

Możliwości rozwoju kolei aglomeracyjnej na Dolnym Śląsku

Rajmund Nowicki, Dominika Ochlik

W okresie od czerwca 2011 do lutego 2012 r. Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu opracowało Koncepcję Uruchomienia Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej oraz Ramową Koncepcję Uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej. Celem niniejszych projektów było wskazanie rozwiązań systemowych dla poprawy transportu publicznego w aglomeracjach położonych u podnóża Sudetów, w oparciu o linię kolejową nr 274 relacji Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec. Reaktywacja nieczynnej, wykorzystanie oraz rozbudowa istniejącej infrastruktury kolejowej w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy dostępności transportowej aglomeracji jeleniogórskiej i wałbrzyskiej, przez co zwiększy ich atrakcyjność usługową i inwestycyjną. Zaproponowane koncepcje stanowią podstawę myślenia o transporcie zbiorowym w ujęciu multimodalnym i wymagają przeprowadzenia dalszych prac studialnych i projektowych. Ponadto zgodnie z polityką zrównoważonego rozwoju wskazane ustalenia powinny zostać przełożone na dokumenty planistyczne szczebla lokalnego i regionalnego, gdyż jedynie konsekwentne i spójne działania mogą doprowadzić do realizacji ww. założeń.



mgr inż. Rajmund Nowicki
Starszy specjalista
ds. GIS i infrastruktury
transportowej –
Pracownia Planowania
Przestrzennego WBU
nowicki@poczta.wbu.wroc.pl



mgr inż. Dominika Ochlik
Asystent Projektanta –
Pracownia Planowania
Przestrzennego WBU
dochlik@poczta.wbu.wroc.pl

wy dostępności transportowej. Jako szansę upatruje się wzmocnienie rangi regionalnej linii kolejowej nr 274 relacji Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec, łączącej trzy czołowe obszary aglomeracyjne województwa (wrocławski, jeleniogórski i wałbrzyski).

Poprawa dostępności transportowej nie powinna opierać się wyłącznie na zabiegach związanych z modernizacją linii nr 274, lecz wymaga podejścia systemowego, w którym każda aglomeracja regionu winna posiadać indywidualnie dostosowaną kolej miejsko-podmiejską. Na dzień dzisiejszy jedynie miasto Wrocław jest obsługiwane przez kolej aglomeracyjną, natomiast w miastach takich jak Wałbrzych czy Jelenia Góra system komunikacji publicznej opiera się wyłącznie na transporcie kołowym.

Celem realizacji ww. polityki, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu w okresie od czerwca 2011 do lutego 2012 r. opracowało dwa projekty służące poprawie dostępności obszarów peryferyjnych, o znaczących utrudnieniach komunikacyjnych: Koncepcję Uruchomienia Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej oraz Ramową Koncepcję Uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej.

Jeleniogórska Kolej Miejska (JKM)

Jelenia Góra stanowi jedną z największych jednostek osadniczych Dolnego Śląska, o znaczeniu ponadregionalnym oraz o wielofunkcyjnej strukturze gospodarczej. Miasto położone jest na dnie Kotliny Jeleniogórskiej, co warunkowało pasmowy rozwój zabudowy oraz sieci infrastrukturalnych. Podstawową osią komunikacyjną całego układu przestrzennego miasta są linie kolejowe nr 274 i 311 wraz z przebiegającą równoległe do niej siecią ulic.

Takie uwarunkowania topograficzne terenu wpływają pośrednio na złe warunki trans-

portowe i słabą dostępność komunikacyjną miasta. Szansą na polepszenie jakości przemieszczania się w jego granicach jest udostępnienie oraz wykorzystanie istniejących i funkcjonujących linii kolejowych dla uruchomienia miejskiego transportu zbiorowego w ujęciu systemowym, jako kolei miejskiej.

Celem projektu było wskazanie uwarunkowań i optymalnej koncepcji uruchomienia Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej (JKM), przy maksymalnym wykorzystaniu istniejącego układu torowisk, stacji i przystanków oraz uwzględnieniu efektów realizacji działań modernizacyjnych na linii kolejowej nr 311, zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe S.A.

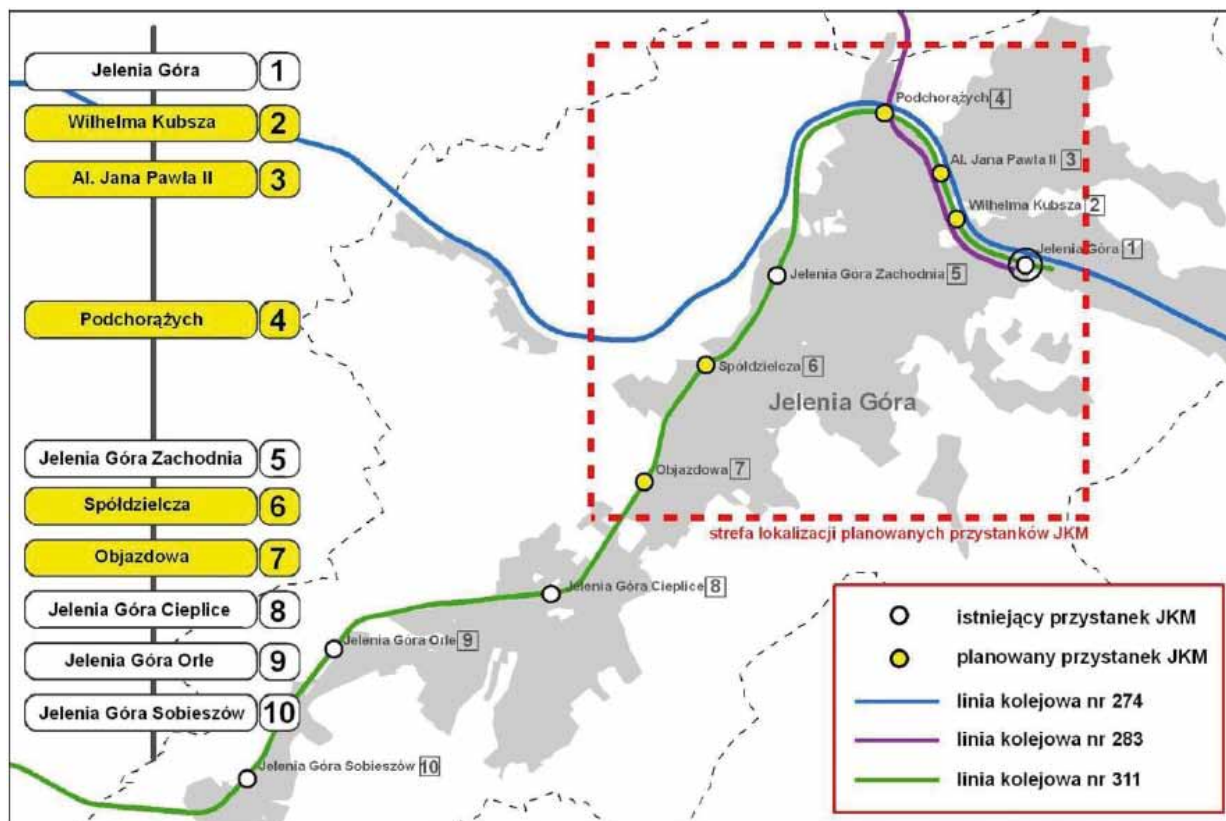
Opracowanie przedstawia istotne propozycje dla poprawy efektywności funkcjonowania kolei w całym węźle jeleniogórskim, a także dla linii nr 274, łączącej Wrocław z przedgórzem Sudetów oraz Zgorzelcem. Uruchomienie niniejszego systemu wymaga budowy nowych i modernizacji istniejących przystanków kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, co stworzy atrakcyjną ofertę przewozową oraz zachęci mieszkańców do pozostawienia indywidualnych środków transportu i skorzystania z udogodnień JKM. Działania takie przyczynią się do odciążenia ulic z nadmiernego ruchu oraz umożliwią bezkolizyjne, a tym samym szybsze przemieszczanie się komunikacją zbiorową.

Uruchomienie JKM wymaga przeprowadzenia następujących działań:

- dostosowania rozbudowanej aktualnie oferty połączeń autobusowej komunikacji publicznej, tak aby wraz z koleją tworzyła uzupełniający się wzajemnie system komunikacji miejskiej bazującej na zintegrowanej ofercie taryfowej;
- odtworzenia lub przebudowy układu torowego w obrębie dawnego posterunku odgałęźnego Dębowa Góra;

Wprowadzenie

Stale rosnące natężenie ruchu, preferencja indywidualnego środka transportu, a co za tym idzie narastające zjawisko kongestii, wpływają na pogarszające się warunki transportowe oraz osłabienie dostępności obszarów peryferyjnych Dolnego Śląska. Poprawa obecnego stanu możliwa jest poprzez efektywne wykorzystanie istniejącej sieci kolejowej regionu, która jest jedną z najbardziej rozbudowanych w skali kraju. Polityka przestrzenna, wyrażona w projektach: Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 oraz Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, jako jeden z kierunków rozwoju transportu drogowego i kolejowego zakłada kształtowanie spójnego systemu powiązań wewnętrznych i zewnętrznych regionu wraz z działaniami na rzecz popra-



1. Schemat Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej

- odbudowy urządzeń sterujących ruchem kolejowym oraz układu torowego na dawnym posterunku odgałęźnym Dębowa Góra wraz z torem nr 2 do stacji Jelenia Góra Zachodnia (łącznie z elektryfikacją);
- założenia zdalnego sterowania posterunku odgałęźnego Dębowa Góra z nastawni dysponującej w Jeleniej Górze.

Wykorzystanie linii kolejowych i zlokalizowanych przy nich 5 istniejących stacji i przystanków kolejowych, tj. Jeleniej Góry, Jeleniej Góry Zachodniej, Jeleniej Góra Cieplice, Jeleniej Góry Orlej i Jeleniej Góry Sobieszowa na potrzeby JKM nie daje pełnej możliwości obsługi obszarów tego wymagających i znacznie ogranicza dostępność dla pasażerów. W związku z powyższym konieczna jest lokalizacja 5 nowych przystanków o roboczych nazwach: Wilhelma Kubsza, Al. Jana Pawła II, Podchorążych, Spółdzielcza i Objazdowa, z wyraźnym ich zagęszczeniem w części śródmiejskiej. Dodatkowo dla zapewnienia efektu trwałości projektu konieczne jest przeprowadzenie naprawy toru na odcinku Jelenia Góra – Piechowice.

Po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej, jako optymalny i wskazany do realizacji przyjęty został wariant, który wykorzystuje dwie linie kolejowe (nr 274 i 311), istniejące stacje oraz przewiduje realizację 5 dodatkowych przystanków. Wymaga również budowy, co najmniej jednej zwrotnicy kolejowej, umożliwiającej zmianę toru jazdy pociągu.

Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna (WKA)

Aglomeracja wałbrzyska znajduje się w południowej części województwa dolnośląskiego, u podnóża Sudetów, na obszarze przygranicznym regionu. Swoim zasięgiem obejmuje pięć gmin powiatów wałbrzyskiego i świdnickiego (w tym miasto Wałbrzych). Miasto Wałbrzych stanowi drugi pod względem wielkości ośrodek na Dolnym Śląsku, o silnie zakorzenionych cechach miasta przemysłowego.

Specyficzne położenie aglomeracji (na obszarze Pogórza Wałbrzyskiego oraz Kotliny Wałbrzyskiej) wpływa na jej słabą dostępność komunikacyjną, wynikającą głównie z topografii terenu. Ponadto wysokie natężenie ruchu oraz zły stan techniczny infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oddziałuje negatywnie na jakość powiązań transportowych tego obszaru.

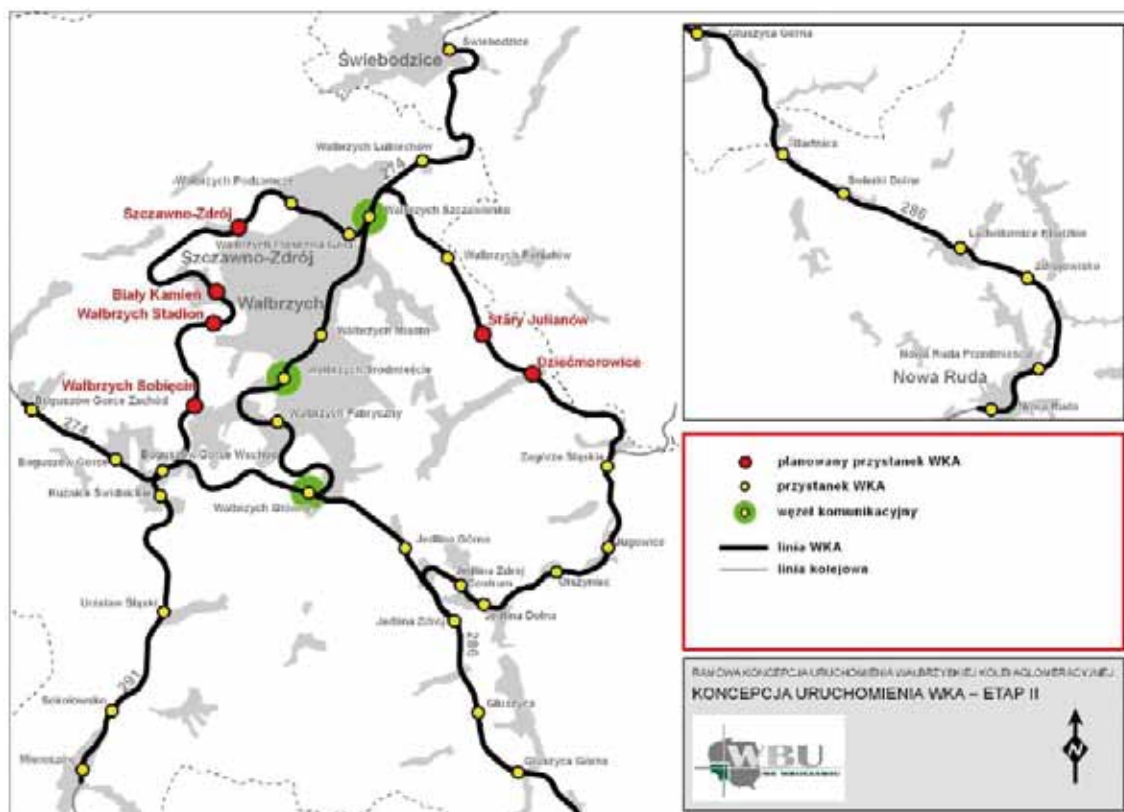
Szkielet systemu komunikacyjnego aglomeracji tworzą linie lokalne, powiązane bezpośrednio z regionalną linią kolejową nr 274, łączącą Wałbrzych z Wrocławiem i Jelenią Górą. Docelowo system kolei aglomeracyjnej zakłada również obsługę terenów w gminie Nowa Ruda, wzdłuż linii kolejowej nr 286.

Zasadniczym celem stworzenia systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej była integracja układu przestrzennego analizowanego obszaru oraz poprawa warunków transportu publicznego. Uruchomienie zintegrowanego systemu kolei aglomeracyjnej

wymaga przede wszystkim modernizacji istniejących stacji i przystanków kolejowych oraz budowy nowych wraz z realizacją infrastruktury towarzyszącej. Ponadto konieczne jest dostosowanie aktualnej oferty połączeń autobusowej komunikacji publicznej, tak aby wraz z WKA tworzyła zintegrowany, spójny system.

Realizacja WKA możliwa będzie dzięki wykorzystaniu istniejących linii kolejowych oraz zlokalizowanych przy nich 19 stacji i przystanków (tj. Świebodzice, Wałbrzych Szczawienko, Wałbrzych Miasto, Wałbrzych Fabryczny, Wałbrzych Główny, Boguszów-Gorce Wschód, Boguszów-Gorce, Boguszów-Gorce Zachód, Mieroszów, Jedlina Górna, Jedlina-Zdrój, Głuszycyca, Głuszycyca Górna, Bartnica, Świerki Dolne, Ludwikowice Kłodzkie, Zdrojowisko, Nowa Ruda Przedmieście i Nowa Ruda). Celem pełnego wykorzystania możliwości obsługi obszaru aglomeracji konieczna jest rewitalizacja 6 nieczynnych stacji i przystanków kolejowych (tj. Szczawno-Zdrój, Biały Kamień, Unisław Śląski, Jedlina Dolna, Jugowice, Zagórze Śląskie) oraz lokalizacja 13 nowych przystanków (o roboczych nazwach: Wałbrzych Lubiechów, Wałbrzych Podzamcze, Wałbrzych Piaskowa Góra, Wałbrzych Poniatów, Wałbrzych Stadion, Wałbrzych Śródmieście, Wałbrzych Sobięcín, Kuźnice Świdnickie, Sokołowsko, Jedlina-Zdrój Sportowy, Olszyniec, Dzieńmorowice, Stary Julianów).

Ponadto na założony w ramowej koncepcji system WKA składa się wykorzystanie istnie-



2. Schemat Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

jących elementów układu kolejowego węzła wałbrzyskiego, a w tym:

- trzy istniejące publiczne linie kolejowe nr: 274 na odcinku: Świebodzice – Boguszów-Gorce Zachód, 286 na odcinku: Wałbrzych Główny – Nowa Ruda, 291 relacji: Mieroszów – Boguszów-Gorce Wschód;
- prywatną bocznice kolejową w rejonie Podzamcza;
- korytarz bocznic w kierunku Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (WSSE);
- przeznaczone do reaktywacji linie kolejowe na odcinkach: Wałbrzych (Piaskowa Góra) – Szczawno-Zdrój – Boguszów-Gorce Wschód, Jedlina-Zdrój – Zagórze Śląskie;
- budowę nowego odcinka linii kolejowej relacji WSSE – Zagórze Śląskie.

Zakłada się trzyetapową realizację systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej:

- **etap 0** umożliwiającą uruchomienie powiązań bez ingerencji w infrastrukturę kolejową (modernizacja istniejącego układu kolejowego);

- **etap I** priorytetowy, poprawiający jakość połączeń komunikacyjnych i aktywizujący rozwój społeczno-gospodarczy Wałbrzycha (reaktywacja nieczynnych powiązań kolejowych);
- **etap II** stanowiący dopełnienie koncepcji uruchomienia WKA, usprawniający powiązania miasta z gminami ościennymi, wzmacniając tym samym tożsamość regionu (budowa nowego odcinka linii kolejowej).

Podsumowanie

Realizacja zaprezentowanych koncepcji w zasadniczy sposób przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych województwa, poprzez usprawnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a tym samym zniweluje narastające zjawisko kongestii. Rozbudowa systemu transportu kolejowego zwiększy atrakcyjność usługową i inwestycyjną omawianych obszarów, a tym samym wpłynie na

podniesienie konkurencyjności regionu.

Zaproponowane koncepcje uruchomienia Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej, jak i Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej wymagają przeprowadzenia dalszych prac studialnych i projektowych. Ponadto niniejsze założenia winny zostać uwzględnione w dokumentach planistycznych, zarówno szczebla regionalnego, jak i lokalnego, gdyż jedynie konsekwentne i spójne działania mogą doprowadzić do realizacji ww. systemów. W kolejnych etapach prac konieczne jest również opracowanie projektów budowlanych dla nowych przystanków kolejowych oraz planów zagospodarowania terenów wokół nich, jako nowych, miejskich przestrzeni publicznych.

Uruchomienie JKM i WKA stanowi znaczący czynnik podnoszący walory ekonomiczne układu kolejowego, jaki wykształcił się w obszarze sudeckim Dolnego Śląska. Jednocześnie stanowi cenny element dla rozbudowy systemu transportu kolejowego w całym ciągu linii kolejowej nr 274 relacji Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Zgorzelec. ◀

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu to samorządowa jednostka organizacyjna województwa dolnośląskiego, powołana celem realizacji zadań z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego na poziomie regionalnym. Jednostka specjalizuje się w opracowaniach planistycznych i strategicznych szczebla regionalnego, w tym opracowaniach problemowych z zakresu infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej).

www.wbu.wroc.pl