

Nowa Kolej Izerska?

Maciej Kruszyna

W artykule zaprezentowano koncepcję nowego korytarza kolejowego łączącego Jelenią Górę z Libercem (Republika Czeska). Korytarz ten traktowany jest jako fragment dłuższej linii: Wrocław – Praga wpisującego się w ideę kluczowych korytarzy europejskich TEN-T. Korytarz nazwano „Nową Koleją Izerską” z racji przebiegu po północnej stronie tych gór. Autor omawia kontekst proponowanej inwestycji oraz jej kluczowe parametry.



dr inż.
Maciej Kruszyna
Katedra Dróg i Lotnisk,
Politechnika Wroclawska
maciej.kruszyna@pwr.edu.pl

Wprowadzenie

Dzisiejsza Kolej Izerska umożliwia połączenie Jeleniej Góry z Libercem, a w szerszym kontekście jest częścią trasy: Wrocław – Praga. Nie jest to jedyne możliwe skomunikowanie tych miast. W ostatnich latach, pociągi bezpośrednie nie łączyły powyższych miast przez Szklarską Porębę, a raczej prowadzono je korytarzem przez Międzylesie lub Lubawkę. Decydowały zapewne parametry techniczne linii przekładające się na czas podróży. Czas ten zresztą nigdy nie był rewelacyjnie krótki, co zniechęcało do przejazdu koleją.

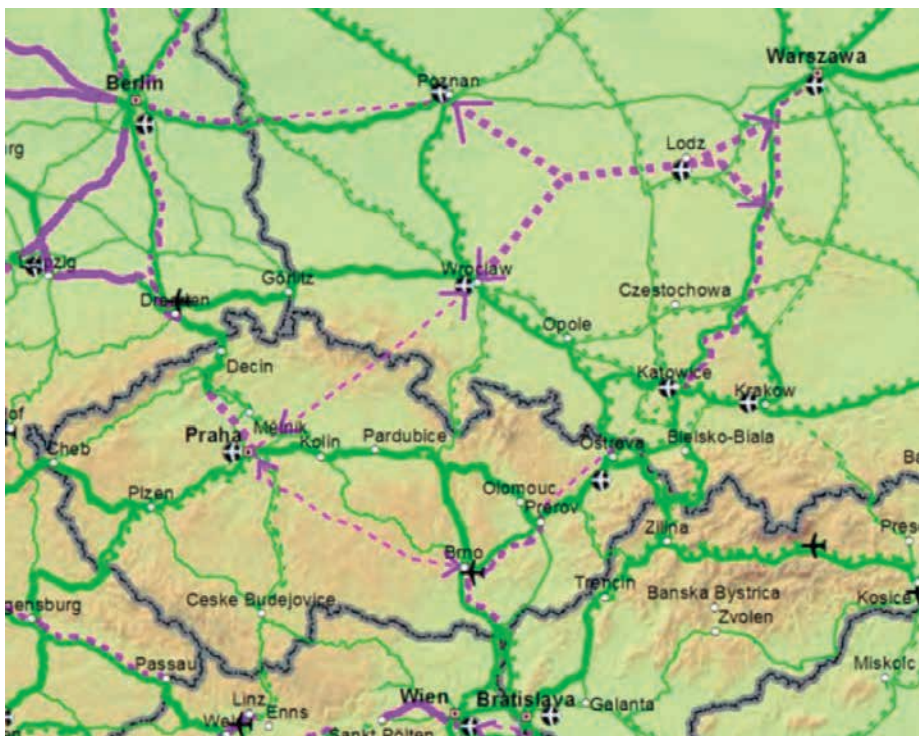
Idea usprawnienia połączeń kolejowych w relacji Dolny Śląsk – Republika Czeska jest cały czas aktualna. Ilustrują to koncepcje i dokumenty różnych szczebli (europejskie, krajowe, lokalne). Jednak, jak dotąd, żadna z koncepcji nie stała się jeszcze podstawą do prac projektowych (czy nawet studiów). W niniejszym artykule zarysowane zostaną uwarunkowania do planowania nowego połączenia, które można ochrzcić jako „Nowa Kolej Izerska”.

Kontekst europejski

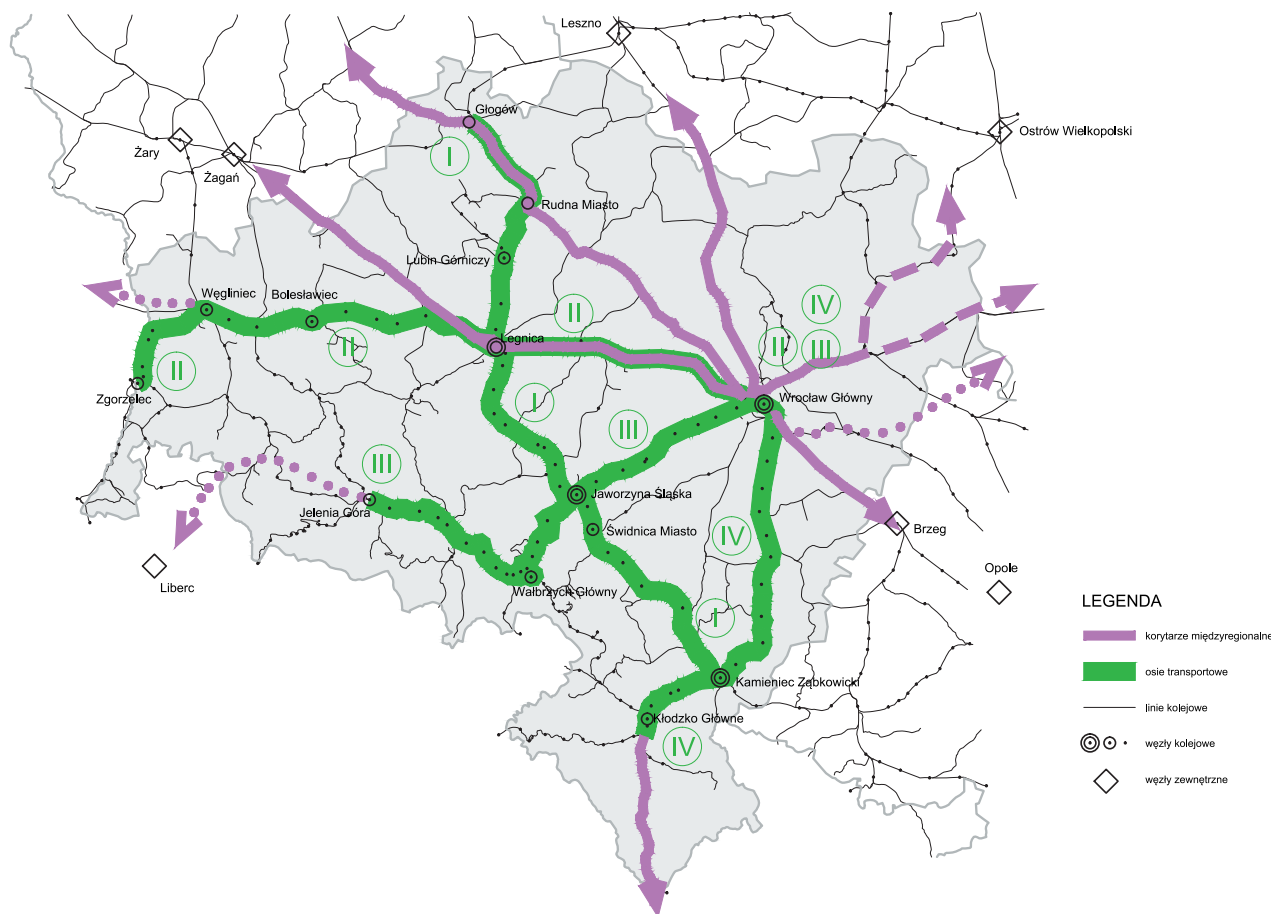
Komisja Europejska wyznaczyła kluczowe korytarze transportowe (sieć TEN-T) [5]. Duże znaczenie nadano szybkim kolejom wyróżniając linie istniejące i planowane oraz różnicując połączenia stosownie do zakładanych prędkości. Na rysunku 1 pokazano fragment Europy dotyczący Polski i Republiki Czeskiej w kontekście tras łączących stolice, a także inne ważniejsze miasta. Mimo iż zaznaczono niedookreślone obecnie w sensie terminu realizacji linie szybkiej kolei w Polsce (tak zwany Y, Warszawa

– Wrocław / Poznań) oraz jego potencjalną kontynuację pomiędzy Wrocławiem i Pragą, to w praktyce największe szanse realizacji ma połączenie Warszawy z Pragą poprzez Górny Śląsk. Jest to co prawda trasa dłuższa, ale w większości już istniejąca (i to o dobrych parametrach). Przebieg pociągów łączących obie stolice przez gęsto zaludnione obszary (GOP, Ostravsko) daje dodatkowe atuty dla takiego korytarza. Niestety, powyższe uwarunkowania utrudniają łączenie Dolnego Śląska z Czechami. Pojawia się także pytanie, czy dla dystansu Praga – Wrocław konieczna jest linia o bardzo dużej prędkości? Czy sensowne jest łączenie tych miast linią bez stacji pośrednich? Wydaje się, że o ile bezdyskusyjna jest potrzeba usprawnienia połączeń kolejowych w przedmiotowej relacji, to otwarta pozostaje kwestia przebiegu takiego połączenia. Rekomendowana jest szybka linia, ale na poziomie prędkości 120 – 160 km/h, raczej o charakterze międzyregionalnym i z możliwością obsługi również mniejszych ośrodków lokalnych.

W kontekście powyższego, należy poszukiwać korytarza wykorzystującego w dużej mierze istniejące linie i w miarę możliwości „zahaczającego” o lokalne aglomeracje. Przejście przez kotlinę Kłodzką wydaje się nie spełniać drugiego z powyższych postulatów. Bardziej atrakcyjny z uwagi na „obszar oddziaływania” jest przebieg przez Wałbrzych, Jelenią Górę oraz Liberec. Idea usprawnienia połączenia na odcinku Wrocław – Jelenia Góra była już prezentowana niejednokrotnie (np. [3]). Aktualnie prowadzone prace być może mają mniejszy od opisywanego, rozmach, ale przyczyniają się do podniesienia prędkości eksploatacyjnej na linii łączącej te miasta. Podobnie, w Republice Czeskiej rozważa się modernizację połączenia Praga – Liberec (np. [1]). Pozostaje odcinek „transgraniczny”: Liberec – Jelenia Góra. Traktując ten odcinek jako fragment dłuższego połączenia należy zająć się o stosowne jego parametry. Ideę tak zarysowanego połączenia pokazano na rysunku 2 jako uzupełnienie głównych korytarzy kolejowych Dolnego Śląska.



1. Planowane kluczowe połączenia kolejowe w centrum Europy [5]



2. Korytarze kolejowe na Dolnym Śląsku [2]

Koncepcja nowej trasy i jej podstawowe parametry

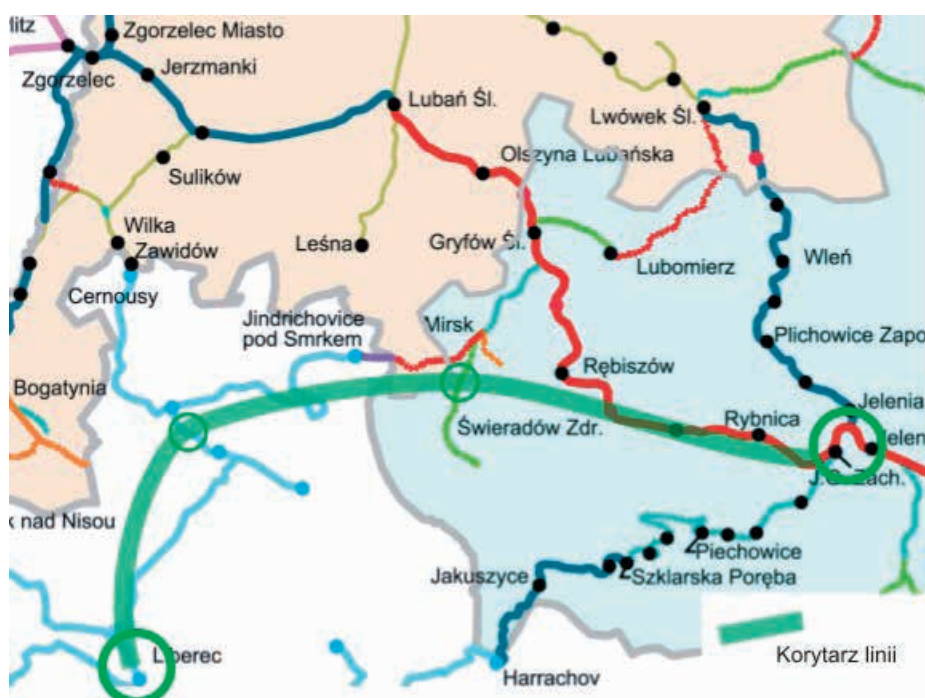
Proponowana trasa (rys. 3) przebiegałaby po północnych krawędziach gór Izerskich z ominięciem najcenniejszych przyrodniczo terenów oraz z minimalizacją trudnych prac ziemnych. Zakłada się wykorzystanie w dużym stopniu istniejących korytarzy transportowych, a nawet odcinków linii. Szczególnie dotyczy to odcinków: Jelenia Góra – Rębiszów (na trasie do Lubania – most nad Bobrem!) oraz Liberec – Frydlant. Zaznaczyć należy, że niniejsza koncepcja zarysowuje jedynie studium korytarzowe. Ostateczne decyzje odnośnie wykorzystania istniejących tras wymagają dokładniejszych analiz.

Należy rozważyć zasadność realizacji stacji pośrednich na proponowanym odcinku. Być może dla niektórych pociągów (o bardziej lokalnym charakterze) zatrzymanie pomiędzy Jelenią Górą a Libercem byłyby zasadne. Zaznaczono dwie potencjalne lokalizacje: w okolicy miasta Frydlant oraz pomiędzy Mirskiem i Świeradowem Zdrój. Ta druga lokalizacja pozwoliłaby reaktywować połączenia kolejowe do powyższych miast (na przykład jako linie wahadłowe łączące ze stacją węzłową w proponowanym przebiegu).

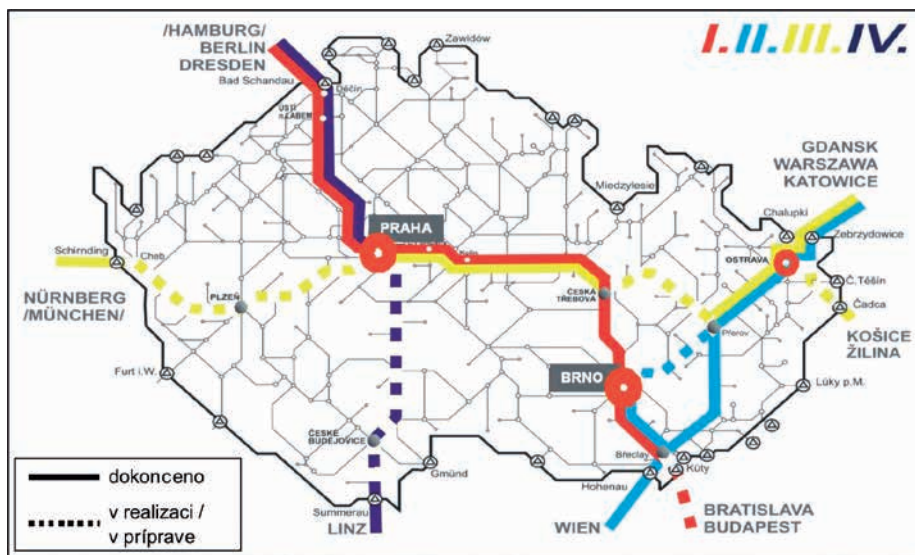
Zarysowane połączenie ma długość rzędu 45 ÷ 50 km. Pociągi regionalne pokonywałyby ten dystans w przeciągu 20 ÷ 30 minut (w zależności od faktu zatrzymywania się, bądź nie). W kontekście całej trasy z Wrocławia do Pragi i z uwzględnieniem podniesie-

nia parametrów eksploatacyjnych na pozostałych odcinkach (por. [1], [3]), podróż nie powinna trwać dłużej jak 2,5 ÷ 3 godziny. Wydaje się to być bardzo atrakcyjną wartością.

Szczegółowe studia dla proponowanego połączenia powinny dotyczyć także koncep-



3. Idea proponowanego połączenia



4. Główne korytarze kolejowe Republiki Czeskiej [4]

cji standardów i koordynacji połączeń. Dużego znaczenia nabiera obecnie wprowadzanie regularnych odstępów dla pociągów na danych trasach (lepiej wychodzi to na razie w Czechach niż w Polsce). Założenie modułowego rozkładu jazdy może w specyficznej sytuacji warunkować także parametry inwestycji (prędkość i czas przejazdu, lokalizacja

stacji, w tym węzłowych). Do nowo wykreowanego połączenia należałoby dołączyć linie transportu lokalnego z koordynacją rozkładów jazdy i budową funkcjonalnych węzłów przesiadkowych. Na obecnym etapie założyć można kursowanie pociągów nie rzadziej niż co 60 minut w okresach występowania szczytowego popytu.

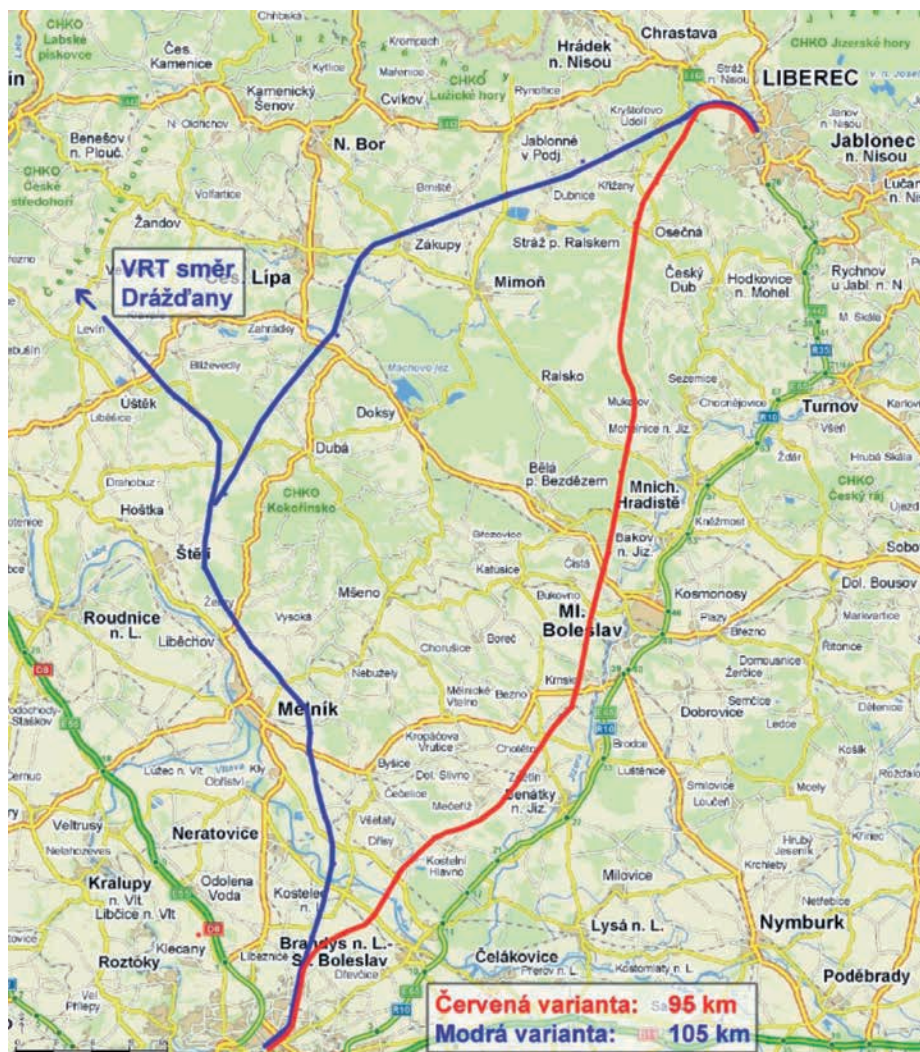
Rzut oka na uwarunkowania czeskie

Dla powodzenia rozwoju powyższej idei kluczowe jest porozumienie partnerów z Polski i z Czech. Przegląd źródeł wskazuje, że strona czeska jest potencjalnie zainteresowana kreacją nowych korytarzy kolejowych. Zwłaszcza, że Liberec, jako jedno z największych miast Republiki Czeskiej, nie ma jeszcze zmodernizowanej linii do Pragi. Mapa na rysunku 4 pokazuje aktualne korytarze szybkiej kolei w Republice Czeskiej.

Studia połączenia Pragi i Liberca [1] wskazują na różne warianty przebiegu oraz opcje podejścia do stacji kolejowej w Libercu (por. rys. 5). Wjazd pociągów na tę stację od południa lub od północy może zaowocować lepszym lub gorszym wpasowaniem się w ideę kontynuacji trasy w kierunku Polski. Warto zatem koordynować idee, plany i koncepcje, tak aby dążyć do funkcjonalnych połączeń także w kontekście transgranicznym. „Connecting Europe”. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Farbiak M., Tvrdík M. „Nové železniční spojení Praha – Liberec s ohledem na mezinárodní dopravu Projekt Železniční síť České republiky a Evropy”, 2009.
- [2] Kruszyna M. „Model integracji przewozów pasażerskich w województwie dolnośląskim”, Przegląd Komunikacyjny 11/2013.
- [3] Kruszyna M., Makuch J. „Koncepcja usprawnienia połączeń kolejowych na trasie Wrocław – Jelenia Góra” Technika Transportu Szynowego 6/03.
- [4] Ministerstvo dopravy Ceska Republika www.mdcrcz
- [5] Trans-European transport network TEN-T core network corridors, European Commission 2013.



5. Propozycja modernizacji linii kolejowej Praga – Liberec [1]