ruchu dalekobieżnego korzystającego z linii dużej prędkości. W ramach dalszych studiów zaproponowano rozszerzenie formuły obsługi o ekspresy regionalne, które opuszczałyby strefę aglomeracyjną Katowic bez problemów, korzystając z linii szybkiej, a następnie zjeżdżałyby systemem łącznic na linie konwencjonalne i docierały do istniejących stacji i przystanków.

Projekt 2 (2019r.)



Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

Porównanie systemu Węzła Miejskiego TEN-T Katowice i koncepcji systemu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”)

System Węzła Miejskiego TEN-T Katowice	System kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”)
Integruje system transportowy Śląska wokół stolicy województwa jako hubu Transeuropejskiej Sieci Transportowej	Koncepcja jest ukierunkowana na zapewnienie dojazdów do planowanego portu lotniczego pod Warszawą
System oparty jest międzynarodowej linii dużej prędkości północ – południe: Warszawa – Katowice – Ostrawa, krzyżującej się Katowicach z linią konwencjonalną TEN-T w osi wschód – zachód	Koncepcja zakłada budowę nowego węzła na wschodnim pograniczu województwa śląskiego i faktycznie ograniczenie roli integracyjnej Węzła TEN-T Katowice
Wszystkie pociągi międzynarodowe przejeżdżają przez Katowice jako główny węzeł przesiadkowy efektywnie powiązany z systemem kolei metropolitarnej i aglomeracyjnej (oraz przez inne miasta regionu leżące na ich trasie)	Koncepcja zakłada potencjalne przejazdy tylko wybranych pociągów międzynarodowych przez Katowice a główną trasą międzynarodową ma być linia częściowo nowa a częściowo zmodernizowana przebiegająca na wschodnim pograniczu Województwa Śląskiego
Linia dużej prędkości Katowice – Ostrawa porządkuje układ transportowy Śląska jak główna magistrala o wysokich parametrach w osi północ - południe	Koncepcja nie przewiduje budowy takiej linii
Linia dużej prędkości Katowice – Ostrawa umożliwia wykorzystanie jej dla ekspresowych pociągów regionalnych skracających znacznie czas podróży z miast południowe Śląska do Katowic	Koncepcja nie przewiduje budowy takiej linii

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyń, Olkusz, Żywiec, Kraków

Porównanie systemu Węzła Miejskiego TEN-T Katowice i koncepcji systemu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”)

System Węzła Miejskiego TEN-T Katowice	System kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”)
Dla linii dużych prędkości przez węzeł katowicki wykonane zostały już studia wykonalności sfinansowane ze środków unijnych, co wpływa na możliwość szybkiej realizacji projektu	Dla koncepcji nie ma żadnych studiów wykonalności ani analiz ruchowych i ekonomicznych
Projekt przeszedł konsultacje społeczne, jest ujęty w dokumentach strategicznych regionu oraz w unijnych (Rozp. UE 1315/2013)	Dla koncepcji nie było takiej rangi konsultacji społecznych i nie jest ujęta w strategicznych dokumentach Katowic i Województwa Śląskiego
Dotychczas opracowany system Węzła Miejskiego TEN-T Katowice spełnia wszystkie cele koncepcji by-passa „szprychy” z zachowaniem korzyści dla regionu oraz przy lepszym przejeździe w relacjach międzynarodowych	Koncepcja przynosi straty dla Katowic i regionu powodując jego dezintegrację i zahamowanie planów rozwojowych
Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach jest podstawowym elementem Węzła Miejskiego TEN-T Katowice	W tej koncepcji Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach nie występuje jako jej element i istnieją obawy, że może być marginalizowany
Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach jest podstawowym elementem rozwoju społeczno-gospodarczego tego regionu i Polski południowo-wschodniej	W tej koncepcji nie ma odniesienia, że Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach będzie ważnym elementem rozwoju społeczno-gospodarczego tego regionu i Polski południowo-wschodniej
System ten spełnia podstawową istotę transportu jaką jest integracja węzłów w regionach	System ten nie spełnia podstawowej istoty transportu jaką jest integracja węzłów w regionach

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyń, Olkusz, Żywiec, Kraków

Wnioski

Mając na uwadze przedstawioną w opracowaniu „Koncepcję rozwoju infrastruktury kolejowej dla Katowic i regionu w aspekcie krajowym i międzynarodowym” oraz przedstawioną w tabeli 1 analizę porównawczą systemu Węzła Miejskiego TEN-T Katowice i koncepcji systemu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”) można wyciągnąć następujące wnioski końcowe:

1. Aktualny System Węzła Miejskiego TEN-T Katowice wraz z planowymi inwestycjami kolei szybkich i regionalnych oraz inwestycjami w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice w Pyrzowicach są podstawą dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego miasta Katowice i całego Regionu Śląsko-Dąbrowskiego.
2. System kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (tzw. „szprychy”) nie wypełnia celów związanych z rozwojem społeczno-gospodarczym miasta Katowic i całego Regionu Śląsko-Dąbrowskiego.

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

Projekt 3 (2019 r.)

Koncepcja rozwoju infrastruktury kolejowej dla Katowic i regionu w aspekcie krajowym oraz międzynarodowym

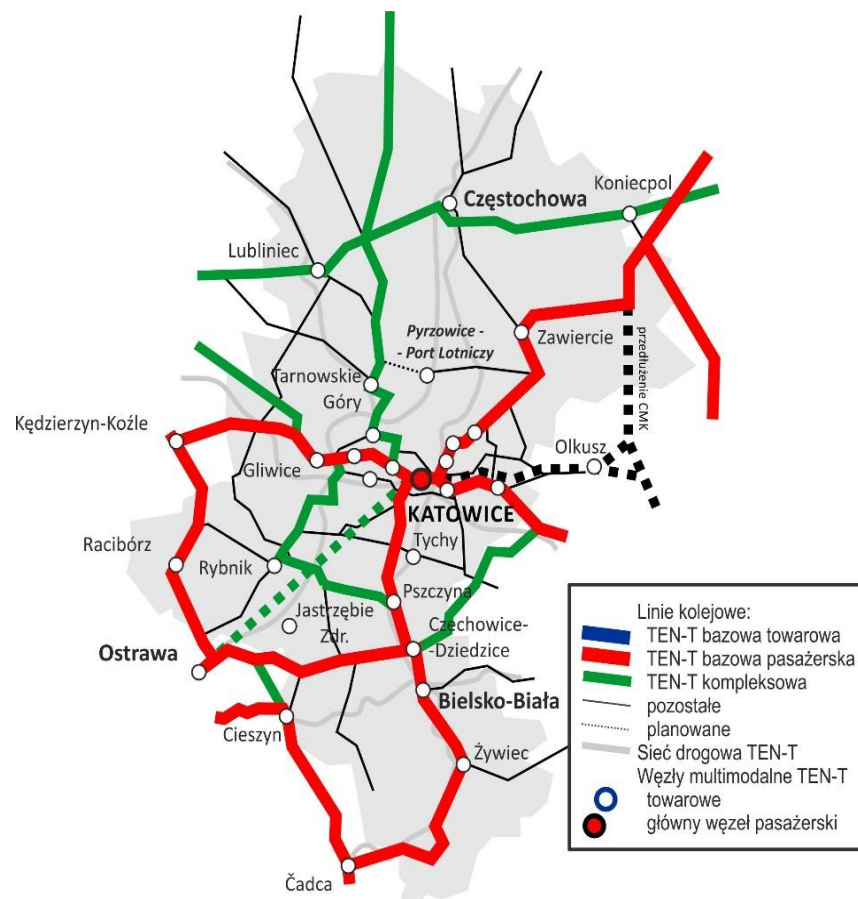
W ramach prac studialnych
analizowana była możliwość
wykorzystania nowej linii dużych
prędkości do przewozów:

- międzynarodowych
- krajowych
- regionalnych ekspresowych
- towarowych



Kontekst międzynarodowy

- Projekty linii dużych prędkości mają być zgodne z koncepcją sieci TEN-T. Głównym węzłem TEN-T w regionie śląsko-dąbrowskim są Katowice, które powinny mieć efektywne połączenia międzynarodowe. Katowicki Węzeł Kolejowy jest elementem Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Korzyści z takiego systemu powinien mieć cały region poprzez system węzłów w głównych aglomeracjach (Rybnicka, Bielsko-Biała, Częstochowa i Katowice).



Rys. 1. Sieć TENT na terenie Województwa Śląskiego wg Rozp. UE 1315/2013

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

Projekty planowane do realizacji w latach 2024-2030

Lista inwestycji kolejowych ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. nie wyczerpuje istotnych dla rozwoju Katowickiego Węzła Kolejowego potrzeb w zakresie poprawy transportu kolejowego. W 2016 r. Zarząd Województwa Śląskiego Uchwałą z dnia 5 kwietnia 2016 r. przyjął Dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

Strategia dotyczy lat 2014-2020 ale są w niej zapisy wykraczające poza tę perspektywę.

- 1) **Budowa linii dużych prędkości:** korytarz (Warszawa) – Katowice – (Ostrawa)
- 2) **Rozbudowa linii CMK poprawiającej prędkość połączenia między Katowicami a Krakowem**
- 3) **Budowa linii kolejowej do MPL „Katowice” w Pyrzowicach**
- 4) **Stworzenie szybkiej kolei regionalnej**

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyń, Olkusz, Żywiec, Kraków

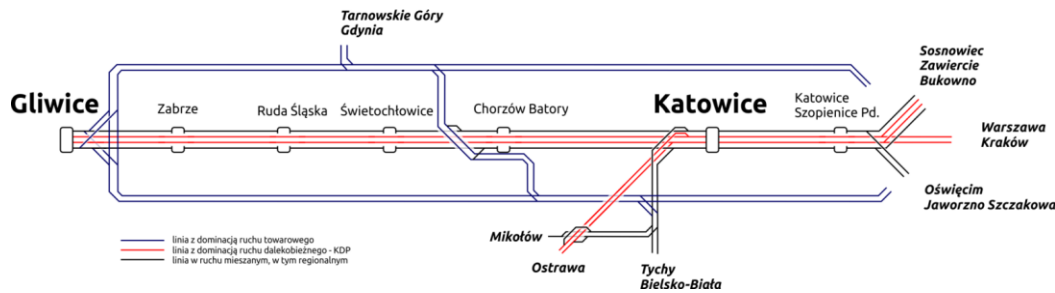
Rola Węzła Miejskiego TEN-T Katowice

W skład Węzła Miejskiego TEN-T Katowice wchodzi:

- główne i regionalne linie kolejowe
- autostrady A1 i A4 oraz drogi szybkiego ruchu
- port lotniczy Katowice w Pyrzowicach

Struktura multimodalna Węzła Katowickiego TEN-T:

- system komunikacji kolejowej dalekobieżnej, regionalnej i metropolitarnej
- system dalekobieżnej i regionalnej komunikacji autobusowej z dworcem autobusowym
- system komunikacji miejskiej w skali metropolii (KZK GOP)



Przykład rozwiązania układu kolejowego z liniami dużej prędkości do Warszawy i Krakowa oraz do Ostrawy

Linia dużej prędkości TEN-T CMK Południe Warszawa – Katowice – Ostrawa na tle systemu połączeń regionalnych



Projekt 4

linii dużej prędkości CMK Południe odcinek Katowice –
Ostrawa na tle nowych wariantów wg Spółki CPK



Rys. 3

Komentarze do propozycji nowych wariantów połączenia Katowice – Ostrawa wg Spółki CPK (1)

Podstawowe uwagi:

- 1) Niezrozumiały jest brak w zestawieniu wariantów przebiegu linii z Katowic do Ostrawy. W 2011 r. została wykonana dokumentacja w ramach studium wykonalności sfinansowanego ze środków unijnych z projektem budowy nowej linii dużej prędkości przez aglomerację rybnicką. Linia ta została włączona do sieci TEN-T w Rozporządzeniu 1315/2013. Proponuje się, aby w grupie rozpatrywanych wariantów znalazły się wyniki tego projektu.
- 2) Planowana linia KDP Katowice – Ostrawa projektowana było do eksploatacji z prędkością 300 km/h, co zapewniało optymalny czas przejazdu także dla pociągów dużych prędkości np. Warszawa – Wiedeń, Gdańsk – Ostrawa, Kraków – Praga etc. Analizowane warianty zakładają obniżenie prędkości maksymalnej.
- 3) Mała efektywność proponowanych wariantów z punktu widzenia czasów przejazdu i średnich prędkości handlowych. Linia dużej prędkości z Warszawy przez Katowic, Ostrawę i dalej na południe Europy aby spełniała swoje funkcje musi umożliwiać osiągnięcie konkurencyjnych czasów przejazdu w stosunku do transportu lotniczego.

Komentarze do propozycji nowych wariantów połączenia Katowice – Ostrawa wg Spółki CPK (2)

4. W analizowanych wariantach przebiegu nie tylko założono gęstą sieć przystanków pośrednich, poważnie ograniczając przepustowość linii jako elementu sieci KDP, ale też nierozstrzygniętym pozostawiono kształt węzła katowickiego i jego przepustowość w kontekście oczekiwanej przez pasażerów i zakładanej w długoterminowym planowaniu gęstości połączeń. Linia, planowana przeważnie w śladzie linii istniejących nie będzie prowadzić do specjalizacji linii w węźle i separacji ruchu regionalnego od dalekobieżnego. W analizach wręcz dąży się do wytworzenia zupełnie nowych relacji regionalnych z dużą liczbą zatrzymań także w lokalizacjach o stosunkowo niewielkim potencjale, wymagających dojazdów do stacji samochodem indywidualnym, a mało konkurencyjnych wobec tego samochodu pod względem czasu przejazdu.
5. W propozycjach trasowania linii CPK wg Spółki CPK nie przedstawiono koncepcji wpływu budowy nowej linii na rozwój przestrzenny miast regionu. Brakuje też koncepcji multimodalnej sieci połączeń transportowych w skali całego regionu.
6. Co w tym projekcie kolei dużych prędkości Katowice – Ostrawa ma zmienić połączenie Jastrzębie – granica polsko-czeska?
7. Pierwszy raz w takim projekcie podstawowym parametrem jest prędkość minimalna (200 km/h).
8. Dopuszczono transport towarowy z maksymalną prędkością europejską 120 km/h. Różnica między koleją szybką a koleją towarową 80 km/h ?. Koszty utrzymania 40% większe.

Komentarze do propozycji nowych wariantów połączenia Katowice – Ostrawa wg Spółki CPK (3)

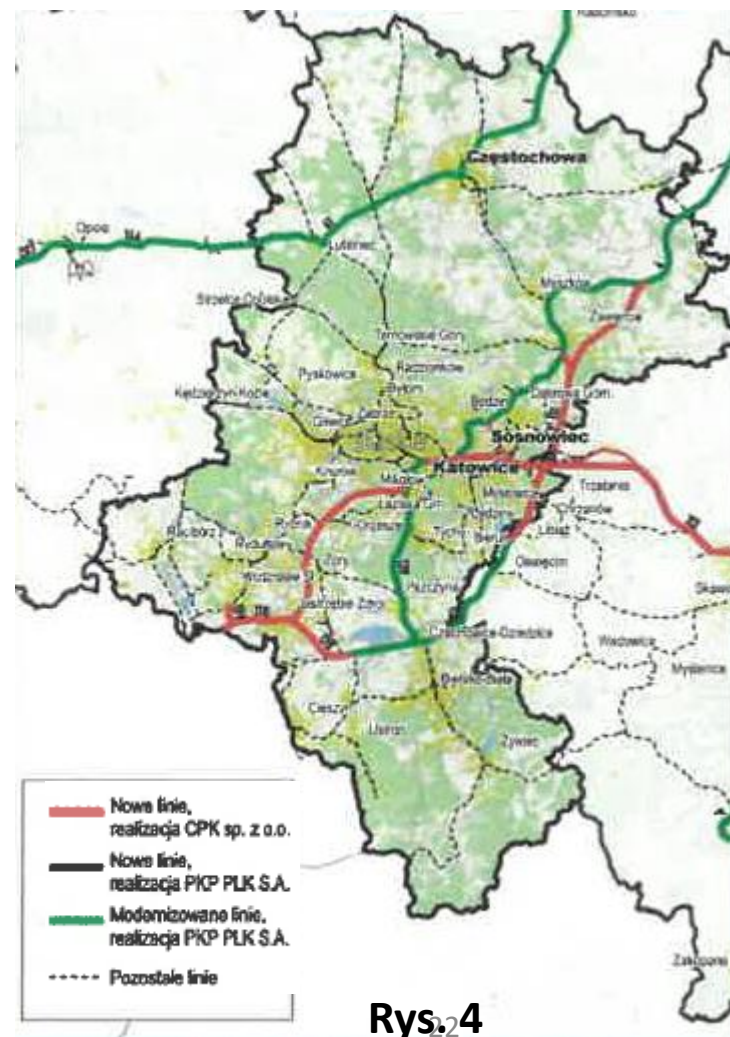
9. Brak logicznego merytorycznego i finansowego uzasadnienia prowadzenia linii dużej prędkości przez Jastrzębie Zdrój. Dlaczego?
- 9.1 Jest już gotowy projekt przygotowany w ramach unijnego projektu (POiŚ 7.1-42) dla modernizacji i budowy linii CMK Południe (ponad 40 mln zł), w którym została wytrasowana nowa linia Katowice – Ostrawa o czasie przejazdu zdecydowanie krótszym w optymalnym ze względów środowiskowych przebiegu o prędkości maksymalnej.
- 9.2 Nowa linia została wpisana do sieci. TEN-T. Jej prędkość maksymalna 300 km/h jest spójna z prędkością na liniach dużej prędkości w Czechach (do 350 km/h) oraz na docelowo modernizowanej linii CMK (do 300 km/h).
- 9.2. Nowa linia CMK Południe miała być główną osią transportową dla Śląska. Od Katowic do Ostrawy ma przebiegać przez Aglomerację Rybnicką z możliwością odgałęzień i by-pasów liniami konwencjonalnymi do większości miast tego regionu, także do Jastrzębia.
- 9.3 Kolej dużej prędkości ma konkurować z transportem lotniczym i strata na takim małym odcinku 20 minut stawia pod znakiem zapytania zasadność nowej propozycji.
- 9.4 Argument że Jastrzębie nie ma obecnie połączenia kolejowego nie znaczy że ma mieć linię dużej prędkości, która jest przeznaczona dla pociągów dalekobieżnych. Podjęte zostały już działania w ramach projektu Kolej Plus, które umożliwi włączenie miasta w system Kolei Śląskich.
- 9.5 Koleje Śląskie aktualnie mają duże szanse na zakup nowoczesnych pojazdów, które zabezpieczą szybkie połączenie (15-20 min.) z Rybnika, Jastrzębia i innych miast tego regionu do Katowic wykorzystując również linię dużej prędkości z Katowic do Ostrawy.
- 9.6 Projekt KDP to nie tylko technika ale i sprawy społeczne, kulturowe które są ściśle związane ze strategią rozwoju całego regionu w tym strategią transportową. Przedstawiony projekt CPK przebiegu KDP z Katowic do Ostrawy całkowicie zmienia te ustalenia i zależności.

Komentarze do propozycji nowych wariantów połączenia Katowice – Ostrawa wg Spółki CPK (2)

9. Cele główne projektu 2 do 4 przy założeniu trasowania linii przez Jastrzębie są niejasne.
10. Prezentacja graficzna jest niestaranna np. Slajd 6 albo 7 ?
 - 10.1 Zawiercie nie jest opisane tam gdzie powinno być, połączenie Tarnowskie Góry (linia czarna) z linią zieloną.
 - 10.2 Olkusz nie jest tam gdzie ma być (powinien być nad krzyżem – dwie czerwone linie).
 - 10.3 Sosnowiec to samo, Katowice to samo.
11. Po co odcinek kolei szybkich z Olkusza do Oświęcimia? Jaka tam będzie relacja? (Slajd 6 albo 7). To samo na granicy w prawo. To samo na granicy w lewo. Ta linia Olkusz, Oświęcim do granicy i Ostrawy może jest po to aby ominąć Katowice zgodnie z pierwszym wariantem „szprych”? Jak to się ma do deklaracji Pana Ministra i Pana Premiera że Katowice nie będą pominięte?

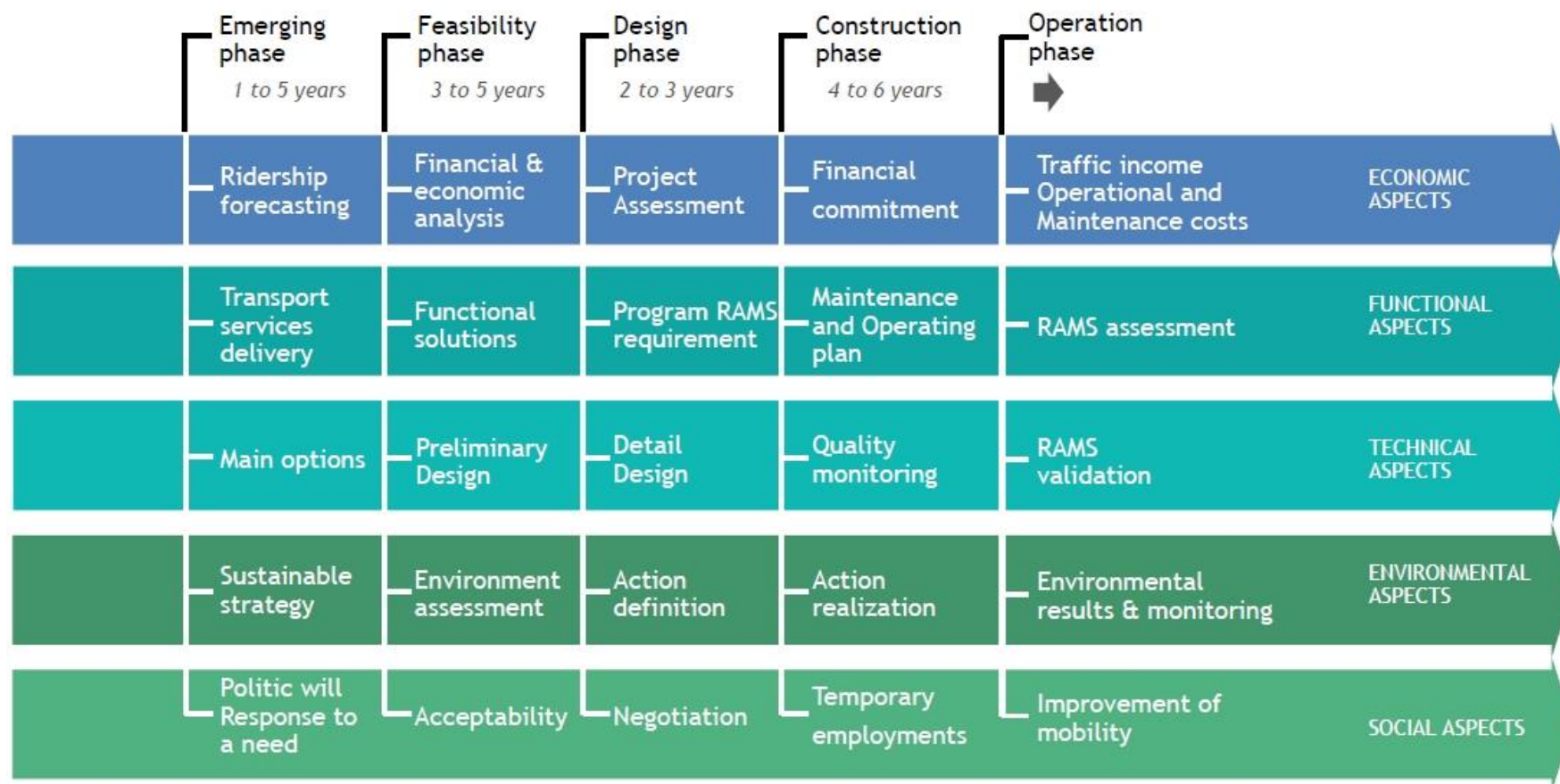
Uwagi ogólne do koncepcji Spółki CPK dla Woj. Śląskiego

- Przedstawiona koncepcja realizacji wg Spółki CPK odbiega od przyjętych standardów. Brak jest usystematyzowanego harmonogramu realizacji z wykazem etapów realizacji i niezbędnej dokumentacji. Brak też jest umiejscowienia projektu w koncepcji zagospodarowania przestrzennego i dokumentach strategicznych województwa. Zgodność z dokumentami o znaczeniu strategicznym jest warunkiem wstępnym do podjęcia prac projektowych, w tym poprzedzające je studium wykonalności. Proponuje się przed rozpoczęcie dalszych prac i analiz uporządkowanie dotychczas wykonanych dokumentów, propozycji dalszych prac oraz harmonogramu ich realizacji wg typowej metodyki opisanej w raportach UIC (**rys. 5**).
- Na mapie wskazany jest wariant ominięcia węzła TEN-T Katowice w formie by-passa dla pociągów międzynarodowych negatywnie zaopiniowany w poprzednich konsultacjach.



Rys. 4

Ramowa metodyka realizacji projektów linii dużych prędkości wg UIC



W którym miejscu są prace Spółki CMK?
Które dokumenty są już wykonane?

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

Alternatywne wersje trasy linii kolejowych na terenie Powiatu Mikołowskiego

Zagadnienia strategiczne i rozwoju regionalnego

Dziękuję za uwagę. Pytania?

Prof. dr hab. inż. Marek Sitarz
Katedra Transportu i Informatyki
Akademia WSB
Dąbrowa Górnicza

Woźniki, 12 listopad 2020 r.

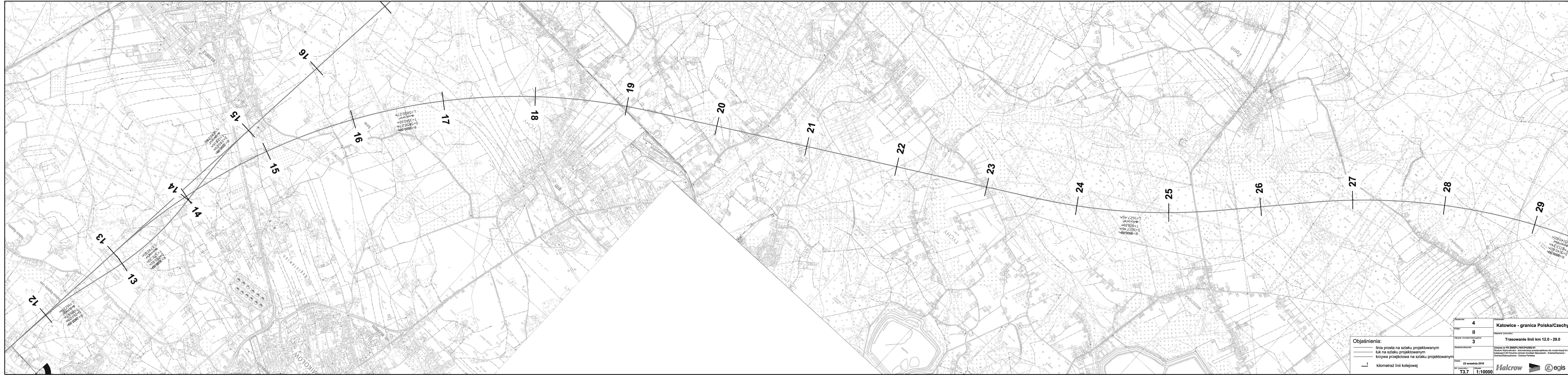


Objaśnienia:

- linia prosta na szlaku projektowanym
- tuk na szlaku projektowanym
- krzywa przejściowa na szlaku projektowanym

1 kilometr linii kolejowej

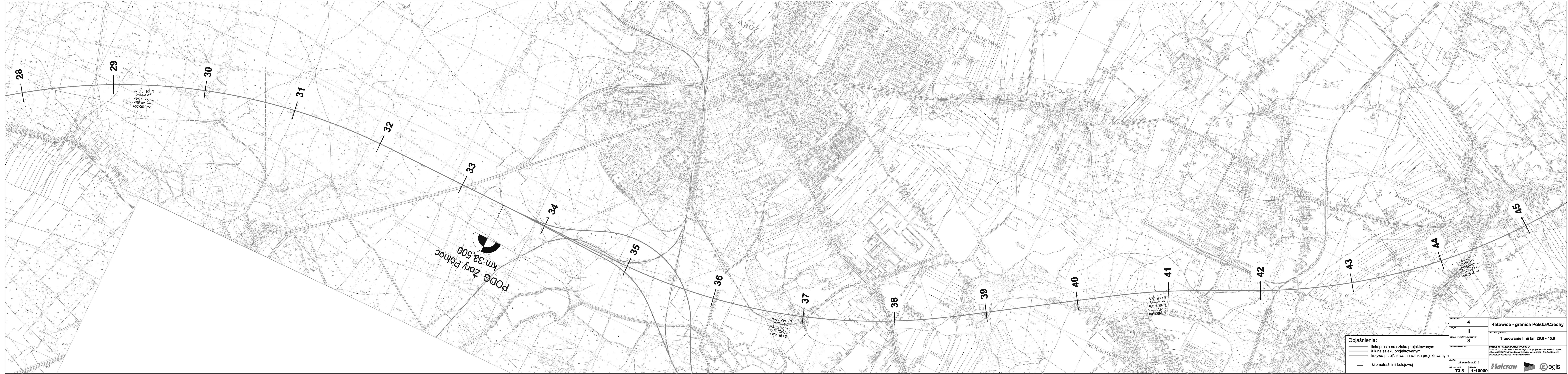
Zadanie:	4	Odcinek:	Katowice - granica Polska/Czechy Katowice - granica Polska/Słowacja
Etap:	II	Nazwa rysunku:	Trasowanie linii km 1.0 - 12.0
Opcja modernizacyjna:	3	Zatwierdzenie:	Umowa nr FS 2006/PL16C/PA002-01 Studium Wykonalności - dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji linii kolejowej z 65 Północną odcinek Śródmiejska Mazowiecki - KatowiceKatowice - ZawadzkaZabrzeZabrze - Granica Państwa
Data:	22 września 2010	Nr rysunku:	T3.1
Skala:	1:10000	Logo:	Halcrow @egis



Objaśnienia:

- linia prosta na szlaku projektowanym
- łuk na szlaku projektowanym
- krzywa przejściowa na szlaku projektowanym
- 1 kilometr linii kolejowej

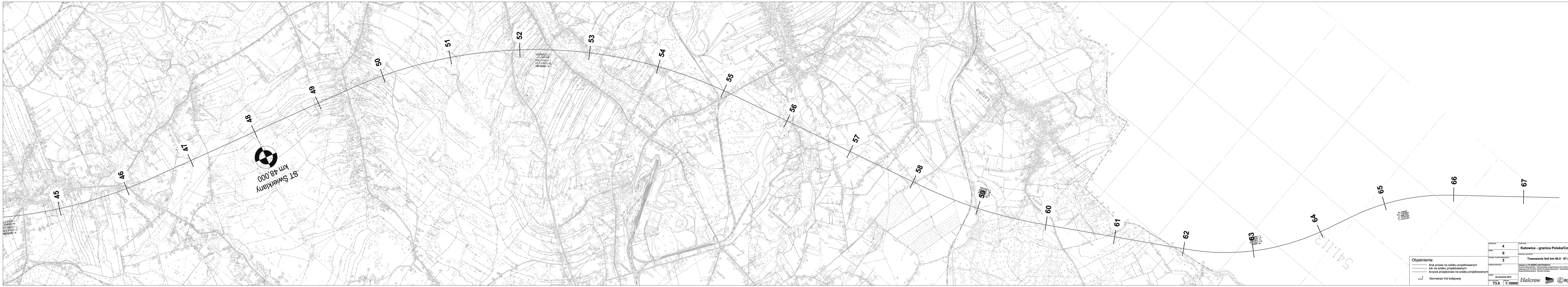
Zadanie: 4		Określenie: Katowice - granica Polska/Czechy	
Etap: II		Nazwa rysunku: Trasowanie linii km 12.0 - 29.0	
Opis: 3		Zawartość: Umowa nr PS 2006PL/16/CIPA/002-01 Dokumentacja projektowa do modernizacji linii kolejowej E 65 Poludnie od strony Górnika Mazowiecki - Katowice - Zawiercie/Zabrze - granica Polska	
Data: 22 września 2010		Skala: 1:10000	
Nr rysunku: T3.7		Halcrow egis	



Objaśnienia:

- linia prosta na szlaku projektowanym
- łuk na szlaku projektowanym
- krzywa przejściowa na szlaku projektowanym
- 1 kilometraż linii kolejowej

Zadanie:	4	Opis:	Katowice - granica Polska/Czechy
Plan:	II	Nazwa rysunku:	Trasowanie linii km 29.0 - 45.0
Całość modernizacyjna:	3	Umowa nr FS 286RPL/16/CIPAR/002-01	
Zawierczanie:		Opis: Wykonanie dokumentacji projektowej dla modernizacji linii kolejowej E 66 Południe odcinek Grodzisk Mazowiecki - Kraków/Katowice - Zawiercie/Zabrze/Łódź - Granica Polska	
Data:	22 września 2010	Skala:	1:10000
Nr rysunku:	T3.8		



Objaśnienia:

linia prosta na szlaku projektowanym

łuk na szlaku projektowanym

krzywa przejściowa na szlaku projektowanym

1

kilometr na linii kolejowej

Skala:

4

Etap:

II

Opis modernizacji:

3

Zatwierdzenie:

Data:

22 września 2010

Wzrost:

T3.9

Skala:

1:10000

Objaśnienie:

Katowice - granica Polska/Czechy

Opis modernizacji:

Trasowanie linii km 45.0 - 67.0

Umowa nr FS 2006PL76/CIPA002-01

Biuro Wykonawcze - wykonanie przedsięwzięcia dla modernizacji linii kolejowej E 60 Południe odłazek Główna Mazowiecka - Katowice - Zawiercie/Opole/Lublin - Główna Polska

Wzrost:

1:10000

Wzrost:

1:10000