

Integracja transportu publicznego na bazie kolei dla Aglomeracji Sudeckiej

Piotr Mackiewicz

W artykule przeprowadzono analizę Aglomeracji Sudeckiej pod względem możliwości rozwoju kolejowych linii pasażerskich i towarowych. Wykonano krótki przegląd demograficzny i gospodarczy. Zwrócono uwagę na położenie przygraniczne obszaru i sąsiedztwo z Czechami. Wykonano przegląd dotychczasowych opracowań i zadań na temat zmian w systemie kolejowym. Opisano propozycje zmian dla wybranych linii kolejowych obszaru Aglomeracji Sudeckiej.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 30.09.2013

data akceptacji do druku: 14.10.2013



dr inż. Piotr Mackiewicz
Katedra Dróg i Lotnisk,
Politechnika Wroclawska
piotr.mackiewicz@pwr.wroc.pl

Aglomeracja Sudecka stanowi obszerny obszar graniczący bezpośrednio z Czechami. Związany jest z produkcją przemysłową, turystyką i rolnictwem. Obszar posiada duże walory krajobrazowo - przyrodnicze i kulturowe, a także uzdrowiskowe. Nie ma wyodrębnionego dominującego ośrodka, a działalność przemysłowa jest znacznie zróżnicowana.

W różnych opracowaniach [13, 18] za obszar Aglomeracji Sudeckiej uznaje się obszar Wałbrzycha i okolic i stosuje się nazwę Aglomeracja Wałbrzyska. W niniejszym opracowaniu z uwagi pewne uwarunkowania funkcjonalne i sieć transportową, przyjęto, że w skład Aglomeracji Sudeckiej wchodzi obszary: wałbrzyski, jeleniogórski, świdnicki, kłodzki i ząbkowicki (rys. 1).

Do aktualnie najważniejszych generatorów ruchu w obszarze Aglomeracji Sudeckiej należą (dane na podstawie [2]):

- Wałbrzych - 120 tys. mieszkańców,
- Jelenia Góra - 80 tys. mieszkańców,
- Świdnica - 60 tys. mieszkańców,
- zespół miast: Dzierżoniów / Bielawa / Pieszyce - 75 tys. mieszkańców,
- Kłodzko - 30 tys. mieszkańców,
- Nowa Ruda - 24 tys. mieszkańców,
- Kamienna Góra - 20 tys. mieszkańców,
- Jawor - 13 tys. Mieszkańców.

Ponadregionalne ośrodki na tym obszarze stanowią: Wałbrzych, Jelenia Góra, Regionalne ośrodki to: Kłodzko, zespół miast Dzierżoniów/Bielawa/Pieszyce, Świdnica,

natomiast ponadlokalne ośrodki powiatowe to: Jawor, Kamienna Góra, Ząbkowice Śląskie, Złotoryja.

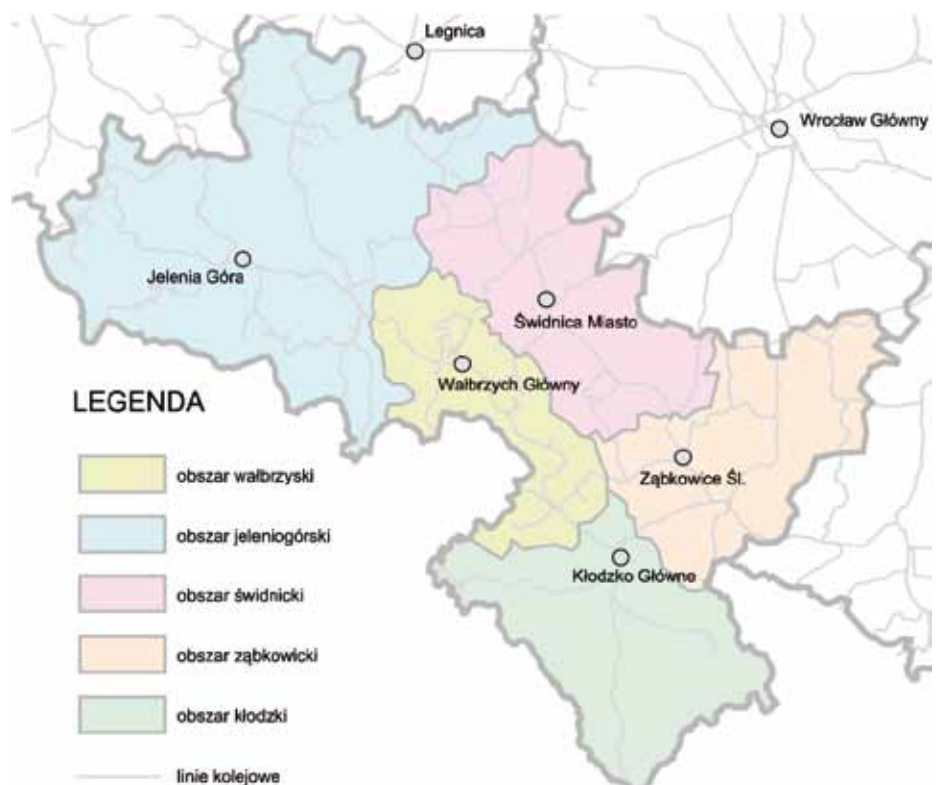
W obszarze można wyodrębnić: Kamiennogórską Specjalną Strefę Ekonomiczną, Wałbrzyską Specjalną Strefę Ekonomiczną oraz parki technologiczne, przemysłowe (powiat jeleniogórski i wałbrzyski, Nowej Rudy) i inkubatory przedsiębiorczości (Nowa Ruda, Wałbrzych) [19, 27, 25]. Te strefy są istotne z punktu widzenia aktywności gospodarczej i potrzeb transportowych regionu.

Obszar Aglomeracji Sudeckiej jest dużym i zróżnicowanym obszarem. Posiada równomiernie rozmieszczone ośrodki generujące potrzebę przemieszczania zarówno pod względem ruchu pasażerskiego jaki

i towarowego. W opracowaniu [25] wskazano na kilka istotnych stref ekonomicznych, pokazano duży potencjał występowania surowców, uznano go jako obszar o intensywnej współpracy przygranicznej. Niestety obszar Jeleniej Góry oraz Kotlinę Kłodzką uznano za bardzo zły pod względem dostępności do ośrodka wojewódzkiego. Obszar Wałbrzycha oraz Rębiszowa i Henrykowa za najgorszy.

Inwentaryzacja połączeń kolejowych w Aglomeracji Sudeckiej

Aglomeracja jest w bliskim sąsiedztwie granicy Niemieckiej, zaś południowa część aglomeracji graniczy z Czechami. W związku z tym dla integralności przestrzennej



1. Aglomeracja Sudecka z podziałem na obszary



2. Klasyfikacja oraz numeracja linii kolejowych na obszarze Aglomeracji Sudeckiej (oprac. własne na podstawie [4, 5, 17])

oraz dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej Dolnego Śląska, coraz większe znaczenie odgrywają powiązania transportowe transgraniczne o znaczeniu lokalnym. Dotyczy to linii kolejowej 274 prowadzącej do Jeleniej Góry i Wałbrzycha, linii 276 - od Międzyzlesia w kierunku Wrocławia, linii 309 od Kudowy Zdrój, linii 291 w kierunku Wałbrzycha oraz linii 299 od Lubawki. Na rys. 2 pokazano numerację i klasyfikację techniczną linii na obszarze Aglomeracji Sudeckiej.

W obszarze regionu przebiega linia objęta umowami AGTC na kierunku Międzyzlesie - Wrocław, stanowi ona linię pierwszorzędową. Do pozostałych linii tej kategorii należy linia 137 (Kamieniec Ząbkowicki - Legnica), linia 274 (Wałbrzych - Wrocław oraz Wałbrzych - Zgorzelec) oraz krótsze odcinki linii 299 oraz 284. Pozostała sieć stanowią linie drugorzędne (w nieznacznej ilości) oraz znaczenia miejscowego.

W obszarze na wielu liniach nie są albo

dwutorowe, albo mają możliwość wykonania drugiego toru. Do nich należą: 276, 286, 274, 137, 299.

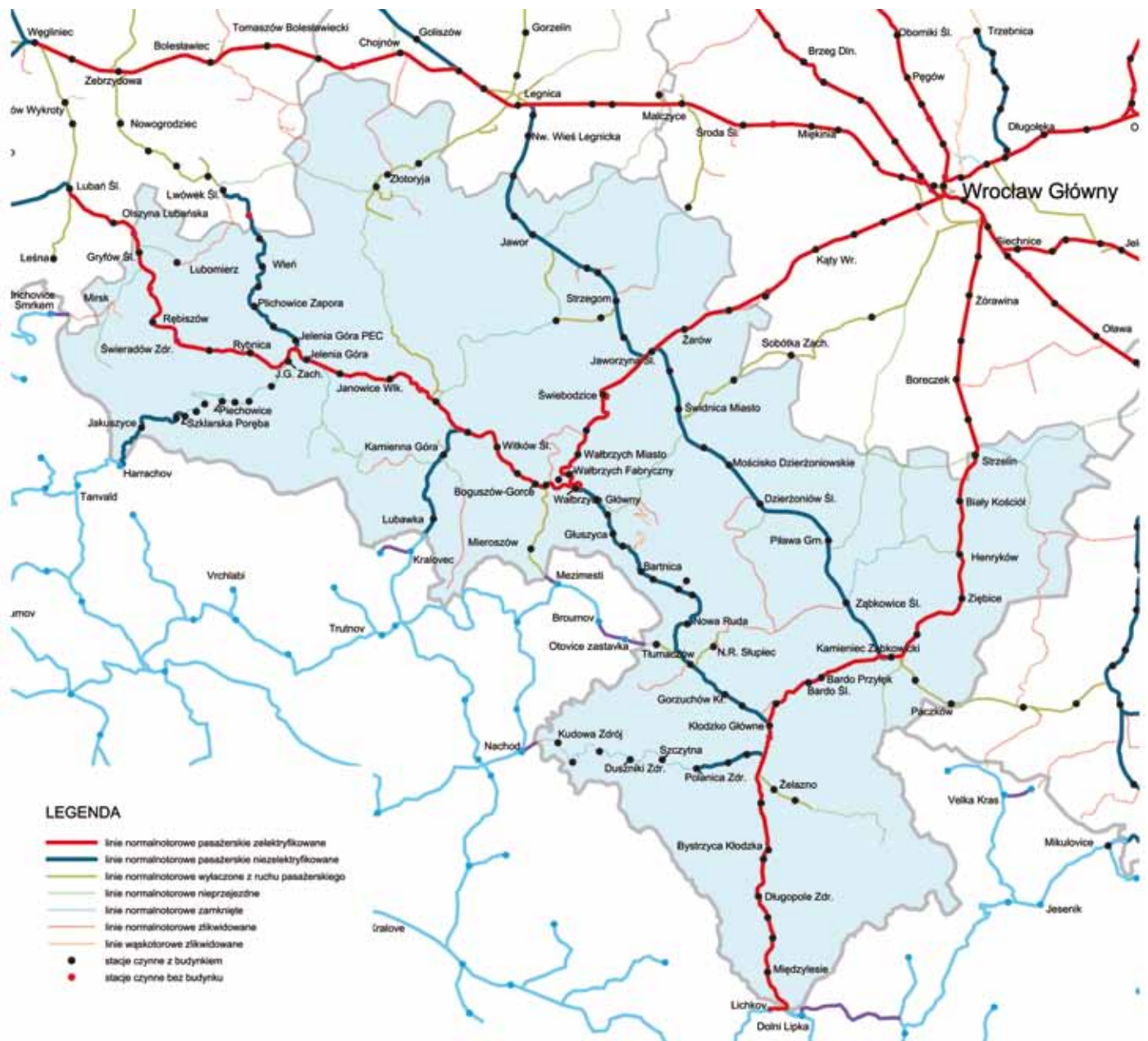
Istotnym czynnikiem determinującym wybór środka transportu obok komfortu i uwarunkowań ekonomicznych jest czas podróży, przekładający się na prędkość podróży [6]. Na analizowanym obszarze tylko krótki odcinek na linii 274 w pobliżu Jaworzyny Śląskiej pozwala osiągnąć prędkość 120 - 160 km/h. Większość odcinków (na linii 276, 137, 286, 274) pozwala osiągnąć prędkość 80 - 120 km/h. Pozostałe odcinki charakteryzują się prędkościami poniżej 80 km/h. Jednak w ich ciągach są odcinki o prędkościach poniżej 40 km/h.

Linia Międzyzlesie - Wrocław nr 276, CE 59 jak wspomniano jest objęta jest umową AGTC. Narzuca to odpowiednie parametry techniczne, jak np. maksymalną prędkość dla pociągów towarowych 120 km/h i 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz do-

puszczalny nacisk na oś 221 KN. Aktualny stan techniczny infrastruktury oraz warunki geometryczne tej linii na odcinku Wrocław Główny - Międzyzlesie nie pozwalają na prowadzenie ruchu pociągów z $V=120$ km/h.

Na podstawie [3] wykazano, że w obszarze Aglomeracji Sudeckiej średni czas dostępnosci komunikacyjnej (czas przejazdu pociągiem) do najbliższych miast wojewódzkich w roku 2010 wynosił od 150 mm (okolice Jeleniej Góry) do 60 minut (okolice Wałbrzycha). Jest to częściowo porównywalne z czasową dostępnością drogową. Podobnie było też w roku 2008 [26].

Na podstawie analizy rozkładu jazdy w latach 2011/2012 [8] stwierdzono, że na linii 276 (Wrocław - Międzyzlesie), 274, 311 (Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra - Szklarska Poręba) odbywała się stosunkowo mała frekwencja pasażerów (w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych) - na poziomie poniżej 1000 pasa-



3. Przebieg linii kolejowych dla Aglomeracji Sudeckiej w powiązaniu z układem zewnętrznym dla ruchu pasażerskiego (oprac. własne na podstawie [15])

żerów na dobę. Z prognoz na rok 2025 wartości tych przewozów nie ulegają zmianie. Wykorzystanie potencjału demograficznego na stan obecny określono jako zły dla Wałbrzycha, średni dla Jeleniej Góry oraz bardzo dobry dla Szklarskiej Poręby. Na linii 276 oraz 274 przejeżdża od 30 do 40 pociągów na dobę, na pozostałych liniach zaledwie od 2 do 20 [10].

Na terenie Aglomeracji Sudeckiej można wyróżnić kilka kierunków połączeń w przewozach pasażerskich: relacja: Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra, Wałbrzych - Kłodzko. Także na równoległym odcinku prowadzony jest ruch między Kamieńcem Żąbkowickim a Legnicą. Na kierunku północ - południe obsługiwany jest ruch od Międzyzlesia do Wrocławia (rys. 3).

Mocno skomunikowanym węzłem jest węzeł wałbrzysko-świebodzicki, złożony

z dwóch miast położonych blisko siebie i połączonych linią kolejową nr 274 (Wrocław - Jelenia Góra i drogą krajową nr 35). W Wałbrzychu ponadto krzyżują się dwie linie kolejowe: nr 286 (do Kłodzka) i nr 291 (Boguszków - Gorce - Mieroszów do Meziměstí w Czechach). Węzeł jeleniogórski jest utworzony przez linię kolejową nr 274 (Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra i dalej przez Lubań do Zgorzelca), nr 311 (do Szklarskiej Poręby, z przedłużeniem do Harachowa), nr 283 (do Lwówka Śląskiego). W Świdnicy aktualnie kończona jest rozbudowa węzła przesiadkowego. Przebiega tu linia kolejowa nr 137 (łącząca Świdnicę z węzłem kolejowym w Jaworzynie Śląskiej). Na linii nr 285 (Wrocław - Sobótka - Świdnica - Jedlina Zdrój) ruch pasażerski został zawieszony. W południowej części województwa jest usytuowany węzeł dzierzoniowski. Biegą tu tylko linie kole-

jowe nr 341 (w likwidacji) oraz nr 137 łącząca Dzierżoniów ze Świdnicą i węzłem kolejowym w Jaworzynie Śląskiej oraz z węzłem kolejowym w Kamieńcu Żąbkowickim. Węzeł kłodzki, utworzony jest na południu województwa przez linię kolejową pierwszorzędna nr 276 (Wrocław - Międzyzlesie, CE 59) oraz dwie prowadzące ruch kolejowy do uzdrowisk: nr 309 (do Kudowy) i nr 322 (do Łądko Zdroju). Niestety na końcowych odcinkach zamknięte lub zlikwidowane.

Osobną kategorię węzłów komunikacyjnych stanowią węzły kolejowe związane przede wszystkim z transportem i przeładunkiem towarowym [12], należą do nich węzeł kolejowy w: Jaworzynie Śląskiej, Kamieńcu Żąbkowickim. Inne istotne punkty przeładunkowe występują w: Międzyzlesiu, Kłodzku, Bardzie, Żąbkowicach, Nowej Rudzie, Piławie Górnej, Dzierżoniowie, Tłuma-

czowie, Henrykowie, Wałbrzychu, Jeleniej Górze, Złotorii, Piechowicach, Gryfowie Śląskim. Te punkty handlowe, a w szczególności: Wałbrzych i Jelenia Góra stanowią istotne powiązania transportu kolejowego z inną formą transportu zbiorowego, mogą pełnić funkcje zintegrowanych węzłów przesiadkowych [8].

Węzeł kolejowy w Jaworzynie Śląskiej usytuowany jest w centralnej części województwa, stanowi istotny wojewódzki węzeł przeładunkowy. Krzyżują się tu następujące linie kolejowe: linia kolejowa nr 137, 302, 772. Węzeł kolejowy w Kamieńcu Żąbkowickim, położony w południowej części województwa, stanowi także istotny wojewódzki węzeł przeładunkowy. Krzyżują się tu następujące linie kolejowe: linia kolejowa nr 276 (CE - 59/2), linia kolejowa nr 137 oraz 334. Linia 137 jest ważnym ciągiem przewozowym dla transportu towarów i osób, którego znaczenie istotnie wzrasta wskutek koncentracji wywozów kruszyw z ciężących do tej linii kopalni. Ponadto stanowi ona linię objazdową dla korytarza transportowego E30, umożliwiającej selekcję ruchu pasażerskiego po linii E30 i ciężkiego ruchu towarowego po linii 137. Stan techniczny linii jest w znacznej mierze niezadowalający. Na wielu odcinkach występują ograniczenia prędkości jazdy pociągów do 20 km/godz. Powoduje to duże wydłużenia czasu przejazdu pociągów oraz istotne ograniczenie zdolności przepustowej tej linii. Aktualnie na tej linii nie ma czynnych dwóch torów.

W rejonie Strzegomia znajdują się największe na dolnym Śląsku złoża kopalni skalnych (0,08 na km²). Są to głównie granity i sjenity. Średnie wydobycie w roku 2007 wynosiło 500 000 do 1 000 000 ton rocznie. Właśnie Strzelin można zaliczyć do punktów załadunków zbiorowych związanych z surowcami skalnymi [21]. Tu prowadzi się załadunek z kilku pobliskich kopalni. Uwzględniając układ linii kolejowych i stacji załadunkowych do pierwszej połowy lat 90 - tych, można stwierdzić, że występowanie zbiorowych punktów załadunku było znikome. Degradacja infrastruktury kolejowej jaka nastąpiła od roku 2000 sprawiła, że wiele kopalń zostało pozbawionych własnych bocznic, a linie kolejowe przebiegające w bezpośrednim sąsiedztwie w znaczącym stopniu nie nadają się do eksploatacji (np. linia nr 304 w rejonie Kondratowic). Ponadto nieczynny jest istotny odcinek linii nr 286 między Nową Rudą a Ludwikowicami, linia nr 325 z Ciepłowodów do Henrykowa, oraz linia nr 319 z Kondratowic do Strzelina.

Największy ruch towarowy odbywa się na linii 276 oraz 274 (od 50 do 80 pociągów

na dobę), na linii 137 od 20 do 50 pociągów na dobę [10]. Na rys. 4 pokazano przebieg linii kolejowych dla ruchu towarowego.

W wielu gminach, przez które przebiegają linie kolejowe, stan infrastruktury kolejowej oceniany jest jako przeciętny lub zły. W konsekwencji nie pozwala na obsługę ruchu pasażerskiego i towarowego z prędkościami wymaganymi dla zapewnienia zadowalającego komfortu podróży.

Negatywnie oceniane są także obiekty dworców, kładki, wiadukty (Boguszów - Gorce, Czarny Bór, Głuszycza, Jedlina - Zdrój, Kamienna Góra, Mioszów, Nowa Ruda, Świebodzice, Walim, Wałbrzych). W ostatniej dekadzie PKP wyremontowało zaledwie jeden dworzec kolejowy Dworzec Miasto w Wałbrzychu.

Szczególnie bolesna jest likwidacja linii kolejowych na Ziemi Kłodzkiej, a głównie w okolicach Kudowy Zdroju oraz w Dolinie Białej Łądeckiej. Linia kolejowa w Dolinie Białej Łądeckiej miała bardzo wiele zalet m.in. przyjazne i naturalne położenie geograficzne terenu oraz wspaniale wpisująca się architektura zabudowań stacyjnych [7]. Z uwagi na spadek popularności kolei (w latach 90), linie zostały zawieszono, a później zlikwidowane. Związane to było z brakiem prowadzonych inwestycji i remontów oraz niskiej frekwencji pasażerów i braku rentowności. Obiekty stacyjne zmieniały funkcje lub ulegały degradacji.

Za niezadawalającą sytuację komunikacyjną należy uznać stan w Mioszowie - gmina ta nie posiada publicznych środków komunikacji. Brak jest bezpośrednich połączeń pomiędzy Mioszowem a Radkowem i gm. Nowa Ruda realizowanych przez Republikę Czeską.

Na obszarze wałbrzyskim zauważalny jest brak nowoczesnego kolejowego centrum przesiadkowego, którego funkcja z powodów logistycznych powinna zostać zlokalizowana w centrum właśnie w Wałbrzychu.

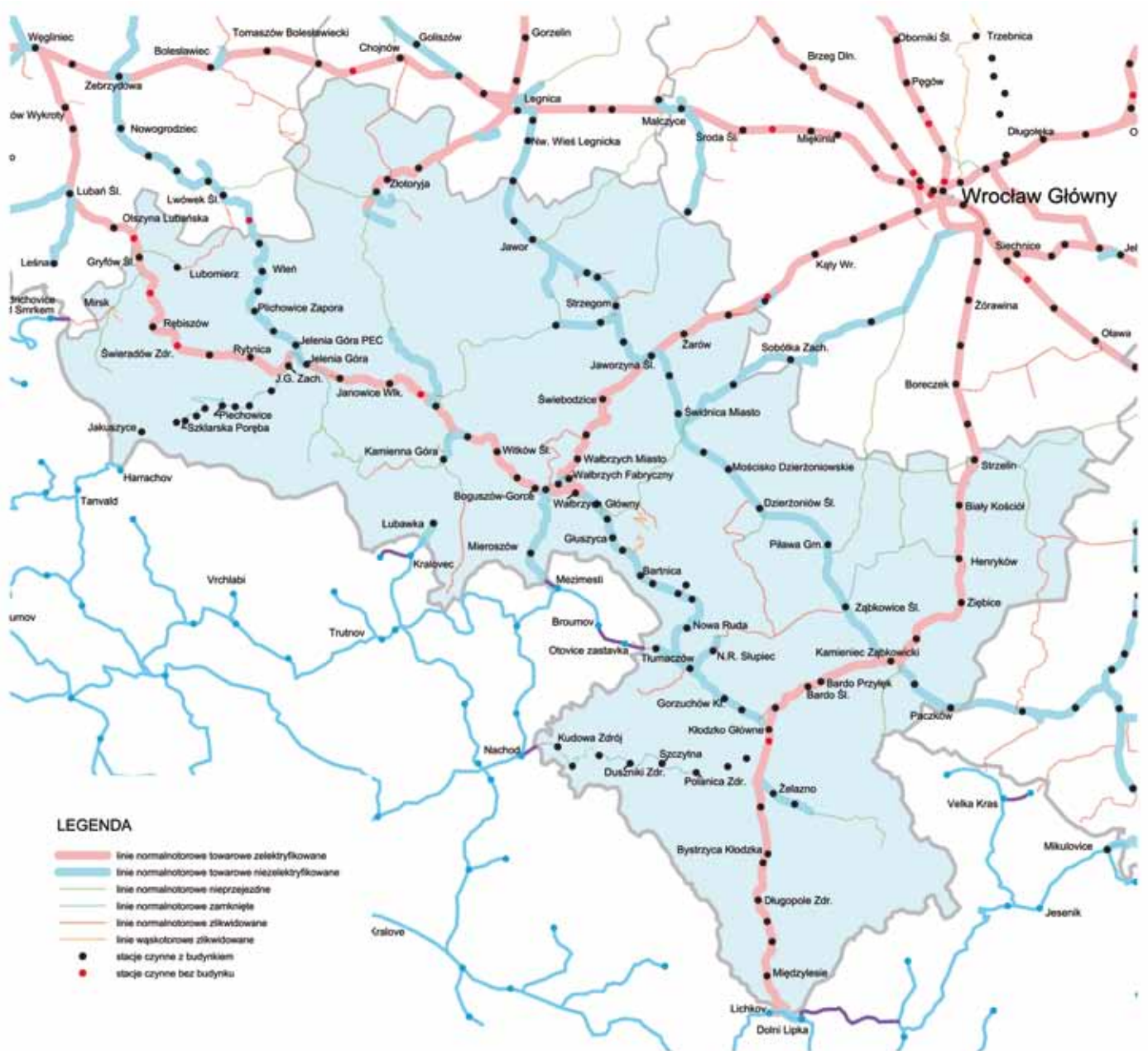
Charakterystyka dotychczasowych koncepcji wykorzystania kolei

Dotychczas w licznych opracowaniach poruszających problemy rozwoju w zakresie kraju [8, 9, 10, 14], województwa [19, 20, 25, 26, 27, 28], czy też wybranych obszarów [22], sformułowano istotne założenia i koncepcje rozwoju kolei. Niektóre opracowania prezentowały regres i katastrofalny stan kolejowych powiązań transportowych [11, 28]. Wiele istotnych wskazań na tle opisu aktualnej sytuacji kolejnictwa w Polsce dotyczącej także obszar Aglomeracji Sudeckiej zawarto w [1].

Podczas oceny stanu kolejnictwa poza oceną stanu linii wskazano na stan dworców, przystanków kolejowych i innych elementów obsługi podróżnych oraz obiektów inżynierskich i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Zły stan spowodowany jest znacznym ograniczeniem napraw bieżących po 1990 roku. Na stan bezpieczeństwa wpływa duża liczba skrzyżowań dróg kołowych z liniami kolejowymi niestandardnymi bez systemu aktywnego zabezpieczenia. Ponadto na niską konkurencyjność kolei wskazano koszty dostępu do linii oraz dodatkowe ograniczenia przepustowości związane z brakiem odpowiedniej koordynacji i planowania prac modernizacyjnych, a także na niewystarczającą integrację transportu kolejowego z innymi formami transportu osób i towarów.

Przykładem racjonalnych opracowań mogą być projekty realizowane już wcześniej w województwach zachodnich w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego [19]. Tutaj wskazano na zmniejszenie się w ostatnich latach czynnych linii kolejowych (o około 276 km), na obniżone parametry techniczne, zamknięcie wielu połączeń oraz przestarzały tabor. Na tej podstawie sformułowano założenia dotyczące m.in.: poprawy stanu pasażerskiego taboru kolejowego wykorzystywanego w przewozach regionalnych, likwidacji ograniczeń (wąskich gardeł), wykorzystania potencjału komunikacji kolejowej, w celu usprawnienia obsługi ruchu pasażerskiego w miastach oraz integrację transportu kolejowego i drogowego. Przedstawiono odpowiednie wskaźniki, np. zakup taboru kolejowego (2013 rok - 17 szt., 2015 rok - 17 szt.), długość zmodernizowanych linii (2013 rok - 8 km, 2015 rok - 8 km). Ostatecznie w ramach RPO uruchomiono w 2012 roku dwa projekty modernizacji linii kolejowych 309 (Duszniki Zdrój - Kudowa Zdrój) i 311 (Jelenia Góra - Szklarska Poręba). Uruchomienie linii dla pasażerów przewidziano na początek 2014 r. Ta modernizacja lepiej skomunikuje dolnośląskie miejscowości. Skorzystają z tego: Polanica Zdrój, Lewin Kłodzki, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Szczytna, Szklarska Poręba, Piechowice i Jelenia Góra. Zapewni to także rozwój regionu pod względem turystyki. W zakresie zadań jest także modernizacja peronów na stacjach.

Ponadto w ramach inwestycji odtworzeniowych RPO (do roku 2015) [10] ustalono modernizację linii kolejowej nr 274 na odcinku Wrocław - Jelenia Góra. Dzięki temu powinna się: polepszyć prędkość podróży i zwiększyć przepustowość linii. Ponadto celem jest podniesienie nacisku na oś, umożliwienie wywozu kruszyw z Dolnego



4. Przebieg linii kolejowych dla Aglomeracji Sudeckiej w powiązaniu z układem zewnętrznym dla ruchu towarowego (oprac. własne na podstawie [15])

Śląska oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu podróżnych. Modernizację tej linii wskazano także już wcześniej jako jeden z priorytetów rozwoju przestrzennego makroregionu Polski Zachodniej na podstawie analizy planów lub projektów planów zagospodarowania przestrzennego województw leżących na tym obszarze [16].

W opracowaniu [9] planuje się ujednolicenie prędkości z uwagi na lokalne ograniczenia związane ze złym stanem technicznym. Dotyczy to m.in. linii 274, 286 oraz 137. Lokalnie na tych liniach prędkość spada poniżej 40 km/h [6]. Ponadto w ciągu linii 276 (w okolicach Kłodzka oraz odcinku Kamieniec Ząbkowicki - Strzelin) przewiduje się budowę nowych torów szlakowych. W docelowej sieci połączeń między aglomeracyjnymi na rok 2030 dla linii 276 planuje się zapewnić częstotliwość połączeń na pozio-

mie co 8 godzin (pora dzienna). Obejmują one połączenia pociągami dziennymi, kursującymi całorocznie. Natomiast przewozy międzyregionalne na tej linii co 4 godziny. Natomiast na linii 274 Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra co 2 godziny.

Planuje się także zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych obejmujących m.in. nowoczesne informatyczne systemy sterowania, pozwalające na sprawniejsze organizowanie przewozów pasażerskich i towarowych między zarządcami infrastruktury i przewoźnikami.

W planie zrównoważonego rozwoju publicznego dla transportu zbiorowego [8] w zakresie połączeń międzywojewódzkich ujęto linię 274 oraz 311 (Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra - Szklarska Poręba). Natomiast jako linie o charakterze międzynarodowym i przygranicznym: linię

276 (Wrocław - Międzyzlesie) oraz także 311 i 299. Tematy te opracowywane są w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko [14] są jednymi z postulatów do wsparcia rozwoju polskiego sektora kolejowego na w obszarze Dolnego Śląska w tym Aglomeracji Sudeckiej Do głównych celów tych zadań należy: podniesienie parametrów eksploatacyjnych, w tym zwiększenie interoperacyjności, zapewnienie punktualności pociągów oraz zmniejszenie kosztów opóźnień. Ma to być osiągnięte po wybudowaniu infrastruktury systemu GSM - R w latach 2013 - 2015. Wskazano tutaj na linie: 276, 137 oraz 274.

Jeśli chodzi o linię 276 (CE 59) Międzyzlesie - Wrocław, to na razie zakończył się pierwszy etap prac. W ramach tego etapu wykonano studium wykonalności dla odcinka Międzyzlesie - Wrocław wraz z anali-

zą środowiskową. Realizacji robót budowlanych na linii nr 276 można się spodziewać po 2013 roku. Aktualnie uwagę skupiono na odbudowie drugiego toru na odcinku Strzelin - Kamieniec Żąbkowicki. Zadanie to będzie stanowić pierwszy etap robót modernizacyjnych na linii 276.

W związku z modernizacją linii 276 (i ograniczeniem ruchu pociągów) planuje się odbudowę nieczynnego toru na linii 137 (odcinek Kamieniec Żąbkowicki - Świdnica i Jaworzyna Śląska - Legnica).

W związku z przewozami towarowymi kruszyw [20] planuje się:

- rewitalizację 26,9 km linii kolejowej Kontratowice - Żąbkowice Śląskie (rozwiąże to problem wywozu kruszyw z kopalni położonych na obszarze Wzgórz Strzelińskich oraz miasta Strzelina),
- przebudowę 7 km linii kolejowej Ścinawka Średnia - Tłumaczów,
- rewitalizację 13 km linii Kamienna Góra - Jelenia Góra oraz 3 km linii Kamienna Góra - Sędziszów (rozwiąże to problem wywozu kruszyw z zakładu wydobywczego w Ogorzelcu),
- rewitalizację 36,6 km linii Marciszów - Jerzmanice Zdrój (rozwiąże to problem wywozu kruszyw z zakładów wydobywczych położonych w Wojcieszowie i Kaczorowie),
- rewitalizację 20 km linii Strzegom - Bolków,
- rewitalizację 14 km linii Jawor - Roztoka (rozwiąże to problem wywozu kruszyw z zakładów wydobywczych położonych w Borowie i Kostrza),
- rewitalizację 36 km linii Malczyce - Strzegom (rozwiąże to problem wywozu kruszyw z zakładów wydobywczych w Jarszowie oraz innych kopalni zlokalizowanych na terenie wschodniej części Wzgórz Strzegomskich).

W zakresie wybranych miast wykonano interesujące koncepcje kolei aglomeracyjnych. Na szczególną uwagę zasługuje opracowanie koncepcyjne z analizą kosztów [23]. Przedstawiono tutaj uwarunkowania dotyczące uruchomienia Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej (JKM). Zwrócono uwagę na maksymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury oraz zagospodarowania stacji i przystanków. Kolej ta jest szansą na polepszenie warunków ruchu w granicach miasta poprzez udostępnienie i wykorzystanie istniejących linii kolejowych nr 274, 283 i 311. Zaplanowano 10 przystanków równomiernie rozłożonych w ciągu planowanej kolei w obszarze miasta.

W [24] przedstawiono koncepcję uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA). Również uwzględniono wy-

korzystanie istniejącego układu torowisk oraz stacji i przystanków. Wykorzystano także powiązanie z linią kolejową nr 274, 286, 291. Zaplanowano 19 stacji. Wdrożenie kolei przedstawiono w kolejnych etapach (0, I, II). Planuje się uwzględnić zmienną częstotliwość kursowania taboru z dostosowaniem do wymagań ruchu pasażerskiego w godzinach szczytu.

W ramach programu operacyjnego Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007 - 2013 [19], w związku z planowaną rewitalizacją linii 285 i 771, opracowano Studium wykonalności dla zadania: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 Wrocław - Świdnica i 771 Świdnica Przedmieście - Świdnica Miasto”. Przedstawione zostały trzy warianty, od całkowitej przebudowy po częściowe remonty. Aktualnie w Świdnicy na ukończeniu jest (wrzesień 2014) Centrum Przesiadkowe w Świdnicy. Z pewnością ułatwi integrację różnych środków transportu. Zadanie również realizowane jest w ramach RPO.

Ponadto Polskie Linie Kolejowe planują [30] przebudowę urządzeń sterujących na stacji w Jaworzynie, które pozwoliłyby kierować pociągi ze Świdnicy właśnie przez ten węzeł. W koncepcjach była też budowa prawie 2 km kolejowego zelektryfikowanego łącznika, pozwalającego ominąć pociągami ze Świdnicy stację w Jaworzynie. Aktualnie kończy się modernizacja linii Jaworzyna - Wrocław. Dzięki temu powinny się skrócić czasy podróży dla pasażerów. Na odcinku Jaworzyna Śl. - Świebodzice wykonano elektryfikację jednego z torów linii 274, w planach jest kolejny tor.

Także na fragmencie trasy pomiędzy stacjami Świebodzice i Wałbrzych Szczawienko (linia 274) realizuje się modernizację nawierzchni kolejowej wraz z robotami towarzyszącymi. Termin zakończenia przewiduje się na koniec 2013 roku.

Propozycje działań i inwestycji integracyjnych

Na podstawie przeprowadzonego przeglądu a także analizy sytuacji demograficznej i gospodarczej Aglomeracji Sudeckiej, stwierdza się, że dla rozwoju obszaru konieczne jest dalsze przeprowadzenie rozbudowy i modernizacji infrastruktury. Wiele opracowań wskazuje na podobne działania (dotyczy to np. linii 274). Niektóre zadania są już na ukończeniu (linia 309, 311, fragmenty 274). Z uwagi jednak na koszty inwestycji kolejowych nie planuje się jednak budowy nowych odcinków (za wyjątkiem dodatkowych torów wciągu 276). Działal-

nia należy skupić na podniesieniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii. Przede wszystkim w obszarach południowych w sąsiedztwie z Czechami, gdzie infrastruktura kolejowa jest w złym stanie i wymaga odbudowy lub reaktywacji. Pozwoli to rozwinąć współpracę wybranych ośrodków.

Obszar Jeleniogórski cechuje się ważnymi tradycjami subregionu, łączy cechy centrum turystycznego i wypoczynkowego oraz obszaru skupiającego nowoczesną gospodarkę. Tutaj wymagane są zdecydowane działania związane z poprawą dostępności transportowej i powiązań nie tylko wewnątrzregionalnych, ale także ponadregionalnych. Remont linii kolejowej nr 311 między Jelenią Górą a Szklarską Porębą stanowi część planów uruchomienia tzw. tramwaju miejskiego w Jeleniej Górze. Szybka Kolej Miejska, a później Jeleniogórska Kolej Miejska, ma połączyć w przyszłości regularną komunikacją szynobusową centrum Jeleniej Góry z Cieplicami, Sobieszowem, Piechowicami i Szklarską Porębą. Stanowi to jeden z ważniejszych priorytetów.

Obszar wałbrzyski po likwidacji przemysłu wydobywczego węgla kamiennego stracił swoją ekonomiczną pozycję. W celu polepszenia atrakcyjności regionu wymaga zwiększenia prędkości eksploatacyjnych linii kolejowych oraz powiązania pasażerskiego z Czechami na linii 291. Naturalnym staje się wykonanie połączenia transgranicznego od Wałbrzycha do Czech (w tym do Hradec Kralove). Szybkiego uruchomienia wymaga też Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna. Ponadto należy pamiętać o możliwości wykorzystania linii kolejowej (Wałbrzych - Kłodzko oraz Kłodzko - Jedlina - Zdrój - Świdnica) do celów turystycznych ze względu na walory widokowe oraz inżynierskie (np. pociągi „retro”), oraz szybszego skomunikowania gm. Nowej Rudy (dzielnica Słupiec).

Obszar Kotliny Kłodzkiej (Kłodzko) charakteryzuje się wyjątkowymi walorami przyrodniczymi i krajobrazowymi, (park narodowy, rezerwat). Ponadto w tym regionie występuje największa, nie w pełni wykorzystana baza turystyczno - uzdrowska. Jego dalszy rozwój zależy od właściwego skomunikowania zapewniając wyższe prędkości eksploatacyjne oraz reaktywację zamkniętych linii. Np. linia 322 posiada wyjątkowe walory widokowe jak i techniczne. Podniosła by atrakcyjność regionu oraz urozmaicałaby pobyt turystów i kuracjuszy choćby w postaci kolei o charakterze turystyczno - widokowym („retro”). Mogłaby też być wykorzystywana do lepszej ko-

munikacji z większymi ośrodkami miejskimi np. z Kłodzkiem.

Obszar Dzierżoniowa i Świdnicy jest niedostępny bezpośrednio pod względem ruchu pasażerskiego z Wrocławiem. Wymaga to odtworzenia i uruchomienia wymaganej infrastruktury. W przypadku linii Świdnica - Wrocław zarezerwowano już pewne środki. Planowano uruchomienie nowych połączeń w grudniu 2013 roku, jednak, jak z wielu przyczyn [29] inwestycja nie jest ukończona. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Biała Księga 2013. „Kolej na działania - mapa problemów polskiego kolejnictwa”. Warszawa - Kraków, luty 2013 r.
- [2] GUS Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl/
- [3] Komornicki T., Rosik P., Stępnik M.: Analiza dostępności transportowej w poszczególnych gałęziach transportu, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Warszawa, 2010 (ekspertyza dla Ministerstwa Infrastruktury), s. 6 - 7
- [4] Mapa linii kolejowych w Polsce PKP PLK. <http://www.plk-sa.pl/>
- [5] Mapa ogólna PKP PLK. <http://www.plk-sa.pl/>
- [6] Mapa prędkości PKP PLK. <http://www.plk-sa.pl/>
- [7] Marek A., Tlman I., Żochowska M.: Kolej w Dolinie Białej Łądeckiej jako niewykorzystany element krajobrazu kulturowego, Infrastruktura komunikacyjna w krajobrazie. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego Nr 18. Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG, Sosnowiec, 2012 r.
- [8] Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego - międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, 22 maja 2012 r.
- [9] Ministerstwo Infrastruktury: Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Załącznik do Uchwały Nr Rady Ministrów z dnia 2008 r.
- [10] Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: Wieloletni program inwestycji kolejowych do roku 2015, grudzień 2012 r.
- [11] Mogiła Z., Zaleski J., Zathy M.: Wykorzystanie przygranicznego położenia terenów znajdujących się w zachodniej części polski dla rozwoju społeczno - gospodarczego, Wrocław 2011 r.
- [12] Ogólnodostępna infrastruktura ładunkowa PKP PLK. <http://www.plk-sa.pl/>
- [13] Parysek J.: Aglomeracje miejskie w Polsce oraz problemy ich funkcjonowania i rozwoju, w: Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne, Poznań, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, IGSE-IGP UAM, 2008 r., seria: Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 5.
- [14] Program Operacyjny I Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020, 26 sierpnia 2013 r.
- [15] Rail Map, <http://mapa.kolej.one.pl/>, 2013
- [16] Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego: Analiza porównawcza planów zagospodarowania przestrzennego województw polski zachodniej, Szczecin, wrzesień 2011 r.
- [17] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej: W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw 151 poz. 987 z 1998 roku
- [18] Swianiewicz P., Klimska U.: Społeczne i polityczne zróżnicowanie aglomeracji w Polsce - waniliowe centrum, mozaika przedmieść. Prace i Studia Geograficzne 2005 r., Warszawa, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- [19] UM: Regionalny Program Operacyjny dla województwa dolnośląskiego na lata 2007 - 2013, 21 sierpnia 2007 r.
- [20] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020, Wrocław, 2011 r.
- [21] Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Studium wydobywania i transportu surowców skalnych na Dolnym Śląsku. Stan i perspektywy, Wrocław, styczeń 2009 r.
- [22] Urząd Miasta: Strategia rozwoju Aglomeracji Wałbrzyskiej na lata 2013 - 2020, Wałbrzych, 5 wrzesień 2012 r.
- [23] WBU: Koncepcja uruchomienia jeleńiogórskiej kolei miejskiej, wrzesień 2011 r.
- [24] WBU „Ramowa koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej”, Wrocław, 29 luty 2012 r.
- [25] WBU: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego i rozwoju społeczno - gospodarczym województwa dolnośląskiego 2011, Wrocław 2011
- [26] WBU: Wytyczne kierunkowe do kształtowania sieci drogowej i kolejowej w województwie dolnośląskim, Wrocław 2009 r.
- [27] Zaleski J., Korf T., Lisowiec G.: Raport regionalny województwo dolnośląskie, Wrocław, kwiecień 2011 r.
- [28] Zdanowski W.: Rozwój czy regres przyszłość transportu publicznego w Polsce i na Dolnym Śląsku w perspektywie 2020, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, Wrocław 2012 r.
- [29] <http://www.rynek-kolejowy.pl/>
- [30] <http://swidnica24.pl/>