



TOWARZYSTWO
UPIĘKSZANIA
MIASTA
WROCŁAWIA



B
Towarzystwo
Benderowskie

Uwagi do Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Krajowy Program Kolejowy to niepowtarzalna szansa na radykalne podniesienie standardu transportu zbiorowego w Polsce i na Dolnym Śląsku. Efektywne wykorzystanie możliwych do uzyskania ogromnych środków finansowych pozwoli na likwidację wieloletnich zapóźnień w rozwoju infrastruktury kolejowej. Umożliwi też wprowadzenie transportu zbiorowego na znacznie wyższy poziom, porównywalny z zachodnioeuropejskim.

Realizacja prac umożliwi stworzenie wokół Wrocławia systemu kolei aglomeracyjnej, dzięki któremu tysiące mieszkańców wrocławskich osiedli i całej aglomeracji będą mogli wygodnie i szybko dotrzeć do pracy i szkoły - lub wykorzystać kolej przy przejazdach turystycznych w wolnym czasie. Uwzględnienie i realizacja projektów poprawi też mobilność i jakość życia Dolnoślązaków, a także wesprze turystykę w regionie. Możliwość sprawnego przemieszczania się pomiędzy takimi miastami, jak m.in. Oleśnica, Strzelin, Wołów, Kłodzko, Międzyzlesie i Wrocław jest sprawą kluczową dla województwa.

Niestety, obecna wersja Programu nie w pełni wykorzystuje potencjał Dolnego Śląska i aglomeracji wrocławskiej. Część potrzeb nadal pozostaje poza listą przewidzianą do realizacji, co nas niepokoi. Apelujemy zatem o uwzględnienie potrzeb regionu w Krajowym Programie Kolejowym poprzez dokonanie ważnych w naszej ocenie korekt i uzupełnień.

I. Proponujemy wprowadzić następujące nowe projekty:

***) Zwiększenie dostępności komunikacyjnej pasażerskiego transportu kolejowego**

Projekt przystankowy-peronowy - ma za zadanie umożliwić budowę nowych przystanków kolejowych (lub zmianę lokalizacji istniejących, w razie potrzeby) w rejonach postępującej urbanizacji, dzięki czemu możliwe będzie "przybliżenie" kolei do nowych osiedli w rozbudowujących się miejscowościach.

Dodatkowe przystanki umożliwią korzystanie z transportu kolejowego nowym grupom mieszkańców, skracając im łączny czas podróży (liczony metodą "drzwi do drzwi", tj. z miejsca zamieszkania do celu podróży). Należy podkreślić, że właśnie determinanta czasowa jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na wybór środka transportu.

We Wrocławiu dzięki temu projektowi możliwa byłaby budowa przystanków m. in. na Lipie Piotrowskiej, Jagodnie czy Stabłowicach.

***) Dostosowanie przebiegu linii kolejowych do potrzeb publicznego transportu zbiorowego**

Projekt infrastrukturalny - ma za zadanie umożliwić rozwiązanie konfliktów transportowych w sytuacjach, gdy dotychczasowy przebieg linii kolejowej uniemożliwia lub znacząco utrudnia rozbudowę publicznego transportu zbiorowego.

Może to dotyczyć sytuacji, gdy np. budowa nowej linii tramwajowej jest niemożliwa lub znacząco droższa z powodu kolizji z linią kolejową. Wówczas możliwe będzie przeznaczenie środków np. na budowę tunelu lub wiaduktu kolejowego, co "uwolni" teren na poziomie gruntu i pozwoli na budowę wspomnianej linii tramwajowej.

Projekt może znaleźć również zastosowanie w sytuacji, gdy linia kolejowa przecina drogę, po której kursują autobusy publicznego transportu zbiorowego i np. poprzez bardzo duże natężenie ruchu kolejowego dochodzi do znaczących opóźnień (opóźnień) w kursowaniu transportu zbiorowego.

We Wrocławiu dzięki temu projektowi możliwa byłaby m.in. przebudowa (np. podniesienie) linii kolejowej nr 751 w rejonie ul. Strzegomskiej i Ronda Rotmistrza Pileckiego - co umożliwiłoby bezproblemową budowę linii tramwajowej na osiedle Muchobór Wielki.

***) Kolej aglomeracyjna - rozbudowa infrastruktury kolejowej na potrzeby zwiększającego się ruchu w aglomeracjach**

Projekt infrastrukturalno-koncepcyjny - ma za zadanie umożliwić zarówno prace koncepcyjne, jak i prace budowlane związane z ewentualną rozbudową infrastruktury kolejowej dla potrzeb ruchu aglomeracyjnego.

Należy poważnie rozważyć utrzymanie i wzmocnienie obecnych tendencji zwiększania się ruchu kolejowego w aglomeracjach. Powiązane jest to nierazko z problemami na węzłach kolejowych, ponieważ układ sieci kolejowej w aglomeracjach zasadniczo nie uległ istotnym zmianom od wielu lat. Historyczne uwarunkowania mogą w perspektywie zablokować rozwój połączeń pasażerskich w obszarach aglomeracyjnych i metropolitalnych, dlatego pożądana jest rozbudowa infrastruktury - np. o dodatkowe tory na niektórych odcinkach, przeznaczone wyłącznie do ruchu aglomeracyjnego, jak również rozbudowa urządzeń sterowania ruchem. Pozwoli to na znaczące zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów

pasażerskich.

Prace budowlane winny być poprzedzone przeprowadzeniem odpowiednich analiz, które również można będzie sfinansować w ramach tego projektu.

We Wrocławiu analizie i ewentualnej rozbudowie należałoby poddać większość linii wybiegających z Dworca Głównego - w szczególności estakadę grabiszyńską oraz odcinki do Oleśnicy, Oławy czy Wołowa.

Powyższe projekty winny być umieszczone na liście podstawowej, co da gwarancję ich realizacji. Pozwoli również na niezwłoczne rozpoczęcie prac koncepcyjnych, projektowych, a następnie przetargowych i budowlanych - dzięki czemu zmniejsza się ryzyko niezrealizowania projektu w ramach perspektywy unijnej, a co za tym idzie, utraty części środków unijnych.

II. Wnioskujemy o przeniesienie z listy rezerwowej na listę podstawową następujących projektów, wymienionych w załączniku 1. ("Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLIŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK"):

***) nr 121: Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów**

Linia ta spełnia dwojaką rolę. Na odc. Wrocław - Oleśnica jest jedną z najważniejszych linii aglomeracyjnych, natomiast na odc. Oleśnica - Kluczbork pełni bardzo ważną rolę regionalną. Przywrócenie na tej linii prędkości minimum 120 km/h jest absolutnie niezbędne dla rozwoju transportu kolejowego - przede wszystkim pasażerskiego, ale również towarowego. Bez przewidzianych w projekcie prac remontowych i modernizacyjnych nie będzie możliwe zwiększanie liczby połączeń tak, aby osiągnąć zachodnioeuropejski standard kolei aglomeracyjnej. Konieczne jest jednocześnie wybudowanie nowych przystanków kolejowych na tej linii w celu poprawienia dostępności komunikacyjnej i skrócenia czasu podróży (liczonego metodą "drzwi w drzwi", tj. od wyjścia z mieszkania do dotarcia do celu podróży).

Jednocześnie projekt ten ma istotne znaczenie dla rozwoju sieci tramwajowej we Wrocławiu - bez przebudowy (poszerzenia) wiaduktu kolejowego nad ul. Długą bardzo trudne (lub nawet niemożliwe) będzie wybudowanie torowiska wzdłuż ulic: Długiej i Popowickiej, które jest konieczne dla uruchomienia nowej trasy tramwajowej i obsługi osiedla Popowice komunikacją tramwajową.

Dzięki temu projektowi możliwa byłaby też budowa przystanków na Szczepinie, Ołbinie, Karłowicach, Osiedlu Sobieskiego i w Mirkowie.

***) nr 125: Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Żąbkowicki wraz z projektem nr 143 Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Kamieniec Żąbkowicki – Międzylesie**

Linia ta na odc. Strzelin - Kamieniec Żąbkowicki oraz Kłodzko - Międzylesie (Granica Państwa) posiada tylko jeden tor. Powoduje to znaczne utrudnienia i ograniczenia przy tworzeniu siatki połączeń. Odcina również komunikacyjnie południową część województwa od stolicy Dolnego Śląska. Odbudowa drugiego toru (istniejącego do 1945 r.) oraz remont odcinków dwutorowych pozwoli na uzyskanie prędkości 120 km/h (oraz odcinkowo 160 km/h). Pozwoli to na stworzenie kolei aglomeracyjnej z prawdziwego zdarzenia między Wrocławiem a Strzelinem i Ziębicami. Jednocześnie zrealizowanie projektu umożliwi stworzenie dogodnych i szybkich połączeń Wrocławia z Ziemią Kłodzką, będącą także terenem niezwykle atrakcyjnym turystycznie. Dodatkowo możliwe będzie wykorzystanie tej linii w przewozach międzynarodowych pasażerskich (połączenia Wrocławia z Czechami i perspektywicznie z Wiedniem oraz południem Europy), jak również towarowych (linia stanowi część korytarza komunikacyjnego C-E59, łączącego południe Polski i Europy z zespołem portów w Szczecinie i Świnoujściu).

***) nr 128: Prace na liniach kolejowych nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. – (Krotoszyn) – Leszno – Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn – Leszno – Głogów**

Obecnie odcinek Głogów - Leszno ma bardzo słabe parametry eksploatacyjne - niskie prędkości maksymalne, z ograniczeniami do 20 km/h oraz częściowo zamkniętym jednym torem. Zaplanowane w projekcie prace remontowe wraz z elektryfikacją pozwolą na odtworzenie ciągu komunikacyjnego łączącego Głogów z Łodzią (przez Leszno, Krotoszyn, Ostrów Wlkp.) i umożliwią kursowanie pociągów z dużą prędkością. Pozwoli to na uzyskanie efektu spójności, gdyż obecnie północna część województwa dolnośląskiego jest komunikacyjnie odcięta od południowej Wielkopolski i geograficznego centrum kraju. Wierzymy, że realizacja powyższych propozycji umożliwi skokowy rozwój transportu kolejowego i zbiorowego na Dolnym Śląsku. Obejmie on nie tylko Wrocław jako stolicę województwa, ale również obszary aglomeracyjne oraz inne części regionu, które uzyskają połączenia wysokiej jakości. Najbliższa perspektywa unijna jest prawdopodobnie ostatnią szansą na sfinansowanie ze środków unijnych wielu bardzo potrzebnych inwestycji transportowych, których nie zrealizowano w ostatnich dziesięcioleciach.

Apelujemy więc o wprowadzenie do Krajowego Programu Kolejowego proponowanych przez nas zmian. Z pewnością będą to dobrze wydane pieniądze, a z efektów tych inwestycji mieszkańcy Dolnego Śląska będą mogli korzystać w swym codziennym życiu. Jeśli bowiem nie zainwestujemy teraz - to zapewne dopiero za kilkadziesiąt lat, a może nawet nigdy, bo tak szeroki dostęp do dofinansowania unijnego może się już Polsce nigdy nie przytrafić.