

Dolnośląskie Koleje Dojazdowe: szanse i zagrożenia

Krzysztof Bańkowski

Samorząd województwa buduje Dolnośląskie Koleje Dojazdowe od 2009 r. Uruchomił linię z Wrocławia do Trzebnicy. Planuje połączenia ze Świdnicą i Jelczem-Laskowicami oraz zamierza reaktywować Dworzec Świebodzki. Program DKD nie jest tylko wizją. Przeciwnie – realizuje się. Autor stara się opowiedzieć nie tylko o tym, co jest planowane, ale przede wszystkim o tym, co już zrobiono i czego można było się dowiedzieć. Poniższy tekst jest zmodyfikowaną wersją wystąpienia pt. „Dolnośląskie Koleje Dojazdowe. W którym jesteśmy miejscu? Możliwości i zagrożenia”, które autor wygłosił podczas debaty „Metro w metropolii”, 25.03.2010. w sali sesyjnej Rady Miejskiej Wrocławia.

Kto i na jakich zasadach ma zarządzać systemem DKD?

Przewozy na liniach kolei regionalnej, aglomeracyjnej czy miejskiej to działalność użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym mogą one być organizowane wyłącznie przez samorząd województwa lub podmiot przez niego wybrany. Oczywiście, zadanie to może realizować również gmina,

albo związek komunalny – ale tylko na zasadach komercyjnych, co jest mało prawdopodobne, zważywszy realia polskich przewozów kolejowych. Problemem jest brak jednolitego systemu zarządzania i podejmowania decyzji. Jak zatem działać, gdy wiemy, że nie powstanie centrum koordynujące integrację systemów kolei regionalnej i aglomeracyjnej, nie mówiąc już o innych środkach transportu?

Spójrzmy na schemat z rysunku 1. Pienią-

dze płyną z Unii Europejskiej, lub z budżetu państwa przez stosowne ministerstwa – a to do samorządu województwa (który poza tym pozyskuje własne środki finansowe), a to do zarządcy infrastruktury, czyli do PKP Polskich Linii Kolejowych (PKP PLK). Zainteresowane podmioty mogą wspólnie lub samodzielnie inwestować w infrastrukturę. Samorząd wojewódzki dotuje przewozy kolejowe. PKP PLK – jako zarządca sieci – układa rozkład jazdy



1. Struktura zarządzania

przewoźnikom. Tak wygląda sytuacja organizacyjna. Nowa Ustawa o transporcie publicznym raczej tego nie zmieni.

Gdzie w tym systemie są gminy i powiaty? Gdzie inni przewoźnicy? Gdzie organizacje pozarządowe i eksperci? Zdaniem samorządu województwa, wszystkie te podmioty powinny mieć głos uzupełniający i doradczy, który spowoduje, że kolej nie będzie działać sama dla siebie. Możemy wspólnie koordynować rozkłady jazdy i dbać o dworce i przystanki. Chcielibyśmy wiedzieć, czego od kolei aglomeracyjnej oczekują samorządy lokalne. Ceny, niemożliwy do zignorowania jest głos ekspertów.

Na jakim etapie jest budowa DKD, czyli naszego systemu kolei aglomeracyjnej?

Do 2009 r. jedynym dokumentem, który nadał oficjalną moc takiemu pomysłowi było lakoniczne porozumienie między samorządem

województwa a władzami Wrocławia. Dziś dysponujemy rzetelnymi badaniami frekwencji w obrębie całej sieci kolejowej województwa dolnośląskiego i – co za tym idzie – stosownymi analizami ekonomicznymi. Jednoznacznie zdefiniowały one zasięg terytorialny kolei aglomeracyjnej, nie zamykając go w określonym promieniu kilometrów, czy w jakimś współczynniku technicznym. Wskazały też główne ośrodki przyciągające ruch pasażerski.

W tym roku po raz pierwszy układamy rozkłady jazdy w oparciu o nową metodę: matematycznie obliczamy ruch pociągów tak, żeby był zarówno opłacalny ekonomicznie, jak i atrakcyjny dla pasażerów. Przy odrobinie fetygi da się pogodzić oba te podejścia i sprawić, że będą ze sobą spójne.

Chcielibyśmy tworzyć nowe połączenia i zwiększać częstotliwość tych istniejących. Niestety rzeczywistość skrzeczy. Mały most na Widawie sparaliżował uruchomienie większej liczby pociągów do Oleśnicy na cały rok. Do

Jelcza-Laskowic jeździmy koleją z prędkością 20 km/h na odcinku aż 5 km. Żeby stworzyć funkcjonalny system kolei miejsko-aglomeracyjno-regionalnej trzeba doprowadzić infrastrukturę do poziomu rozwoju cywilizacyjnego kraju.

Kolejny problem: przystanki. Oczywiście, można proponować, że będzie ich bardzo dużo. Jednak ich zbyt nadmierne zagęszczenie zniechęca pasażerów i powoduje, że inwestycja staje się nieekonomiczna. Z drugiej strony, każdy mieszkaniec osiedla, gminy, czy dzielnicy lobbuje za swoim własnym przystankiem. Jak rozwiązać ten dylemat? Naszym zdaniem, należy wysłuchać wszystkich zainteresowanych i po zestawieniu ich głosów z analizami eksperckimi wypracować wspólną wizję sieci przystanków.

Jednak najważniejsze są pociągi. Nasz region przespał ważny moment: do 2008 r. nie podjęta została żadna inwestycja w tabor elektryczny, czyli w główny typ pociągu obsługującego kolej aglomeracyjną. W warunkach polskich najlepiej sprawdza się tradycyjny EZT (Elektryczny Zespół Trakcyjny) o pojemności od 180 do 220 miejsc siedzących. Obecnie inwestujemy w zakup pięciu nowoczesnych EZT i modernizację trzynastu kolejnych.

Fot. 2 pokazuje jak wygląda EZT, model EN57, czyli najpopularniejszy pociąg na polskich torach. Na fot. 3 – taka sama jednostka po modernizacji. Jest w niej ciszej i wygodniej. Modernizacja kosztuje czterokrotnie mniej niż zakup nowego pociągu. Na fot. 4 – model ED59 w barwach województwa łódzkiego. Samorząd naszego województwa kupuje na razie pięć podobnych pociągów.

Projekt DKD

W ramach programu DKD reaktywaliśmy już linię Wrocław – Trzebnica. Na uruchomienie czekają linie do Świdnicy i do Jelcza-Laskowic (prawym brzegiem Odry). Produktem finalnym będzie nowoczesny rozkład jazdy, który gwarantuje częste kursy, zwłaszcza w godzinach szczytu i podany w atrakcyjnej formie.

Działa już portal www.koleje.dolnyślask.pl – nowa jakość wiedzy o kolei, nowy sposób prezentacji rozkładu jazdy. Chcemy, żeby był to niezbędny element całej wiedzy o kolei na Dolnym Śląsku. Pomoże nam w tym Politechnika Wrocławska.

Czym zatem będzie projekt DKD? Przede wszystkim zbiorem specjalistycznych opracowań:

1. Baza dokumentów – analizy ekonomiczne, potoki podróżnych, ośrodki ciężenia, inwentaryzacja infrastruktury, zapotrzebowanie taborowe, rozwiązania teleinformatyczne;
2. SIWZ do Studium Wykonalności;
3. Pełen projekt – wyceny, harmonogramy, studia lokalizacji, opinie eksperckie i konsultacje społeczne;
4. Pełne przygotowanie do realizacji kolejnych etapów projektu z nowego rozdania środków UE.



2. EZT, model EN57



3. Zmodernizowana jednostka EZT



4. Model ED59 w barwach województwa łódzkiego

Zagrożenia dla DKD

Po pierwsze – nadal nieokreślony jest termin modernizacji Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Nie wystarczająca jest przepustowość tego węzła. Funkcjonujące tam urządzenia są awaryjne. Co gorsza, rzecz dotyczy nie tylko starego sprzętu – grudniowy paraliż kolei we Wrocławiu był spowodowany awarią świeżo wyremontowanej estakady. Przystanków jest mało i są niefunkcjonalne.

Po drugie – władze Wrocławia nie mają pomysłu na to, jak skoordynować komunikację miejską z pociągami. Np. nie da się dojechać tramwajem lub autobusem na tak istotną stację jak Psie Pole.

Po trzecie – jesteśmy ograniczeni niskim poziomem dofinansowania całego przedsięwzięcia ze środków unijnych. W 2007 r. samorząd województwa zapisał w Regionalnym Programie Operacyjnym bardzo małe środki na tabor i infrastrukturę. Nie wziął też udziału

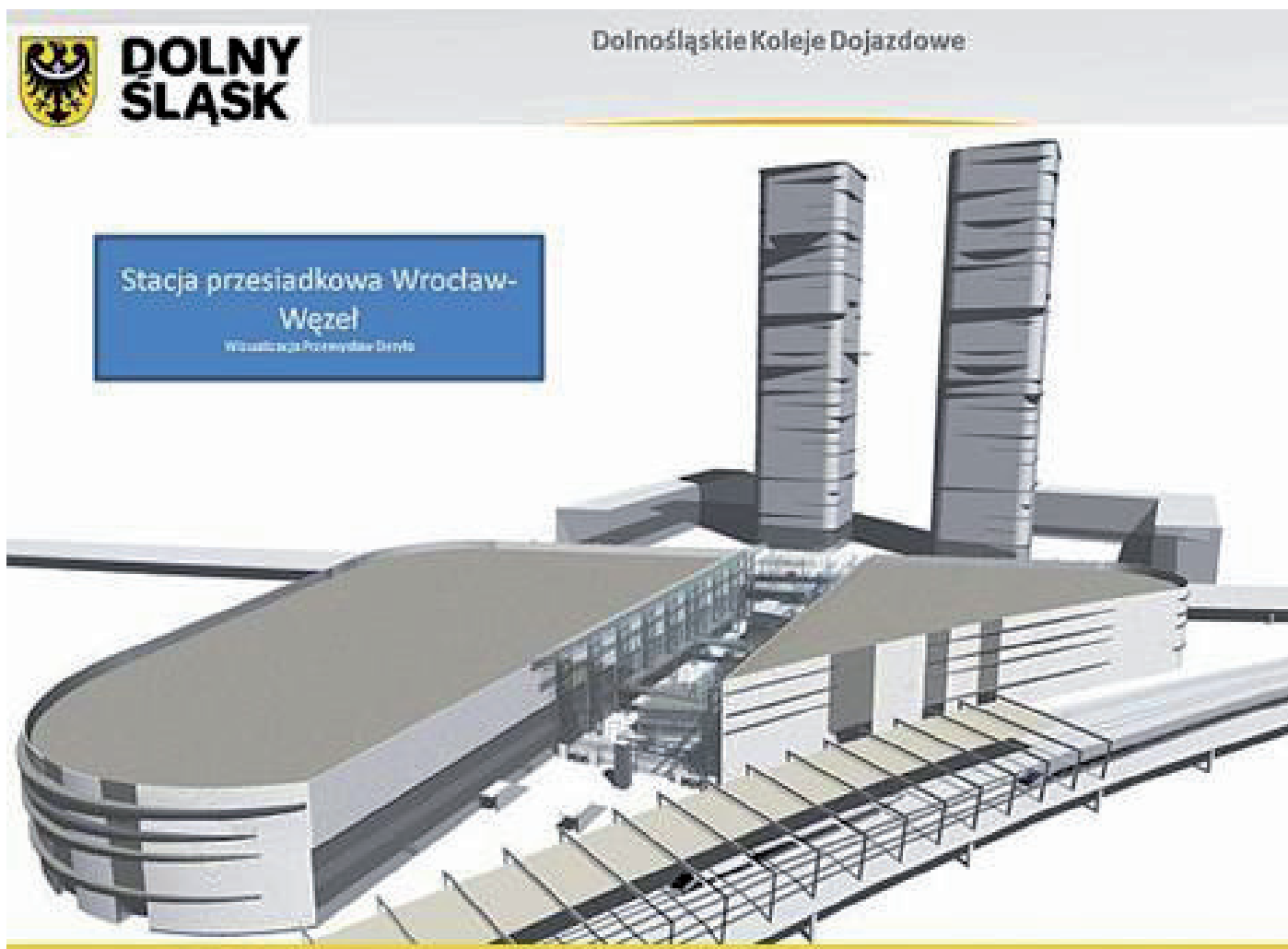
w konsumpcji środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Na szczęście są powody do optymizmu. DKD ma być głównym środkiem transportu publicznego dla obsługi lotniska we Wrocławiu. Budowana jest już tam stacja kolejowa. Samorząd województwa zagwarantował pieniądze w Regionalnym Programie Operacyjnym na budowę linii kolejowej prowadzącej na lotnisko.

DKD ma być również jedną z dróg prowadzących pasażerów z całego Dolnego Śląska do planowanej kolei dużych prędkości na linii Wrocław – Warszawa. Zamierzamy reaktywować Dworzec Świebodzki. Obliczyliśmy, że już w pierwszym roku działania przyciągnie prawie 3,6 mln osób. Docelowo proponujemy tam budowę wielopoziomowej stacji przesiadkowej (rys. 5).

DKD ma umożliwić szybkie skomunikowanie nowego stadionu na Maślicach z centrum Wrocławia. Dzięki budowanemu tam przystankowi kolejowemu cztery pociągi będą mogły odwieźć połowę widzów meczu w ciągu pół godziny. ◀

*Krzysztof Bańkowski
Departament Infrastruktury Urzędu
Marszałkowskiego Województwa
Dolnośląskiego*



5. Wizja stacji przesiadkowej w okolicy dworca Świebodzkiego we Wrocławiu