

IV Pakiet Kolejowy a stan sieci kolejowej w województwie dolnośląskim i polityka jej rozwoju

Sebastian Kowerski

W niniejszym artykule skupiono uwagę na przedstawieniu aktualnego stanu sieci kolejowej województwa dolnośląskiego, prowadzonych obecnie inwestycji oraz wskazaniu na perspektywy rozwoju sieci w najbliższych latach. Na początku przedstawiono historię kolei na Dolnym Śląsku. Następnie dokonano opisu stanu sieci kolejowej województwa oraz kierunków jej rozwoju biorąc pod uwagę również rozwiązania proponowane w ramach Czwartego Pakietu Kolejowego. Na koniec przedstawiono wybrane, aktualnie prowadzone inwestycje związane między innymi z modernizacją infrastruktury kolejowej.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 30.09.2013

data akceptacji do druku: 14.10.2013



mgr inż.
Sebastian Kowerski
doktorant w Katedrze
Dróg i Lotnisk,
Politechnika Wrocławska
sebastian.kowerski@pwr.wroc.pl

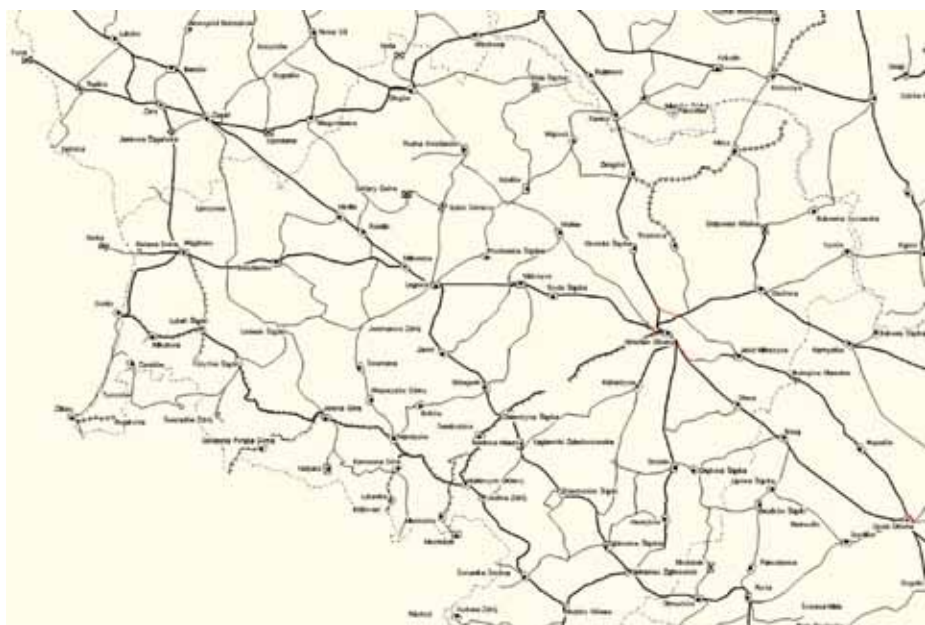
We współczesnej gospodarce światowej dominującą rolę odgrywają ośrodki miejskie, a zwłaszcza miasta metropolitalne, szczególnie istotna jest rola i miejsce wrocławskiej aglomeracji. Według prognoz ESPON w perspektywie do 2030 r. poza znaczącą koncentracją działalności ekonomicznej w tzw. pentagonie (tj. obszarze położonym pomiędzy Londynem, Paryżem, Mediolanem, Monachium a Hamburgiem) powstaną mocne powiązania Polski z tym centrum gospodarczym Europy. Nastąpi to poprzez dwa korytarze powiązań, z których pierwszy prowadzić będzie przez metropolię berlińską, Warszawę, Łódź i Poznań, a drugi – poprzez Kraków, aglomerację górnośląską i Wrocław. Przewiduje się, że wszystkie ww. krajowe ośrodki będą w 2030 r. należeć do sieci głównych, metropolitalnych obszarów wzrostu w Europie [2].

Rys historyczny kolei na Dolnym Śląsku

Dolny Śląsk był pierwszym regionem w Polsce, w którym uruchomione zostały kolejowe przewozy pasażerskie. Pierwsze połączenie łączące Wrocław z Oławą powstało już w 1842 roku. Ze względu na fakt, iż do okresu II wojny światowej region wchodził w skład terytorium dzisiejszych Niemiec, sieć kolejowa na terenie województwa dolnośląskiego była intensywnie rozbudowywana m.in. na podstawie pruskiej ustawy o kolejkach przyjętej

w 1892 roku. Sieć linii wyróżniała się wysoką gęstością. Założeniem ówczesnych czasów było połączenie siecią kolejek jak największej liczby ośrodków regionu. Z uwagi na to, iż kolejki były budowane w sposób uproszczony, ich uruchomienie i funkcjonowanie było stosunkowo tanie. Połączenia między głównymi ośrodkami regionu, tj. Wrocławiem, Wałbrzychem, Legnicą i Jelenią Górą, realizowane na sieci kolei państwowych były utrzymywane na wysokim poziomie. Poruszające się wówczas po linii lokomotywy osiągały prędkość maksymalną na poziomie 170 km/h. Warto zwrócić uwagę na fakt, iż nawet na niezelektryfikowanym odcinku linii kolejowej Wrocław-Legnica eksploatowane na nim pociągi prowadzone parowozami poruszały się z prędkością rzędu 100 km/h. Poza połączeniami głównych ośrodków, na terenie województwa dolnośląskiego funkcjonowało wiele bocznych linii kolejowych docierających do turystycznych regionów Dolnego Śląska. Sieć kolejową według stanu z 1930 roku pre-

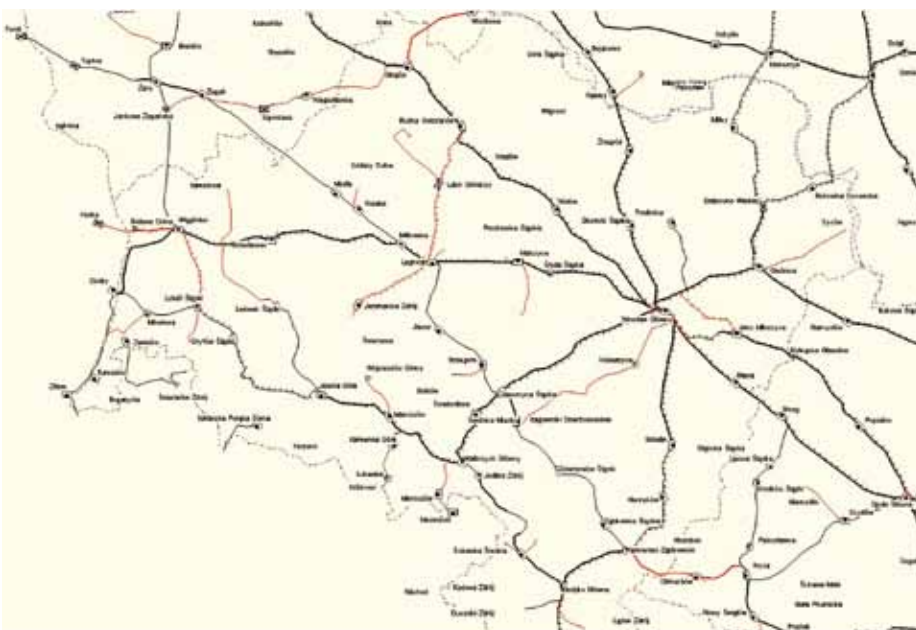
zentuje rys. 1. Po zakończeniu II wojny światowej, kiedy Dolny Śląsk znalazł się w granicach Polski usiłowano wznowić ruch pociągów na wszystkich liniach, jednak okazało się, iż zmieniony przebieg granic i inne warunki gospodarcze spowodowały, iż funkcjonowanie części istniejących połączeń okazało się bezcelowe. Wraz z rozwojem transportu kołowego funkcjonujące dotychczas kolejki były stopniowo likwidowane z uwagi na osiąganą relatywnie niską prędkość. W okresie transformacji ustrojowej, tj. w latach 80. i 90. kolejki właściwie już nie istniały, zawieszono również ruch pasażerski na wielu liniach drugorzędnych. Ponadto celowym zabiegiem było pogarszanie oferty przewozów poprzez wycofywanie połączeń dalekobieżnych, łączących większe ośrodki miejskie, ograniczanie częstotliwości kursowania połączeń. Ograniczanie połączeń pasażerskich postępowało w kolejnych latach. Sieć kolejową województwa dolnośląskiego w 1990 roku zobrazowano na rys. 2. Natomiast rys. 3 prezentuje ak-



1. Sieć kolejowa województwa dolnośląskiego w 1930 roku [5]



2. Sieć kolejowa województwa dolnośląskiego w 1990 roku (kolorem czerwonym zaznaczono linie po których prowadzony jest tylko ruch towarowy) [5]



3. Sieć kolejowa województwa dolnośląskiego w 2013 roku (kolorem czerwonym zaznaczono linie po których prowadzony jest tylko ruch towarowy) [5]

Tab. 1: Linie kolejowe objęte umowami międzynarodowymi AGC oraz AGTC [4]

Numer linii		Przebieg
E30	AGC	Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Moskwa
E59		Malmö - Świnoujście - Szczecin - Wrocław - Chałupki
CE-59	AGTC	Świnoujście - Szczecin - Wrocław - Opole - Chałupki -> Bohumin
CE-59/1		Nowa Sól - Żagań - Węgliniec - Zgorzelec - Zawidów -> Frydlant
CE-59/2		Wrocław - Międzyzlesie -> Lichkov
CE-30		Zgorzelec - Wrocław - Katowice -> Medyka

tualną sieć kolejową województwa. Porównanie stanu sieci kolejowej w poszczególnych latach pokazuje postępujący regres jeżeli chodzi o gęstość sieci kolejowej Dolnego Śląska. [1]

Stan sieci kolejowej województwa dolnośląskiego

Województwo dolnośląskie położone jest na skrzyżowaniu głównych ciągów komunikacyjnych i międzynarodowych korytarzy transportowych. Czynnikiem sprzyjającym dla rozwoju województwa jest bliskie sąsiedztwo granic z Czechami i Niemcami oraz dobrze rozwinięta kolejowa infrastruktura węzła wrocławskiego. Na terenie województwa linie kolejowe przechodzą przez prawie wszystkie miasta powiatowe. Taki układ tworzy dogodne warunki dla rozwoju komunikacji kolejowej w regionie. Mimo postępującej regresji sieci kolejowej, województwo dolnośląskie charakteryzuje się dość wysoką gęstością sieci kolejowej, wynoszącą ok. 8,7 km/100km². Jest to wskaźnik wyższy od średniej gęstości linii kolejowych dla kraju wynoszącej 6,5km/100km². Kolejowy układ komunikacyjny województwa jest rozbudowany i składa się z linii kolejowych w większości o niskim standardzie technicznym torów, obiektów stacyjnych i zaplecza technicznego kolei. Sieć kolejowa na terenie województwa obejmuje linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym, krajowym oraz lokalnym. Wśród linii o znaczeniu międzynarodowym należy wyróżnić przede wszystkim:

- **III Paneuropejski Korytarz Transportowy łączący Republikę Federalną Niemiec z Ukrainą, w tym ciąg transportowy:**

E 30: Zgorzelec - Węgliniec, Wrocław Muehobór - Myslowice oraz Kraków Mydlniki - Podłęże

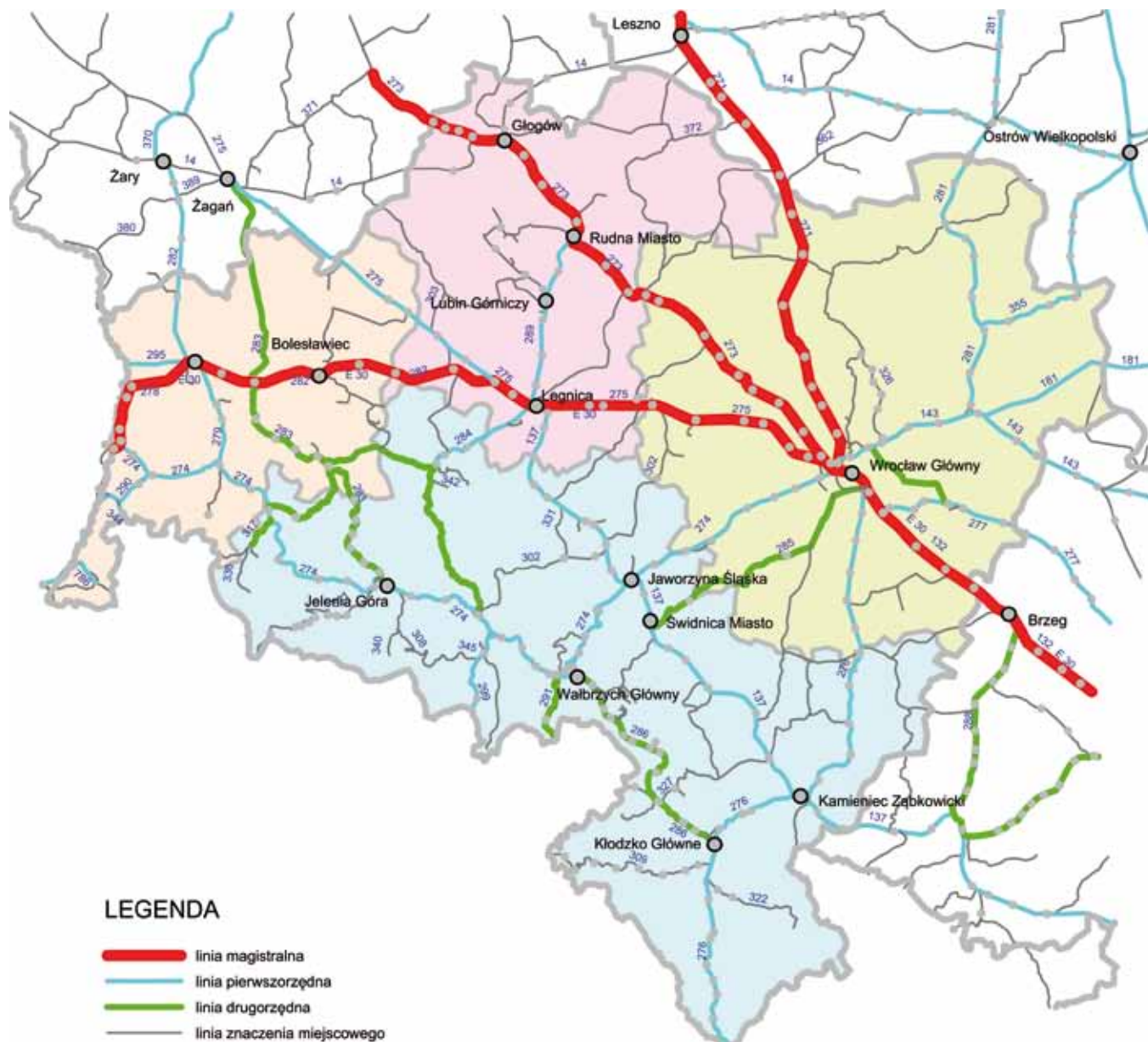
C 30: Bielawa Dolna - Węgliniec, Wrocław Stadion - Myslowice oraz Kraków Mydlniki - Podłęże

CE 30 Węgliniec - Miłkowice - Wrocław Muehobór, Myslowice - Kraków Mydlniki oraz Podłęże - Rzeszów - Przemyśl - Medyka

- **linie kolejowe objęte umowami międzynarodowymi, włączone do sieci AGC (głównych międzynarodowych sieci kolejowych) oraz AGTC (międzynarodowych linii transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących).**

Wykaz linii kolejowych objętych umowami międzynarodowymi AGC oraz AGTC prezentuje tab. 1.

Linie kolejowe można również podzielić, biorąc pod uwagę ich znaczenie gospodarcze i społeczne następująco:



4. Sieć linii kolejowych na terenie województwa dolnośląskiego w podziale na kategorie

- **Magistralne:** o obciążeniu przewozami powyżej 25 mln ton rocznie i dostosowane do jazdy pociągów z prędkością większą od 120 km/h,
- **Pierwszorzędne,** o obciążeniu przewozami od 10 do 25 mln ton rocznie i dostosowane do jazdy pociągów z prędkością od 80 km/h do 120 km/h,
- **Drugorzędne,** o obciążeniu przewozami od 3 do 10 mln ton rocznie i dostosowane do jazdy pociągów z prędkością od 60 km/h do 80 km/h,
- **Miejscowego znaczenia,** o obciążeniu przewozami poniżej 3 mln ton rocznie i dostosowane do jazdy pociągów z prędkością mniejszą od 60 km/h.
- **Linie włączone do sieci AGC i AGTC.**

Sieć linii kolejowych na terenie województwa dolnośląskiego w podziale na wyżej wymienione kategorie prezentuje rysunek 4.

Perspektywy rozwoju sieci kolejowej Dolnego Śląska

Komunikacja kolejowa jest czynnikiem decydującym o integracji zewnętrznej i wewnętrznej województwa. Transport kolejowy decyduje o spójności przestrzennej i dostępności gospodarczej województwa oraz przyczynia się do zwiększenia ruchliwości komunikacyjnej ludności. Rozwój komunikacji kolejowej zaspokaja różnorodne potrzeby ludności zamieszkującej w pobliżu stacji kolejowej i służy aktywizacji zawodowej mieszkańców. Od odpowiedniej jakości usług zależy popyt na usługi kolejowe. Od dogodnych połączeń zależy jest rozwój turystyki, rozwój gospodarczy oraz rozwój sieci osadniczej ludności. Zgodnie z *Wytycznymi Kierunkowymi do Kształtowania Sieci Drogowej i Kolejowej w Województwie Dolnośląskim* [4], transport kolejowy

jest drugą po żegludze śródlądowej najbardziej zaniedbaną i wymagającą największych nakładów inwestycyjnych dziedziną transportu. Mimo dużej gęstości sieci kolejowej Dolnego Śląska, nie może być ona wykorzystywana w pełni z uwagi na bariery techniczne sieci. Natomiast w myśl *Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020* [3], będącej strategicznym dokumentem wyznaczającym cele i kierunki rozwoju Dolnego Śląska na najbliższe lata, poprawa stanu infrastruktury transportowej stanowi jeden z priorytetów podejmowanych działań. Mając na uwadze fakt, iż podniesienie efektywności komunikacji pasażerskiej, szczególnie w obrębie aglomeracji wrocławskiej, gdzie potrzeby przewozowe są największe, zapewnienie sprawnego systemu regionalnego transportu publicznego oraz wreszcie zwiększenie nakładów na poprawę stanu infrastruktury kole-

jowej w celu dorównania standardom europejskim mają kluczowe znaczenie dla przyszłego rozwoju województwa. W obliczu nieustannie wzrastającego natężenia ruchu samochodowego mającego negatywny wpływ na dostępność komunikacyjną oraz na czas przemieszczania się działania te pozwolą zniwelować niekorzystny wpływ na mobilność mieszkańców. Niezwykle istotną kwestią jest skrócenie czasu przejazdu środkami transportu publicznego oraz podniesienie standardu usług kolejowych. Od czynników tych w dużej mierze zależy popularność korzystania z tej formy transportu a co za tym idzie, zapewnienie jej konkurencyjności w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Kolejną niezwykle istotną kwestią jest optymalne wykorzystanie sieci kolejowej do transportu towarowego, szczególnie do przewozu surowców skalnych.

Realizacja wyżej wymienionych priorytetów pozwoli na wykorzystanie potencjału tkwiącego w położeniu Dolnego Śląska oraz dalszy wzrost znaczenia tranzytowego regionu, które w obecnej chwili jest duże, głównie ze względu na pozostawanie w zasięgu Trzeciego Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Zagęszczenie strategicznych szlaków transportowych przebiegających przez Dolny Śląsk, a także wyższa aniżeli średnia krajowa gęstość sieci kolejowej stanowią niewątpliwe atuty regionu. Działania podejmowane w celu poprawy dostępności transportowej oraz zapewnienia dogodnych połączeń wewnętrznych oraz zewnętrznych stanowią czynniki determinujące zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej, ale również turystycznej regionu Dolnego Śląska.

Niezwykle istotną kwestią dla stworzenia sprawnego, regionalnego systemu transportu publicznego jest komplementarność systemów transportu kolejowego oraz drogowego.

Powołując się na wspomniany już wcześniej dokument *Wytoczne kierunkowe do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim* [4] główne kierunki rozwoju sieci transportowej województwa ujęte zostały w trzech podstawowych zadaniach:

- poprawa dostępności zewnętrznej w ramach powiązań ponadregionalnych,
- wiązanie potencjałów oraz
- poprawa ich dostępności.

Nawiązując do pierwszego z wymienionych zadań, tj. poprawy dostępności zewnętrznej Dolnego Śląska, kluczowymi działaniami w tym zakresie powinny być:

- Budowa planowanego systemu Kolei Dużych Prędkości, które umożliwiłyby osią-

gnięcie prędkości przejazdu na poziomie co najmniej 200 km/h, przeznaczonych dla przewozów pasażerskich;

- Modernizacja istniejących linii oraz ich integracja z systemem Kolei Dużych Prędkości, przeznaczone dla przewozów pasażerskich i w drugiej kolejności towarowych;
- Modernizacja istniejących linii zintegrowanych z systemem terminali intermodalnych, przeznaczone dla przewozów towarowych (w tym kombinowanych; szybkie linie towarowe) i w drugiej kolejności pasażerskich.

Efektywny system połączeń ponadregionalnych, umożliwiający swobodny przepływ ludzi, dóbr i informacji, przyczyniłby się do umocnienia pozycji Dolnego Śląska oraz poprawy jakości połączeń komunikacyjnych w skali kraju i Europy, zwiększając tym samym integralność terytorialną regionu. W ramach realizacji zadania drugiego- **wiązanie potencjałów** głównym kierunkiem działań jest poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu w celu wzmocnienia kooperacji gospodarczej i uelastycznienia rynku pracy. Chodzi o zapewnienie powiązań pomiędzy głównymi ośrodkami osadniczymi a zarazem największymi generatorami ruchu w regionie Dolnego Śląska- tzw. Polami Potencjałów. Zadanie trzecie- **poprawa dostępności do pól potencjałów** sprowadza się do rozwoju ponadlokalnych powiązań transportowych. Wyróżnić można główne Pola Potencjałów:

- Pole Potencjału Obszaru Metropolitalnego
- Pole Potencjału Pasma Głogowsko-Kłodzkiego
- Pole Potencjału Południowo-Zachodniego

Działaniami o kluczowym znaczeniu dla Pola Potencjału Obszaru Metropolitalnego są: stworzenie zintegrowanego systemu powiązań wewnętrznych oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miasta Wrocławia, stworzenie kolei aglomeracyjnej (Dolnośląskiej Kolei Dojazdowej) w obszarze metropolitalnym Wrocławia celem połączenia blisko położonych ośrodków osadniczych, oparcie planowania przestrzennego na idei TOD- Transit Oriented Development, czyli rozwoju miasta osnutego na trasach szybkiej komunikacji publicznej, w tym kolei miejskiej, a także poprawa przepływów tranzytowych.

W ramach Pola Potencjału Pasma Głogowsko-Kłodzkiego, łączącego obszary wyznaczone przez miejscowości takie jak: Głogów - Lubin - Legnica, Legnica - Wałbrzych/Świdnica oraz Świdnica/Wałbrzych - Pieszyce/Dzierżonów /Bielawa/Kłodzko pożądanymi kierunkami działań są między

innymi: poprawa dostępności komunikacyjnej do Legnicko Głogowskiego Okręgu Miedziowego (LGOM) oraz poprawa przepływów tranzytowych.

W ramach Pola Potencjału Południowo-Zachodniego, wyznaczonego przez miasta: Zgorzelec, Bolesławiec, Jelenia Góra działania należy skoncentrować m.in. na rozwoju powiązań trans granicznych oraz podobnie jak w przypadku dwóch poprzednich pól na poprawie przepływów tranzytowych.

Liniami kolejowymi, które należy modernizować w pierwszej kolejności są te połączenia, które wiążą ze sobą pola potencjałów, bowiem to one odgrywają pierwszoplanową rolę w przyszłym rozwoju społeczno-gospodarczym województwa. Za przykład połączeń wewnątrz pól potencjałów wymagających modernizacji można podać linie: nr 137 (Legnica-Świdnica-Dzierżonów-Ząbkowice Śląskie) oraz 274 (Wrocław Świebodzki-Zgorzelec).

Kolejnym kluczowym dla rozwoju regionu Dolnego Śląska przedsięwzięciem jest uzupełnienie przebiegającej przez województwo transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W zakresie transportu kolejowego sieć należy rozszerzyć o szybkie połączenia kolejowe relacji Wrocław – Łódź – Warszawa oraz perspektywiczne powiązanie sieci z systemem linii dużych prędkości w Europie (Berlin, Praga).

Należy mieć na uwadze fakt, iż realizacja wszystkich wcześniej omówionych priorytetów zdeterminowana jest prowadzoną polityką sektorową oraz dostępnością celowych programów finansujących założone przedsięwzięcia. Jednakże najważniejszym obecnie czynnikiem warunkującym przeprowadzenie jakichkolwiek inwestycji liniowych jest stopień ich ingerencji w środowisko przyrodnicze. Może się bowiem okazać, iż nawet uzasadniona względami gospodarczymi inwestycja nie zostanie zrealizowana z powodu szkodliwego wpływu na środowisko przyrodnicze. Działania takie, choć z całą pewnością słuszne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju, wydłużają jednak w czasie i zwiększają koszty realizacji nowych inwestycji infrastrukturalnych.

Kwestią wymagającą poruszenia w niniejszym opracowaniu jest problem rentowności przewozów środkami transportu kolejowego. Aby linie kolejowe były w pełni efektywnie wykorzystywane, oprócz prowadzonego na nich transportu pasażerskiego, powinny służyć również do prowadzenia transportu towarowego (głównie w nocy) tak, aby obie gałęzie możliwie w jak najmniejszym stopniu kolidowały ze sobą. Jest to szczególnie wskazane ze

względu na ogromny potencjał przewoźny kruszyw i surowców skalnych istniejący na Dolnym Śląsku. Rozwój transportu towarowego pozwoliłby na utrzymanie istniejącej infrastruktury kolejowej, a także uzasadniałby inwestycje w tę dziedzinę.

Czwarty Pakiet Kolejowy

W styczniu bieżącego roku Komisja Europejska zapowiedziała wprowadzenie kompleksowego pakietu środków- tzw. *Czwartego Pakietu Kolejowego* [7]. Celem wdrożenia w państwach członkowskich Unii Europejskiej regulacji Pakietu jest poprawa jakości i efektywności usług kolejowych. Propozycje Pakietu mają na celu usprawnienie zarządzania i bezpieczeństwa kolei oraz otwarcie pasażerskiego rynku kolejowego, tak aby pasażerowie mogli korzystać z jednolitego, europejskiego rynku kolejowego. Projekt Komisji przewiduje otwarcie krajowych przewoźników pasażerskich dla innych przewoźników i usług od 2019 roku. W ten sposób przedsiębiorstwa kolejowe mogłyby oferować usługi i brać udział w przetargach na równych prawach. Sytuacja taka przyczynić się może do zwiększenia zatrudnienia w branży kolejowej, w tym również na Dolnym Śląsku. Dobrym przykładem jest szwedzki rynek kolejowy. W Szwecji rynek został otwarty wiele lat temu. W chwili obecnej jest tam kilku aktywnie działających operatorów. Zwiększyło się konkurencje o wykwalifikowanych pracowników, a efektem tego jest zwiększenie wynagrodzeń, zwłaszcza maszynistów. Patrząc z punktu widzenia przyszłego rozwoju regionu Dolnego Śląska, *IV Pakiet Kolejowy* stanowi czynnik sprzyjający lokalnej mobilności, przyczyniając się do rozwoju gospodarczego i łączenia miast oraz regionów w całej Europie. W obliczu stagnacji w transporcie kolejowym jest to szansa na rozwój tej gałęzi transportu. Czwarty Pakiet Kolejowy nie dotyczy tylko otwarcia rynku w przewozach pasażerskich, ale poprzez interoperacyjność i odpowiednie rozwiązania w zakresie zarządzania infrastrukturą będzie również kładł nacisk na rozwój przewoźników towarowych, co ma ogromne znaczenie dla transportu surowców skalnych na Dolnym Śląsku.

Należy mieć jednak na uwadze to, iż proponowane zmiany ograniczają wpływ samorządów województw na kształtowanie regionalnej polityki transportowej. Według propozycji Komisji Europejskiej nie będą one mogły udzielać umów podmiotom wewnętrznym będących w ich gestii, tj. np. województwo dolnośląskie nie będzie mogło udzielać umów Kolejom Dolno-

śląskim. Na świadczenie usług będą organizowane przetargi. Ewentualność taka spotkała się z wyraźnym sprzeciwem polskiej delegacji do Komitetu Regionów oraz Andrzeja Massela podsekretarza stanu ds. kolejnictwa w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Jedną z regulacji przewidzianych w Pakiecie jest również wzmocnienie pozycji zarządcy infrastruktury, operacyjnie i finansowo niezależnego od przewoźnika kolejowego. Zarządcy sprawowałyby kontrolę nad kluczowymi dla sieci kolejowej funkcjami – planowaniem inwestycji infrastrukturalnych, bieżącą działalnością i utrzymaniem, a także ustalaniem rozkładów jazdy. Ponadto należy zwrócić uwagę, iż zarządcy kolejowi muszą zarządzać sieciami w sposób skuteczny oraz koordynować swoje działania na poziomie UE.

Prowadzone inwestycje na sieci kolejowej

Najważniejsze realizowane obecnie inwestycje objęte są *Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko* stanowiącym część Narodowej Strategii Spójności i będącym głównym źródłem finansowania inwestycji transportowych w Polsce. Są to:

- **Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań**, etap II, odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego na odcinku o długości 57,99 km. Projekt przewiduje dostosowanie linii kolejowej do szybkości 160 km/h, z elementami rozwiązań dla 200 km/h. Realizacja projektu usprawni komunikację pasażerską i towarową na głównym międzynarodowym ciągu kolejowym E 59 w kierunku Północ - Południe: Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin - Poznań - Opole - Chałupki - Bohumin - Ostrawa. Obecnie realizowane są prace na dwóch etapach z trzech: Wrocław – granica województwa dolnośląskiego oraz Poznań – Czempień, przy czym najbardziej zaawansowane są prace na tym pierwszym fragmencie. Według szacunków PKP PLK, około 40 proc. całej inwestycji zostało już wykonane. Zakończyły się prace torowe na odcinku między Żmigrodem a Pęgowem, czyli na prawie połowie całej trasy. Ostatnie prace wykończeniowe zostały do przeprowadzenia na zmodernizowanych stacjach kolejowych w Żmigrodzie i Garbcach, a także we Wrocławiu- Osobowicach. Opóźnienie w realizacji inwestycji wynosi około sześciu miesięcy względem pierwotnego harmonogramu. Aktualnie wszystko wskazuje na to, że mimo opóźnień inwestycję uda się zakończyć i rozliczyć jeszcze w 2015 roku.

Na 2014 r. zaplanowano prace przy posterunku odgałęźnym w okolicy ul. Grabiszyskiej, a także remont wiaduktu, który biegnie nad nią. w kolejnej perspektywie unijnej na lata 2014-2020 planowana jest modernizacja środkowego odcinka E 59 między Rawiczem a Czempieniem. Również na ten okres planowany jest montaż systemu ETCS na całej trasie od Wrocławia do Poznania, który z przyczyn technicznych może nastąpić dopiero po zakończeniu wszystkich pozostałych etapów inwestycji. Rozpocznie się to prawdopodobnie dopiero w 2017, lub 2018 r.

• Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Wrocław - Opole (2012-2015)

Projekt obejmuje zaprojektowanie, budowę i uruchomienie urządzeń Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS na Odcinku Wdrożeniowym zlokalizowanym na linii kolejowej E 30 pomiędzy stacjami Legnica – Wrocław – Opole, stanowiącymi część III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Projekt jest inwestycją punktową. Odcinek Wdrożeniowy Legnica – Wrocław - Opole liczy 142,644 km linii kolejowej. System ERTMS składa się z dwóch komponentów: Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami ETCS oraz Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej GSM-R. System ETCS zapewnia realizację sygnalizacji kabinowej i ciągłą kontrolę pracy maszynisty. Natomiast system GSM-R wykorzystuje standard publicznej sieci GSM i używany jest zarówno do komunikacji głosowej dla personelu kolei (dyżurny ruchu, dyspozytor, maszynista, pracownik obsługi technicznej), jak i transmisji danych tor-pojazd.

Wdrożenie systemu ERTMS (ETCS i GSM-R) ma na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez wdrożenie systemu sygnalizacji kabinowej, uzyskanie standardów europejskich na liniach objętych transeuropejskimi korytarzami transportowymi przebiegających przez terytorium Polski, zapewnienie interoperacyjności, usprawnienie przemieszczania się ludzi i transportu towarów w kraju i poza jego granicami, a także usprawnienie transportu tranzytowego pomiędzy krajami Unii i krajami sąsiednimi. Planowany termin zakończenia projektu przypada na 2015 rok.

Wdrożenie systemu ERTMS w skali sieci jest projektem znacznie bardziej złożonym i długoterminowym, niż innego rodzaju projekty inwestycyjne. Czerpanie korzyści z wdrożonego systemu

ERTMS będzie możliwe dopiero w przypadku uzyskania odpowiedniej długości sieci kolejowej, objętej systemem – nie tylko w Polsce, ale również w krajach sąsiednich. Dopiero upowszechniony system ERTMS pozwoli osiągnąć szereg dodatkowych korzyści synergicznych, nie wynikających bezpośrednio z pojedynczych, narodowych wdrożeń.

• **Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSM-R w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec – Bielawa Dolna.**

Kontrakty realizowane obecnie w ramach projektu:

- zaprojektowanie i zabudowa interfejsu oraz adaptacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym Spółki zainstalowanych na odcinku linii E 30 Legnica - Węgliniec - Bielawa Dolna do współpracy z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2;
- zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych;
- dostawa, wybudowanie i wdrożenie systemu GSM-R oraz nadzór i zarządzanie.

Zakończenie realizacji projektu planowane jest na IV kwartał 2014 roku.

• **Analiza kierunków rozwoju sieci kolejowej w Polsce z uwzględnieniem ograniczeń w węzłach kolejowych (dawna nazwa projektu: „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”).**

Projekt polega na przygotowaniu do budowy linii kolejowej dużych prędkości uwzględniającej standardy interoperacyjności, bezpieczeństwa i środowiskowe. Projekt obejmuje swoim zakresem opracowanie dokumentacji przedprojektowej, prace analityczne i przygotowawcze wraz z propozycją rozwiązań technicznych oraz analizy prawne, środowiskowe, ekonomiczne i finansowe dla budowy linii dużych prędkości Warszawa-Łódź-Poznań/Wrocław” z opcjonalnym przedłużeniem do granicy RP w kierunku Berlina i Pragi oraz przystosowania łódzkiego, poznańskiego i wrocławskiego węzła kolejowego do obsługi KDP oraz zapewnienia ich intermodalności z innymi środkami transportu.

Należy również pamiętać o mniejszych inwestycjach odtworzeniowych oraz inwestycjach w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego, które również są ważne ze względu na funkcjonalność sieci kolejowej.

Umiejscowienie wszystkich linii kolejowych objętych inwestycjami współfinansowanymi przez Unię Europejską prezentuje rys. 5.



5. Linie kolejowe objęte inwestycjami współfinansowanymi przez UE do 2015 r. [6]

Podsumowanie

W obliczu postępującego regresu stanu sieci kolejowej województwa dolnośląskiego, niezbędne jest podjęcie działań mających na celu modernizację istniejącej infrastruktury kolejowej. Ze względu na swoje położenie oraz gęstość sieci linii kolejowych województwo dolnośląskie posiada duży potencjał rozwoju. Ważne jest skupienie uwagi na podniesieniu jakości kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, tak, aby zwiększyć atrakcyjność kolei w stosunku do innych form transportu. Wdrożenie postanowień Czwartego Pakietu Kolejowego oraz realizacja priorytetów zawartych w *Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020* [3] może uczynić kolej motorem przyszłego rozwoju regionu. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Molecki B.: Rola samorządu w kształtowaniu transportu regionalnego w Polsce i Europie, Wrocław 2010
- [2] Pracownicy Wojewódzkiego Biura Urbanistycznego we Wrocławiu, Pracownicy Departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego: Diagnostyka Stanu Województwa Dolnośląskiego 2011, Wrocław 2012
- [3] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020
- [4] Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu: Wytyczne Kierunkowe do Kształtowania Sieci Drogowej i Kolejowej w Województwie Dolnośląskim, 2009
- [5] Woźny J., Potocki M., baza danych Programu RailMap 2.2. Data wykorzystania programu 30.09.2013 r.
- [6] www.cupt.gov.pl, dane Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Departament Funduszy UE, data wykorzystania strony 30.09.2013 r.
- [7] www.ipex.eu, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie „Czwartego Pakietu Kolejowego – Zakończenie Budowy Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego w celu Wspierania Konkurencyjności i Wzrostu Gospodarczego w Europie”, data wykorzystania strony 30.09.2013 r.