



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

FORMULARZ – zgłoszenie

Konsultacje społeczne projektu

uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn. „Pomoc państwa w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów na lata 2016-2023”

Imię i nazwisko	Aleksandra Zienkiewicz
Instytucja / Organizacja	Towarzystwo Benderowskie/Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia
Adres (tylko w przypadku instytucji/organizacji)	
Tel./fax	
e- mail	towarzystwobenderowskie@gmail.com

Zgłaszane uwagi/postulaty:

1. Wnosimy o uwzględnienie linii kolejowej nr 285 (co najmniej na odcinku podg Wrocław Tarnogaj - Sobótka Zachodnia) jako linii kategorii „A” albo „B” i zwiększenia prędkości na tej trasie.

Linia ta służy wywozowi kruszyw z kamieniołomów w Sobótce (Strzeblowskie Kopalnie Surowców Mineralnych Sp. z o.o., Skalimex-Grantin), które są kluczowe dla budownictwa w Polsce. Zwiększenie prędkości i przepustowości mogłoby zatem być częścią projektu „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska”

Linia ta służyłaby także pasażerskim potrzebom aglomeracji:

- stacja Wojszyce znajduje się w okolicach 10-tysięcznego osiedla Nowy Gaj, a także ok. kilometr od szpitala Uniwersytetu Medycznego (największego we Wrocławiu)
- stacja Partynice znajduje się w okolicach rozbudowujących się osiedli Partynice i Ołtaszyn, a także w okolicach Wrocławskiego Toru Wyścigów Konnych (popularne miejsce wypoczynku weekendowego)
- stacja Bielany Wrocławskie - wieś jest największym skupiskiem miejsc pracy w okolicy Wrocławia (m.in. firmy Ikea, Amazon, ATM, Cargill, Mondelez, Castorama, Auchan)
- stacja Kobierzyce, położona w siedzibie gminy
- stacja Sobótka - poza dojazdem do pracy, służyłaby także obsłudze Ślęzańskiego Parku Krajobrazowego i rezerwatów przyrody (Góra Ślęza, Góra Radunia, Łąka Sulistrowicka), popularnego miejsca wypadowego Wrocławia

Kolej stanowiłaby alternatywne połączenie wobec zatłoczonej drogi nr 35. O potrzebach transportowych świadczy to, że dzisiaj na trasie Sobótka-Wrocław kursują dziennie 32 autobusy. Niestety, w uruchomieniu połączeń kolejowych przeszkadza obecny stan torów. Z uwagi na rolę w dojeździe do Ślęzy, prace można by także sfinansować z planowanego projektu „Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie”.

Linia była częścią stworzonej przez marszałka województwa dolnośląskiego koncepcji „Dolnośląskich Kolei Dojazdowych”.

<http://image.slidesharecdn.com/dolnoslaskiekolejedojazdowe-090722092501-phpapp02/95/dolnoslaskie-koleje-dojazdowe-19-728.jpg?cb=1248254884>

Jako że jest to linia niezelektryfikowana, przewozy mogłyby tworzyć jeden ciąg z już funkcjonującą linią niezelektryfikowaną do Trzebnicy. Wszystkie pozostałe linie aglomeracji wrocławskiej zostały uwzględnione na listach A i B (poza linią nr 292, która jednak jest na liście podstawowej KPK), tej linii wyraźnie brakuje.

Mocny nacisk na aglomerację widać w projekcie Krajowego Programu Kolejowego do 2015 r.

Na str. 18: "Wysiłek inwestycyjny skupiony zostanie również na dalszej poprawie dostępności w obrębie aglomeracji i obszarów funkcjonalnych miast."

Na str. 25: Przyjętym w Programie trzem celom szczegółowym, odpowiadają następujące priorytety inwestycyjne: (...)poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji, dojazdów do nich oraz na odcinkach, na których zidentyfikowano niewystarczającą zdolność przepustową,

Na str. 27: "Nastąpi również poprawa przepustowości linii w obrębie aglomeracji oraz dojazdów do nich, między innymi dzięki budowie infrastruktury uzupełniającej, umożliwiającej separację ruchu pasażerskiego i towarowego."

Projekt „wsparcie rozwoju kolei aglomeracyjnej” został uwzględniony w kontrakcie terytorialnym dla Województwa Dolnośląskiego.

2. Wnosimy, by uwzględnić przenoszenie linii z kategorii C i D do A i B albo trwałego pozostawienia kategorii C, przy przejściu części kosztów przez samorządy.

Uważamy, że niektóre samorządy (nie tylko wojewódzkie, także powiatowe i gminne) mogłyby chcieć częściowo partycypować w kosztach utrzymania linii - zarówno w zakresie utrzymania prędkości 30 km/godz, jak i jej zwiększenia. PLK zapewniłaby część kosztów, potem odzyskiwanych od przewoźników.

Takie rozwiązanie mogłoby uratować liczne dolnośląskie linie kolejowe (do Karpacza, Stronia Śląskiego), co także mocno popieramy.

===

Uwagi powstały w ramach projektu „Przestrzeń Wrocławia”, który jest współfinansowany z funduszy EOG w ramach programu Obywatele dla Demokracji.