

Kierunki rozwoju Wrocławskiego Węzła Kolejowego

Edward Fojcik

Przesłanki rozwoju Wrocławskiego Węzła Kolejowego dla usprawnienia przewozów kolejowych w relacjach regionalnych, krajowych i międzynarodowych. Uwarunkowania techniczno – eksploatacyjne modelowania zrównoważonego węzła kolejowego w południowo – zachodniej części sieci kolejowej Polski. Możliwości uzupełnienia infrastruktury kolejowej węzła poprawiające obsługę aglomeracji miejskiej transportem kolejowym. Propozycje przeprowadzenia linii metropolitalnych w centralnych rejonach aglomeracji wrocławskiej. Kierunki kształtowania krajowych i międzynarodowych połączeń węzła wrocławskiego liniami dużych prędkości.



Edward Fojcik
emeryt PKP
edfok@vp.pl

Historyczny proces rozwoju sieci kolejowej na Śląsku, zapoczątkowany został w latach 40-tych XIX w. w rejonie Wrocławia. W stosunkowo krótkim czasie zbudowano odcinki linii kolejowych z Wrocławia do Brzegu (rok 1842), Świebodzic (rok 1843) i Legnicy (rok 1844) z odrębnymi stacjami początkowymi w obszarze Wrocławia. Były to pierwsze odcinki linii kolejowych budowanych przez oddzielne, rywalizujące Towarzystwa Kapitałowe, głównie w celu dostarczenia do rejonów wydobywania węgla kamiennego na Górnym Śląsku i w okolicy Wałbrzycha, oraz w kierunku Berlina.

Dalszy rozwój gospodarczy Śląska w II połowie XIX w. i związane z tym potrzeby sprawnych dróg transportowych dla zaspokojenia rosnących potrzeb przewozowych przemysłu, spowodowały w latach 1856 - 1886 budowę linii kolejowych z Wrocławia w kierunku Poznania, Oleśnicy, Kłodzka, Głogowa, Kobierzyc i Trzebnicy. Powiązania tych linii niezbędnymi łącznicami, stosownie do gospodarczo-politycznych potrzeb transportowych ówczesnego Królestwa Pruskiego i późniejszego Cesarstwa Niemieckiego, ukształtowały w rejonie Wrocławia największy węzeł kolejowy na Śląsku. Dalsza konieczność usprawnienia rosnących przewozów kolejowych i odciążenia istniejących w tamtym czasie w obszarze Wrocławia linii kolejowych, spowodowała budowę w centralnych rejonach tego węzła oddzielnych linii kolejowych dla ruchu towarowego. W tym celu krótko przed

końcem XIX w. na odcinku Wrocław Brochów – Stadion podg. – Wrocław Popowice, ukształtowana została obwodnica towarowa, istotnie uzupełniająca sieć kolejową tego węzła, którego zasadniczy układ mimo utraty znaczenia niektórych linii kolejowych przetrwał do dnia dzisiejszego.

Aktualnie wyciągając wnioski z codziennego korkowania ulic wielu miast (w tym również Wrocławia) środkami transportu indywidualnego, konieczność zaspokojenia rosnących potrzeb przewozowych w relacjach lokalnych i dalekobieżnych, przemawia za rozwojem w aglomeracjach miejskich sprawnych systemów przemieszczania osób i towarów głównie w oparciu o transport kolejowy. Nasuwające się kierunki rozwoju Wrocławskiego Węzła Kolejowego w zakresie rozbudowy sieci kolejowej, preferujące zasadniczą rolę transportu kolejowego w przewozach aglomeracyjnych, uzasadniają przede wszystkim realizację zamierzeń pogłębiających w rejonie węzła oddzielanie przewozów pasażerskich od towarowych, a w ramach przewozów pasażerskich wyodrębnianie ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego. Stąd też naturalny wzrost przewozów aglomeracyjnych w obszarze Wrocławskiego Węzła Kolejowego, wskazuje w pierwszym rzędzie na potrzebę rozbudowy linii kolejowych węzła, stanowiących w ramach metropolitalnego systemu przewozów pasażerskich podstawowy układ sieci komunikacyjnej aglomeracji. Podobnie w sektorze przewozów towarowych kierunki technicznych i organizacyjnych przedsięwzięć, w nawiązaniu do przebiegu europejskich międzynarodowych linii kolejowych w południowo-zachodniej części Polski, powinny zmierzać do kształtowania sprawnych kolejowych dróg tranzytowych w rejonie Wrocławskiego Węzła Kolejowego, umożliwiających w sumie zwiększenie udziału transportu kolejowego w tych przewozach.

Charakterystyka węzła

Efektom historycznego procesu kształtowania sieci kolejowej w obszarze Dolnego Śląska jest zbieganie się we Wrocławskim Węzle Kolejowym 10 linii kolejowych z kierunku; Opola Gł. (linia lewobrzeżna), Kamieńca Ząbkowickiego, Kobierzyc, Jaworzyny Śl., Legnicy, Głogowa, Rawicza, Trzebnicy, Oleśnicy i Opola Wsch. (linia prawobrzeżna z rozwidlonym wejściem do węzła), których obecne zróżnicowane znaczenie (a nawet nieeksploatowanie) jest wynikiem aktualnych uwarunkowań społeczno-gospodarczych. Mimo fundamentalnych zmian politycznych po II wojnie światowej, przesuwających polsko – niemiecką granicę państwową na linię Odry i Nysy Łużyckiej, poprzednio rozbudowany układ linii kolejowych w zachodniej części Wrocławskiego Węzła Kolejowego nie został zmodyfikowany w kierunku zgodnym z powojenną polską geopolityką transportową. Do dziś bowiem brak optymalnie ukształtowanej linii kolejowej o skróto-wym przebiegu i dużej przelotowości łączącej Wrocław z największymi aglomeracjami w kraju na osi Wrocław – Łódź – Warszawa.

W rozważaniach o kierunkach rozwoju sieci kolejowej w rejonie Wrocławskiego Węzła Kolejowego należy uwzględnić istotny element tej sieci jakim jest zbieganie się w tym węzle międzynarodowych linii kolejowych, o wskazanych w umowach europejskich; o głównych międzynarodowych liniach kolejowych („AGC”), oraz o ważniejszych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących („AGTC”) [1],[2], przebiegach; Drezno – Wrocław – Katowice – Kraków – Lwów – Kijów – Moskwa (E/C – E30) i Malmö – Świnoujście – Szczecin – Poznań/Rzepin – Wrocław – Opole – Kędzierzyn Koźle – Chałupki – Bohumin (E/C-E59) z odnogą od Wrocławia przez Międzyzlesie – Lichkov do Ceskiej Trebovy (o symbolu C – 59/2), tworzących

wraz z liniami krajowymi podstawową sieć kolejową tego obszaru, na której prowadzone są pasażerskie i towarowe przewozy w relacjach krajowych oraz międzynarodowych. W szerszym regionalnym obszarze Dolnego Śląska należy zauważyć potencjalne znaczenie dla międzynarodowego transportu kombinowanego (aktualnie nie wykorzystanej) linii kolejowej; Nowa Sól – Żagań – Węglińiec – Zawidów – Frydland – Turnov – Praha (o symbolu C – 59/1), będącej zachodnią odnogą międzynarodowej linii kolejowej C – E – 59 Malmo – Szczecin – Rzepin – Nowa Sól – Wrocław – Chalupki – Bohumin. Obydwie linie określone symbolem C – 59/1 i C – 59/2 stanowią południkowe połączenia pomiędzy ww. głównymi europejskimi liniami kolejowymi E/C – E30 i E/C – E59, a linią kolejową E/C – E40 Le Havre – Paryż – Frankfurt(M) – Praga – Ceska Trebova – Koszyce – Lwów, w realizacji międzynarodowych przewozów kolejowych pomiędzy Skandynawią a Europą Środkową i Południową.

Aktualnie wszystkie zbiegające się i wychodzące z Wrocławskiego Węzła Kolejowego główne dwutorowe linie kolejowe są zelektryfikowane (z wyjątkiem jednotorowych znaczenia regionalnego do Kobierzyc i Trzebnicy). W istniejącej sieci Wrocławskiego Węzła Kolejowego, zasadniczo ukształtowanego jeszcze przed I wojną światową, zwraca uwagę specyficzny półokrężny przebieg głównego układu kolejowego w obszarze miasta pomiędzy stacjami Wrocław Główny – Wrocław Nadodrze, w którym zbiega się 6 głównych ciągów przewozowych z kierunków: Lublin – Kielce – Częstochowa, Warszawa – Łódź, Gdynia – Bydgoszcz/Kołobrzeg – Poznań, Szczecin – Zielona Góra, Berlin/Drezno – Legnica, Jelenia Góra – Wałbrzych obciążając zachodnią głowicę stacji Wrocław Główny. Tylko 2 główne ciągi przewozowe z kierunku; Przemyśla – Krakowa – Katowic i Pragi – Międzyzylesia – Kłodzka obciążają wschodnią głowicę tej stacji, co w sumie kształtuje ilościowo geograficznie niezrównoważony układ podejść linii kolejowych do głównej stacji węzła wrocławskiego. Wśród kierunków przewozowych zbiegających się i przebiegających przez Wrocławski Węzeł Kolejowy, zaznacza się przede wszystkim ciąg transportowy pomiędzy południowymi i północno-zachodnimi rejonami kraju, na którym od lat koncentrują się dalekobieżne przewozy pasażerskie na osi Przemyśl – Kraków – Katowice – Wrocław – Poznań – Szczecin/Kołobrzeg, (będące konsekwencją powojennej migracji ludności), jak również przewozy towarowe pomiędzy Górnym Śląskiem a portami Pomorza Zachodniego i Niemcami. Generalnie na liniach Wrocławskiego Węzła Kolejowego prowadzone są przewozy wszystkimi rodzajami pociągów. Stąd też cechą charakterystyczną ruchu kolejowego na istnieją-

cym układzie linii kolejowych zbiegających się we Wrocławskim Węźle Kolejowym, jest konieczność prowadzenia ruchu pociągów różnych prędkości; pasażerskich pociągów pośpiesznych (w tym kwalifikowanych), pociągów osobowych oraz towarowych. Tylko w centralnym rejonie węzła pomiędzy Wrocławiem Popowicami, Wrocławiem Gądowem a Wrocławiem Brochowem istnieje możliwość prowadzenia pociągów towarowych z pominięciem stacji Wrocław Główny. W samej stacji Wrocław Główny, fundamentalnej dla organizacji przewozów pasażerskich w całym regionie, na układzie torowym tej stacji położonym na osi wschód-zachód, mimo braku ukształtowanych układów kierunkowych linii zbiegających się na bezpośrednich podejściach do tej stacji, zaznacza się prawostronna kierunkowość prowadzonego ruchu pociągów dalekobieżnych. Pociągi kierunku wschód-zachód przeprowadzane są głównie przez stację po torach przy peronach 1 i 2, natomiast kierunku zachód-wschód – co ułatwia trzytorowe (niestety tylko) podejście z kierunku podg. Grabiszyn – po torach przy peronach 3, 4 i 5.

Eksploatacyjnymi następstwami tak geograficznie niezrównoważonego ukształtowania układu Wrocławskiego Węzła Kolejowego są:

- zbieganie się na półokrężnym głównym układzie kolejowym tego węzła ruchu pociągów z kierunku Oleśnicy, Poznania, Zielonej Góry, Legnicy i Wałbrzycha co powoduje przyjmowanie i wyprawianie do i ze stacji Wrocław Główny pociągów pasażerskich ze wschodnich, północnych, zachodnich i południowo-zachodnich rejonów tj. z ponad 4/5 obszaru kraju w sektorze od linii Kluczbork – Częstochowa – Kielce – Lublin, przez relacje z Warszawy, Białegostoku, Olsztyna, Gdyni, Kołobrzegu, Szczecina, Berlina, Drezna aż do linii Jelenia Góra – Wałbrzych, z obciążeniem zachodniej głowicy tej stacji,
- konieczność przeprowadzania przez stację Wrocław Główny ruchu pociągów z ośmiu zasadniczych kierunków przewozowych, w ilościowo niezrównoważonym układzie geograficznym,
- konieczność zmian na stacji Wrocław Główny czoła pociągów pasażerskich dalekobieżnych relacji wchodzących do węzła m.in. z kierunku wschodniego i północno-wschodniego przez Oleśnicę (z Warszawy, Lublina) oraz północnego przez Rawiczy, wyprawianych w kierunkach zachodnim (Legnica – Bogatynia/Drezno) i południowo-zachodnim (Wałbrzych – Jelenia Góra), jak również w relacjach odwrotnych,
- konieczność kończenia i rozpoczynania biegu wielu pociągów na stacji Wrocław Główny z uwagi na geograficznie zróżnicowaną ilość kierunków przewozowych

zbiegających się w głowicach rozjazdowych tej stacji i praktyczny brak możliwości ilościowego zrównoważenia połączeń relacji kończących i rozpoczynających w relacje przejściowe.

Prawie identyczne konsekwencje ruchowe na liniach zbiegających się w węźle wrocławskim występują w przewozach towarowych z uwagi na zlokalizowanie głównej stacji towarowej Wrocław Brochów (z zachowanym układem rozrządowym na kierunku wschód-zachód) w południowo-wschodniej części węzła, na zbiegu linii prawobrzeżnej i lewobrzeżnej z kierunku Opola. Takie ukształtowanie węzła (z wyodrębnioną obwodnicą towarową w centralnym rejonie tego węzła na odcinku Wrocław Popowice – Wrocław Brochów), powoduje w szczególności że pociągi towarowe do węzła w rolańskiego z kierunków; Kluczborka, Łodzi, Warszawy, Olsztyna, Gdańska, Bydgoszczy, w kierunku Legnicy, Wałbrzycha, Kłodzka oraz w relacjach odwrotnych, wymagające wynikających z założonej organizacji przewozów towarowych technicznych i technologicznych „obróbek”, kierowane są okrężnie w obszarze węzła głównie do stacji Wrocław Brochów. W szczególności dotyczy to pociągów towarowych kierowanych na linię Wrocław Główny – Międzyzylesie również z Poznania, Szczecina, Zielonej Góry, a nawet Legnicy, Wałbrzycha i w relacjach odwrotnych z tej linii na ww. kierunki, w prowadzonych do stacji Wrocław Brochów celem koniecznej zmiany czoła pociągów dla uniknięcia przeprowadzania tych pociągów przez stację Wrocław Główny – podg. Grabiszyn tj. układy torowe przeznaczone dla ruchu pociągów pasażerskich. Ta uciążliwa niedogodność zmiany czoła pociągów towarowych na stacji Wrocław Brochów dotyczy również przewozów w relacjach międzynarodowych; m.in. pociągów przeprowadzanych preferowanymi dla przewozów kombinowanych liniami międzynarodowymi z kierunku Węglińca, Szczecina (przez Zieloną Górę lub Poznań) na linię Wrocław Główny – Międzyzylesie – Ceska Trebova w kierunku Czech, Austrii (i w relacjach odwrotnych). Nie ulega wątpliwości, że możliwość bezpośredniego przeprowadzania pociągów towarowych pomiędzy tymi liniami, eliminująca zmiany czoła tych pociągów na stacji Wrocław Brochów, byłaby istotnym usprawnieniem w organizacji ruchu pociągów na węźle wrocławskim.

Kierunki modelowania Wrocławskiego Węzła Kolejowego

Potrzeby kształtowania funkcjonalnej sieci kolejowej Wrocławskiego Węzła Kolejowego w południowo-zachodniej części naszego kraju, przemawiają za korektami układu linii kolejowych poprawiającymi istniejące

powiązania komunikacyjne w obrębie tego węzła jak również z poszczególnymi rejonami kraju i międzynarodową siecią kolejową. Stąd też w rozważaniach dotyczących kierunków rozwoju węzła wrocławskiego, wychodząc z racjonalnych przesłanek, że podstawowym środkiem przewozowym w aglomeracji miejskiej powinna być kolej, należy dążyć do ukształtowania sieci linii kolejowych służących przewozom aglomeracyjnym. W tym celu główne kierunki modelowania sieci kolejowej węzła wrocławskiego uzasadniają uzupełnienie układu linii kolejowych nowymi odcinkami; do Portu Lotniczego Wrocław Strachowice, w centralnych rejonach miasta i we wschodniej części tego węzła.

Przedzie w szystkim najistotniejszym uzupełnieniem sieci kolejowej Wrocławskiego Węzła Kolejowego dla przewozów aglomeracyjnych, wykorzystując istniejące wzajemne ułożenie linii kolejowych węzła, byłoby połączenie z Portem Lotniczym oraz ukształtowanie nowych linii kolejowych krzyżujących się w centralnych rejonach miasta na osi północ–południe i wschód–zachód z podziemnym tunelowym przeprowadzeniem tych linii w obszarze zwartej zabudowy miejskiej. Również istotnym uzupełnieniem sieci kolejowej węzła wrocławskiego byłoby zamknięcie głównego półokrężnego układu linii kolejowych we wschodniej części węzła, oraz połączenie z linii „oleśnickiej” do linii „opolskich” zbiegających się w południowo–wschodniej części tego węzła. W szczególności przeprowadzenie linii aglomeracyjnych północ–południe i zachód–wschód (z dużą ilością przystanków i węzłów przesiadkowych na tych liniach w centralnej strefie śródmiejskiej) oraz połączenie sieci kolejowej we wschodniej części węzła wrocławskiego umożliwiające prowadzenie okrężnego dwukierunkowego ruchu pociągów aglomeracyjnych w obszarze tego węzła zdecydowanie zwiększy dostępność komunikacji kolejowej w całej aglomeracji. Proponowane natomiast połączenia z linii „oleśnickiej” wschodnim podejściem do stacji Wrocław Główny dla pociągów pasażerskich (oraz do stacji Wrocław Brochów dla pociągów towarowych), umożliwią bezpośrednie przeprowadzanie pociągów z kierunku Oleśnicy (i w relacjach odwrotnych) bez konieczności okrężnego kierowania przez centralne rejony węzła z odciążeniem zachodniego podejścia do stacji Wrocław Główny i Wrocław Brochów. W dalszych rozważaniach dotyczących przewozów towarowych prowadzonych głównymi liniami międzynarodowymi o symbolu C – E30 i 59 (preferowanymi dla przewozów kombinowanych), istotnym elementem modelowania Wrocławskiego Węzła Kolejowego jest przede wszystkim możliwość ukształtowania dla ruchu tych pociągów,

z kierunku Opola Wschodniego w kierunku Szczecina, Drezna i w relacjach odwrotnych, linii obwodowych węzła wrocławskiego; – północnej przez Wrocław Sołtysowice do linii nadodrzańskiej zasadniczo dla linii C – E59 i południowej przez Wrocław Brochów – Wrocław Gądów zasadniczo dla linii C – E30. W sumie proponowane uzupełnienia sieci kolejowej Wrocławskiego Węzła Kolejowego miałyby istotne znaczenie dla organizacji przewozów pasażerskich i towarowych w obrębie węzła, wnosząc również nowe możliwości poprawy funkcjonowania tych przewozów w całym dolnośląskim rejonie.

Korekta połączenia linii przewozów dalekobieżnych

Eksploatacyjnym efektem ukształtowanego jeszcze przed I wojną światową układu głównych linii kolejowych Wrocławskiego Węzła Kolejowego jest geograficzne niezrównoważenie węzła, w którym 6 kierunków przewozowych z 8-miu głównych zbiegających się w węźle, wchodzi do stacji Wrocław Główny z kierunku zachodniego, a 2 z kierunku wschodniego. Uwzględniając położenie Wrocławskiego Węzła Kolejowego w południowo–zachodniej części sieci kolejowej naszego kraju i samej stacji Wrocław Główny w obszarze tego węzła, nasuwa się celowość nowego połączenia węzła w kierunku centralnych rejonów kraju, korygującego dotychczasowe geograficzne i wynikające z tego eksploatacyjne niezrównoważenie węzła. Osiągnięcie tego celu jest możliwe poprzez przeprowadzenie w obszarze Wrocławskiego Węzła Kolejowego głównych ciągów przewozowych z kierunku Warszawy – Łodzi i Lublina – Kielc – Częstochowy zbiegających się na węźle oleśnickim, nowym przebiegiem z rejonu Borowa – Długoleśka do stacji Wrocław Główny, umożliwiającym przyjmowanie (i wyprawianie) pociągów z wymienionych kierunków przez wschodnią głowicę rozjazdową stacji Wrocław Główny, w której zbiegają się linie z kierunku Opola i Kłodzka. Połączenie z linii oleśnickiej do wschodniej głowicy rozjazdowej stacji Wrocław Główny, pozwoliłoby ukształtować geograficznie i eksploatacyjnie zrównoważone obciążenie węzła głównymi dalekobieżnymi relacjami przewozowymi w których pociągi z czterech kierunków: Warszawy, Lublina, Przemysła i Kłodzka przyjmowane i wyprawiane byłyby przez wschodnią głowicę rozjazdową, a z czterech kierunków; Poznania, Zielonej Góry, Legnicy i Wałbrzycha przez zachodnią głowicę rozjazdową tej stacji. Korzystną konsekwencją takiego układu linii kolejowych byłoby wyeliminowanie dotychczasowej eksploatacyjnej konieczności zmiany czoła pociągów dalekobieżnych z kierunku Warszawy/Lubli-

na przechodzących przez węzeł wrocławski z podejścia oleśnickiego w kierunku Jeleniej Góry/Bogatyni/Drezna i w relacjach odwrotnych. Połączenie z linii oleśnickiej do linii opolskich układem łącznic pomiędzy tymi liniami do stacji Wrocław Brochów miałoby również istotne znaczenie dla przewozów towarowych, umożliwiając bezpośrednie prowadzenie pociągów towarowych z centralnych, wschodnich i północnych rejonów kraju kierowanych przez węzeł oleśnicki do stacji Wrocław Brochów bez konieczności okrężnego przeprowadzania tych pociągów w węźle wrocławskim. Odczuwalną ogólnoeksploatacyjną konsekwencją nowego układu linii kolejowych umożliwiających prowadzenie nowym wschodnim podejściem z linii oleśnickiej pociągów z kierunku Warszawy, Lublina, Kielc (i w relacjach odwrotnych); – pasażerskich do stacji Wrocław Główny, a towarowych do stacji Wrocław Brochów, byłoby odciążenie obecnego półokrężnego układu linii kolejowych tego węzła od ruchu tych pociągów i stworzenie optymalnych warunków organizacji ruchu pociągów na węźle stosownie do występujących i potencjalnych kierunków przewozowych w aglomeracji.

Linie przewozów aglomeracyjnych

W naturalnym procesie rozwoju aglomeracji miejskich, komunikacja szczególnie szynowa, odgrywa wręcz podstawową stymulującą rolę. Stąd też dostosowanie komunikacji w aglomeracji wrocławskiej, przede wszystkim w zakresie kolejowego udostępnienia centralnych rejonów miasta, z funkcjonalnymi węzłami przesiadkowymi pomiędzy kolejowymi oraz szynowymi i drogowymi środkami komunikacji miejskiej, wskazuje główne kierunki uzupełnienia sieci kolejowej węzła wrocławskiego nowymi odcinkami linii:

- tworzącymi w centrum aglomeracji metropolitalne ciągi przewozowe na osi północ–południe i wschód–zachód,
- łączącymi centrum aglomeracji z Portem Lotniczym Wrocław Strachowice, oraz
- zamykającymi istniejący półokrąg linii kolejowych we wschodniej części tego węzła.

Wykorzystując układ linii kolejowych zbiegających się w węźle wrocławskim i samo ukształtowanie węzła, nasuwają się propozycje połączenia linii z kierunku Kobierzyc i Trzebnicy nowym odcinkiem w obszarze miasta Wrocławia na osi północ–południe. W szczególności uzyskanie tego połączenia byłoby możliwe w drodze przedłużenia linii z kierunku Kobierzyc, w podziemnym tunelowym przeprowadzeniu w obszarze zwartej zabudowy miejskiej, z rejonu południowych dzielnic aglomeracji wrocławskiej; Kleciny, Partynice pod stacją Wrocław Główny – Rynkiem Głównym – stacją Wro-

claw Nadodrze z wyjściem w rejonie Karłowic i włączeniem w stacji Wrocław Psie Pole do istniejącej linii w kierunku Trzebnicy. Komunikacyjna funkcjonalność nowego połączenia linii Trzebnica – Wrocław Psie Pole i Wrocław Główny – Kobierzyce – Świdnica (z przystankami pod miejską zabudową centralnych dzielnic Wrocławia) umożliwi przede wszystkim korelację przewozów:

- metropolitalnych w centralnych rejonach aglomeracji (z dużą większą częstotliwością kursowania pociągów w bliższych aglomeracyjnych relacjach pomiędzy stacjami strefowymi np. Wrocław Psie Pole – Kobierzyce), z
- regionalnymi wychodzącymi poza aglomerację miejską, (z mniejszą częstotliwością kursowania pociągów w dalszych relacjach np. Trzebnica – Świdnica).

W tym rozwiązaniu wyspecjalizowanie linii Trzebnica – Wrocław Rynek – Kobierzyce dla przewozów pasażerskich z relacyjnym przedłużeniem do Świdnicy, nie wyklucza zachowania istniejącego połączenia na odcinku Klecina – Wrocław Brochów dla ewentualnych lokalnych przewozów towarowych na południowych odcinkach (odnogach) tej linii. Ponadto rezygnacja z wprowadzenia linii „kobierzyckiej” do stacji Wrocław Główny luzuje częściowo wschodnią głowicę tej stacji dla wprowadzenia linii z kierunku Oleśnicy.

Istotnym uzupełnieniem sieci kolejowej w centralnych rejonach miasta, wykorzystując lokalizację stacji Wrocław Świebodzki, byłoby tunelowe przeprowadzenie z rejonu tej stacji pod zwartą zabudową miejską, równoleżnikowej linii metropolitalnej zachód–wschód w osi Rynek Główny – Politechnika – Hala Ludowa – Biskupin aktywizującej wschodnie rejon miasta, z włączeniem w rejonie Wojnowa do linii w kierunku Jelcza Laskowice.

Nieodzownym wręcz dla dalszego rozwoju aglomeracji wrocławskiej staje się uzyskanie kolejowego połączenia Portu Lotniczego Wrocław Strachowice z siecią kolejową węzła za pośrednictwem linii „legnickiej” lub „wałbrzyskiej”. Takie powiązanie linii umożliwiłoby modelowanie w układzie kolejowym węzła, funkcjonalnych metropolitalnych relacji przewozowych, np.: Kąty Wrocławskie/Port Lotniczy Wrocław Strachowice/Leśnica – Wrocław Świebodzki – Rynek – Wrocław Wojnowa – Jelcz Laskowice, stosownie do przyjętego modelu ruchu podmiejskiego z funkcjonalnie rozmieszczonymi stacjami strefowymi (postojowymi) pociągów aglomeracyjnych. Połączenie Portu Lotniczego Wrocław Strachowice relacjami metropolitalnymi nie powinno wykluczać możliwości kształtowania wynikających z potrzeb przewozowych regionalnych relacji przewozowych przede wszystkim przez główną stacją węzła Wrocław Główny, np.:

w relacjach przejściowych do Opoli Gł. czy Kłodzka, umożliwiającymi dojazd do lotniska z największego węzła przesiadkowego i linii z potencjalnie ciężącymi potokami podróży do Wrocławia i Portu Lotniczego.

W sumie tunelowe przeprowadzenie krzyżujących się w centrum aglomeracji w wrocławskiej linii kolejowych północ–południe i zachód–wschód jako linii metropolitalnych (w charakterze zbliżonym do linii metra), z rozmieszczeniem co 1000 – 1500 m przystanków w miejscach generowania dużych potoków podróży (stacje, uczelnie, centra handlowe) umożliwiającymi przemieszczanie pomiędzy siecią kolejową a trasami przewozów miejskich (autobus, tramwaj) oraz kolejowe połączenie z Portem Lotniczym Wrocław Strachowice, miałyby decydujące znaczenie dla komunikacyjnego udostępnienia centrum miasta i kształtowania funkcjonalnych połączeń (w węzłach mobilności) w obszarze tej aglomeracji oraz w przyległym rejonie [4].

Również istotnym uzupełnieniem istniejącej sieci Wrocławskiego Węzła Kolejowego byłoby zamknięcie obecnego układu linii kolejowych we wschodniej części węzła z rejonu Wrocławia Swojczyc do Wrocławia Głównego w łącznicowym nawiązaniu do proponowanego połączenia z linii oleśnickiej z rejonu Długoleki do Wrocławia Głównego. Zamknięcie kręgu we wschodniej części węzła umożliwi przede wszystkim wprowadzenie dwukierunkowego ruchu okrężnego pociągów aglomeracyjnych w obszarze miasta, stwarzając również możliwość w szczególnych sytuacjach ruchowych (np; awarie) elastycznego przeprowadzania pociągów pasażerskich z zachodnich i północnych kierunków przewozowych do stacji Wrocław Główny przez wschodnią głowicę rozjazdową. Problematyka nowych linii kolejowych w rejonie Wrocławia była m.in. przedmiotem konferencji poświęconej rozwojowi komunikacji kolejowej w aglomeracji wrocławskiej, aczkolwiek z innymi propozycjami przebiegu połączeń linii kolejowych w tej aglomeracji [5].

Eksploatacyjnymi następstwami zrównoważonego układu linii kolejowych węzła wrocławskiego dla ruchu pociągów aglomeracyjnych w szerszym regionalnym obszarze oddziaływania tego węzła, byłyby wariantowe możliwości optymalnego łączenia relacji kończących i rozpoczynających w relacje przejściowe np.: Opole Gł. – Wrocław Gł. – Legnica, Kłodzko – Wrocław Gł. – Rawicz, Oleśnica – Wrocław Gł. – Wałbrzych, co w sumie zwiększyłoby ilość pociągów przejściowych w stosunku do kończących i rozpoczynających bieg, a w konsekwencji przepustowość stacji Wrocław Główny. Układ przejściowych relacji przewozowych, stosownie do optymalnie możliwych ramion obsługi (rozmieszczenia sta-

cji strefowych kończenia i rozpoczynania biegu pociągów), powinien zasadniczo wynikać z rozpoznanych potrzeb przewozowych. Ogólne przesłanki eksploatacyjne przemawiają bowiem za kształtowaniem geograficznie przejściowych relacji przewozów aglomeracyjnych w zależności od zbliżonych wielkości potoków podróży i w miarę zrównoważonego natężenia ruchu pociągów regionalnych w poszczególnych kierunkach przewozowych.

Nie wchodząc w szczegółowe rozważania przebiegu układów torowych linii i łącznic Wrocławskiego Węzła Kolejowego, uzasadnione potrzeby usprawnienia komunikacji w aglomeracji wrocławskiej, wskazują główne kierunki dalszego pogłębienia segregacji ruchu pasażerskiego od towarowego, oraz tworzenia optymalnego układu linii dla ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego. Niewątpliwie z rozpoznania potrzeb przewozowych i zakładanego natężenia ruchu kolejowego w poszczególnych relacjach przewozowych w aglomeracji wrocławskiej powinien wynikać kierunek modelowania układów torowych na podejściach do stacji Wrocław Główny. Czy preferować okrężny ruch aglomeracyjny na ukształtowanej obwodnicy, czy optymalny układ relacji przejściowych (uwzględniający nowe wschodnie podejście z kierunku Oleśnicy) uzasadniony potrzebami przewozowymi (potokami podróży) na liniach zbiegających się w tej stacji. Sądzę, że przydatniejsze dla organizacji przewozów pasażerskich w rejonie Wrocławskiego Węzła Kolejowego znaczenie przejściowych relacji regionalnych nad miejskim ruchem okrężnym, wobec niezwykle trudnych warunków kształtowania podejść wyodrębnionych linii kolejowych zbiegających się w zachodniej głowicy rozjazdowej stacji Wrocław Główny konsekwentnie w układach kierunkowych, przemawia za preferowaniem rozwiązań układów kolejowych w kierunku:

- czterotorowego układu linii pomiędzy stacją Wrocław Główny a podg. Grabiszyn z banalizacją przebiegów, w połączeniu z
- modelowaniem tam gdzie to możliwe układów kierunkowych (w optymalnym stopniu bezkolizyjności przebiegów), wynikających z potrzeb eksploatacyjnych w poszczególnych kierunkach ruchowych i uwzględniających przyszłościowe przeprowadzenie linii dużych prędkości V 300 km/h w osi zbliżonej do przebiegu E30.

Linie dużych prędkości

Nowym istotnym elementem rozwoju Wrocławskiego Węzła Kolejowego kształtującym znaczenie tego węzła w szerszej europejskiej skali, jest rozpatrywane połączenie węzła wrocławskiego linią dużych prędkości V 300 km/h z Warszawą, z nieuniknio-

ną konsekwencją wytyczenia dalszego przebiegu tej linii w kierunku zachodnim w nawiązaniu do koncepcji potencjalnej sieci linii dużych prędkości łączących europejskie aglomeracje w sąsiednich krajach. Z uwagi na fundamentalną rolę stacji Wrocław Główny w organizowaniu przewozów pasażerskich w południowo-zachodniej części naszego kraju, nie ulega wątpliwości zasadność przeprowadzenia tej linii przez tą stację w celu uniknięcia bardzo niekorzystnego (wręcz nie do przyjęcia) lokalizowania w rejonie węzła wrocławskiego nowego dworca dla tej linii w miejscu oddalonym od stacji koncentrującej ruch prawie wszystkich pociągów pasażerskich w tym węźle. Stąd nasuwa się wprowadzenie linii V 300 km/h z Warszawy – Łodzi do stacji Wrocław Główny przez wschodnią głowicę rozjazdową tej stacji, z dalszym przebiegiem tej linii na zachód od Wrocławia w kierunku Drezna – Frankfurtu n/M i ewentualnym odgałęzieniem do Pragi (z przejściem w rejonie przełęczy Lubawskiej). Sądzę, że w uzupełnieniu rozpatrywanych przez PKP kierunków budowy linii dużych prędkości V 300 km/h, łączących Warszawę z największymi aglomeracjami w południowej i zachodniej części naszego kraju, należy również modelować sieć racjonalnych i funkcjonalnych linii kolejowych dużych prędkości V 300 km/h pomiędzy tymi aglomeracjami. Rozmieszczenie dużych ośrodków miejskich w południowej i zachodniej części Polski i nieunikniona konieczność zapewnienia mieszkańcom tych aglomeracji szybkiej komunikacji kolejowej na miarę XXI w. przemawia również za przeprowadzeniem przez Wrocław Główny linii V 300 km/h z kierunku Krakowa – Katowic w osi zbliżonej do linii E30 z dalszym przebiegiem przez Poznań do Szczecina w osi zbliżonej do linii E59. Na marginesie tych rozważań należy zauważyć, że zakładane połączenie Warszawy z Wrocławiem na wspólnym odcinku przez Łódź również do Poznania (linia „Y”), kształtuje sytuację przeprowadzenia linii dużych prędkości V 300 km/h w węźle poznańskim przez stację Poznań Główny (z tych samych powodów co przez Wrocław Gł., w kierunku Berlina na osi południe-północ (odwrotnie od obecnego przebiegu połączenia Warszawa – Berlin), co sprawia, że wyprowadzenie tej linii do Berlina z północnej części tego węzła (np. z rejonu Kiekrza), stanowić może również nawiązanie do wytyczenia linii dużych prędkości do Szczecina, z likwidacją dotychczasowej konieczności zmiany na stacji Poznań Główny czoła pociągów relacji Warszawa – Szczecin/Świnoujście – Warszawa.

Linie przewozów towarowych

W rozważaniach o kierunkach rozwoju sieci kolejowej w rejonie Wrocławskiego Wę-

zła Kolejowego nie można pominąć linii kolejowych służących przewozom towarowym na głównych ciągach transportowych w południowo-zachodniej części naszego kraju, a w szczególności wskazanych dla prowadzenia tranzytowego ruchu pociągów towarowych systemowych, jak również pozostałych masowych i niemasowych w relacjach krajowych i międzynarodowych. Są to przede wszystkim przebiegające przez węzeł wrocławski międzynarodowe linie kolejowe transportu kombinowanego C – E30 Drezno – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Lwów – Kijów – Moskwa i C – E59 Malmo – Świnoujście – Szczecin – Rzepin – Wrocław – Opole – Kędzierzyn Koźle – Chałupki – Bohumin z odnogą od Wrocławia przez Międzyzlesie – Lichkov do Ceskiej Trebovy, na których od lat koncentrowane są przewozy towarowe w południowo-wschodnich, zachodnich i północno-zachodnich relacjach transportowych pomiędzy Górnym Śląskiem, Małopolską i Czechami a portami morskimi Pomorza Zachodniego oraz Niemcami. W istniejącym układzie linii międzynarodowych w rejonie węzła wrocławskiego zwraca uwagę nakładanie się przebiegu linii C – E30 i C – E59 w kierunku Górnego Śląska na odcinku Wrocław – Opole z nasuwającą się możliwością specjalizacji linii opolskich – lewobrzeżnej dla przewozów pasażerskich i prawobrzeżnej dla przewozów towarowych, za czym przemawia duże obciążenie linii lewobrzeżnej i możliwość rozdzielania ruchu pociągów pasażerskich od towarowych na tym kierunku przewozowym. Uważam, że służy temu podjęta już modernizacja preferowanej dla przewozów pasażerskich w relacjach międzynarodowych i krajowych linii E30, biegnącej od Wrocławia Głównego do Opola Głównego lewym brzegiem Odry, na której nie należy mieszać ruchu pociągów towarowych z pasażerskimi. Stąd też uzasadniona jest koncentracja przewozów towarowych (w tym kombinowanych) w relacjach krajowych i międzynarodowych na linii prawobrzeżnej Opole Groszowice – Opole Wsch. – Jelcz Miłoszycy z modelowaniem linii C – E30 dla tych przewozów wspólnie na tym odcinku z C – E59 i oddzielnym przeprowadzeniem tych ciągów przewozowych przez węzeł wrocławski w drodze uzupełnienia w obrębie tego węzła istniejących powiązań komunikacyjnych tych linii dla ukształtowania towarowych linii obwodowych:

- północnej dla C – E59 od Jelcza Miłoszycy przez Wrocław Sołtysowice – Wrocław Osobowice z bezpośrednim przedłużeniem do linii nadodrzańskiej w rejonie Wrocław Pracze, oraz
- południowej dla C – E30 od Jelcza Miłoszycy przez Wrocław Brochów – podg. Stadion – Wrocław Gądów – Wrocław Nowy Dwór zasadniczo w kierunku Legnicy

(z utrzymaniem istniejącego włączenia do linii nadodrzańskiej dla pociągów wymagających technicznych czy organizacyjnych „obróbek” na stacji Wrocław Brochów).

Proponowane uzupełnienia sieci kolejowej we wschodniej części węzła wrocławskiego układem łącznic (z podejścia „oleśnickiego” do północnej odnogi prawobrzeżnej linii opolskiej w rejonie Wrocławia Wojnowa i południowej odnogi tej linii w rejonie Siechnic) umożliwią również bezpośrednio wprowadzanie pociągów towarowych dla przewozów niemasowych (wagonowych w systemie rozproszonym koncentrowanych w procesie organizacji przewozów na sieci PKP m.in. na stacji Wrocław Brochów [6]), z kierunku linii oleśnickiej, poznańskiej, nadodrzańskiej, a nawet legnickiej wschodnim podejściem do tej stacji. Układ nowych łącznic w istotny sposób usprawniłby przede wszystkim ruch pociągów tranzytowych węzeł wrocławski z ww. linii w kierunku linii C – E59/2 Wrocław – Międzyzlesie (i odwrotnie), bez konieczności wprowadzania tych pociągów do stacji Wrocław Brochów z kierunku zachodniego na zmianę czoła. Nasuwające się w rozwiązaniach projektowych związane z modernizacją linii Wrocław Główny – Międzyzlesie ukształtowanie funkcjonalnej dla tych przewozów łącznicy podg. Stadion – podg. Lamowice (umożliwiającej bezpośrednio przeprowadzanie pociągów z i w kierunku Międzyzlesia bez konieczności wprowadzania do stacji Wrocław Brochów) może wymagać większej przebudowy w rejonie gęstej zabudowy miejskiej. W sumie proponowane uzupełnienia sieci kolejowej pozwoliłyby istotnie usprawnić przeprowadzanie pociągów towarowych w rejonie węzła wrocławskiego, w relacjach krajowych jak również międzynarodowych z Niemcami, Skandynawią, Czechami, Austrią, i krajami Półwyspu Bałkańskiego.

Podsumowanie

Kształtowanie w aglomeracjach miejskich w miarę ich rozwoju, funkcjonalnych systemów komunikacyjnych opartych na sieciach linii kolejowych jest procesem długotrwałym i praktycznie nieskończonym, wymagającym określenia i uzupełniania połączeń linii kolejowych stosownie do ujawniających się potrzeb transportowych w poszczególnych sektorach przewozowych. Intencją przedstawionych rozważań (będących w istocie głosem w dyskusji) nie są rozwiązania techniczne przebiegu poszczególnych linii kolejowych w obszarze węzła wrocławskiego, ale zwrócenie uwagi na racjonalne możliwości rozwoju sieci kolejowej tego węzła w perspektywie wielu lat, w kierunku pełniejszego wykorzystania ko-

