

Andrzej Piotrowski¹

KONCEPCJA KOLEI REGIONALNEJ DLA OKOLIC WROCŁAWIA

W artykule przedstawiono propozycje możliwości wykorzystania istniejących torów kolejowych oraz odcinków nowo projektowanych dla pasażerskich przewozów w aglomeracji wrocławskiej. Część wstępna zawiera opis rozwiązań kolejowej komunikacji miejskiej w Polsce i analizę wrocławskiego węzła kolejowego. W drugiej części przedstawiono koncepcje wykorzystania wrocławskiego węzła kolejowego dla przewozów aglomeracyjnych z uwzględnieniem nowych odcinków linii kolejowych.

Transport kolejowy w obsłudze przewozów pasażerskich na obszarach aglomeracji miejskich

Od wielu lat w różnych środowiskach związanych z planowaniem przestrzennym i transportowym powraca temat możliwości wykorzystania PKP do przewozów wewnątrzmijskich i aglomeracyjnych.

Obecnie struktura ruchu kolejowego przechodzącego przez obszary aglomeracji przedstawia się następująco:

- 50% stanowią przewozy podmiejskie,
- 35% lokalne,
- 15% dalekobieżne.

Jednym z pierwszych czynników, które można wymienić jako przykład wspomaganie (odciążenia) środków komunikacji miejskiej przez kolej, to dowóz pasażerów ze strefy podmiejskiej i lokalnej do wnętrza układu miejskiego.

Maksymalnie korzystnym układem jest takie rozmieszczenie przystanków na podmiejskich liniach kolejowych w strefie miasta, aby jak największa część dojeżdżających, dla osiągnięcia celu podróży, nie musiała przesiadać się na środki komunikacji miejskiej.

Przy rozpatrywaniu warunków i możliwości wykorzystania kolei do obsługi przewozów osób wewnątrz dużych aglomeracji zazwyczaj są brane pod uwagę następujące czynniki:

- konieczność znacznego zwiększenia zdolności przewozowych w obszarach aglomeracji na istniejących liniach kolejowych,

- wykorzystanie modernizacji trakcji i unowocześnionego taboru dostosowanego do masowych przewozów pasażerskich,
- konieczność wyodrębnienia ruchu masowego w obszarze aglomeracji na dodatkowe tory, w miarę wyczerpywania się zdolności przewozowych istniejących linii kolejowych,
- uzyskanie zwiększonej częstotliwości ruchu pociągów, która odpowiadałaby potrzebom obsługi przewozów wewnątrz aglomeracji,
- uzależnienie możliwości wykorzystania kolei do obsługi przewozów miejskich oraz wewnątrz obszarów zurbanizowanych od charakteru poszczególnych aglomeracji (wielkość obszaru i koncepcja układu przestrzennego).

W odniesieniu do oceny możliwości przepustowej istniejących linii kolejowych, na których są prowadzone wszystkie rodzaje ruchu pasażerskiego oraz ruch towarowy o bardzo różnorodnym zakresie, występują dość rozbieżne poglądy. W różnych okresach i regionach nieraz przeceniano możliwości istniejących linii kolejowych w zakresie przewozów wewnątrz aglomeracji. W odpowiedzi na pytanie, czy kolej może zastąpić jakikolwiek środek transportu zbiorowego lub znacząco uzupełnić system komunikacji, zarysowały się dwa zasadnicze stanowiska:

- z uwagi na charakter infrastruktury technicznej transportu kolejowego – kolej nie może zastąpić żadnego ze środków komunikacji miejskiej,
- kolej w różnym zakresie (zależnie od warunków) może uzupełnić system komunikacji miejskiej na obszarze aglomeracji, współuczestnicząc w obsłudze przewozów miejsko-podmiejskich na niektórych kierunkach; jednocześnie możliwe jest uruchomienie różnych urządzeń towarzyszących (usługowych i liniowych) zwiększających sprawność obsługi i współdziałania kolei z systemem miejskiej komunikacji zbiorowej,
- wykorzystanie taboru tramwajowego mogącego poruszać się po torach tramwajowych i kolejowych.

Często przeciwstawia się rozwój motoryzacji indywidualnej potrzebom rozwoju sieci i środków komunikacji zbiorowej. Uważa się bowiem, że rozwój motoryzacji zmniejszy zakres potrzeb rozwojowych systemu komunikacji zbiorowej. Obecnie problem ten został wyjaśniony opinii społecz-

¹ Dr inż., Politechnika Wrocławska, Instytut Inżynierii Lądowej, Zakład Infrastruktury Transportu Szynowego, andrzej.piotrowski@pwr.wroc.pl

Dokończenie tekstu ze strony 28

Długości linii kolejowych w proponowanych wariantach wynosi:

- wariant 1 – łączna długość od Mirkowa do stacji Wrocław Brochów – 30,250 km, w tym po istniejących liniach 14,750 km,
- wariant 2 – łączna długość 27,250 km, w tym po istniejących liniach 11,250 km,
- wariant 3 – łączna długość 29,400 km, w tym po istniejących liniach 16,000 km,
- wariant 4 – łączna długość 26,400 km, w tym po istniejących liniach 12,500 km.

Proponowane nowe przystanki osobowe wraz z mijankami w omawianych wariantach: Mirków, Piecowice, Kiełczów, Kiełczówek, Kamieniec Wrocławski, Jeszkowice, Gajków, Wilczyce.

W wariantach 2 i 4 wymagane jest wybudowanie dwóch dużych mostów przez Odrę. Pozostała liczba obiektów inżynierskich jest porównywalna.

Z uwagi na duże koszty obiektów inżynierskich i długości nowych odcinków linii zasadny do realizacji wydaje się wariant 3.

Podsumowanie

W perspektywie rozwoju komunikacji samochodowej obsługa ruchu pasażerskiego w aglomeracji wrocławskiej transportem kolejowym jest nieodzowna. Proponowane rozwiązania obsługi ruchu transportem kolejowym to jedynie sugestie do dalszej, ale możliwie szybkiej dyskusji.

Literatura

1. Towpik K., *Infrastruktura transportu szynowego*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2004.
2. Basiewicz T., Rudziński L., Jacyna M., *Linie kolejowe*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2002.
3. Dziuban L., Gustaw W., Kępińska A., Peszel A., Wasiak M., *Program rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacji dla województwa dolnośląskiego, Część V – Transport kolejowy, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu*, Warszawa, Wrocław, marzec 2006.
4. Kopicński E., *Transport kolejowy w obsłudze przewozów pasażerskich na obszarach aglomeracji miejskich*, „Transport Miejski”, 1989, nr 12.
5. Rozporządzenie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 151 z 15.12.1998, pozycja 987.

Reklama w „Transportie Miejskim i Regionalnym”

Koszt reklamy w czasopiśmie wynosi:

4. strona okładki (kolor)	5000 zł + VAT
2., 3. strona okładki (kolor)	3500 zł + VAT
jedna strona wewnątrz numeru (cz.–b.)	1500 zł + VAT
jedna strona wewnątrz numeru (kolor)	2500 zł + VAT

Cena tekstów sponsorowanych oraz wkładek tematycznych do uzgodnienia.

W przypadku reklam w kilku kolejnych numerach możliwy upust do 20%.

Zgłoszenia w sekretariacie redakcji – Janina Mrowińska, tel. (0–12) 658–93–74

Transport Miejski i Regionalny

Kontynuacja tytułu „Transport Miejski”, wydawanego od 1982 r.

Wydawca:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej
<http://www.sitk-rp.org.pl>

Adres redakcji:

ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków
 tel./fax 12 658 93 74
 e-mail: tmir@sitk.neostrada.pl
 Strona w Internecie: <http://czasopisma.sitk.org.pl>

Rada programowa:

Wojciech Bąkowski, Jerzy Chudzicki, Alina Giedryś, Andrzej Grzegorzczak, Józef Jastrzębski, Marian Osuch, Jan Raczyński, Andrzej Rudnicki, Wojciech Suchorzewski, Marian Tracz, Olgierd Wysomirski, Barbara Żmizdińska

Redaktor naczelny:

Wiesław Starowicz – starowicz@sitk.org.pl

Sekretarz redakcji:

Janina Mrowińska – mrowinska@sitk.org.pl

Zespół redakcyjny:

Tadeusz Dyr, Stanisław Gaca, Ryszard Janecki, Mariusz Szafkowski, Robert Tomanek

Współpraca:

Katarzyna Hebel (Gdynia), Stefan Krychniak (Warszawa), Bartosz Mazur (Katowice), Bogusław Molecki (Wrocław), Stefan Sarna (Warszawa), Jacek Szoltysek (Katowice), Michał Wolański (Warszawa)

Streszczenia w języku angielskim:

Zofia Bryniarska

Recenzowanie tekstów:

Czasopismo jest umieszczone na liście Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego z 6 punktami za umieszczoną w nim publikację naukową. Wszystkie publikacje podlegają procedurze recenzowania.

Skład:

Tomasz Wojtanowicz

Druk:

Wydawnictwo PiT Kraków
 ul. Ulanów 54/51, 31-455 Kraków, tel.: 12 290-32-10

Projekt graficzny okładki:

Lucyna Starowicz

Prenumerata w 2010 roku:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie
 Adres: 30-804 Kraków, ul. Siostrzana 11
 Konto: 43 1240 4722 1111 0000 4859 0666
 Cena egzemplarza – 18 zł (zagraniczna – 8 euro)
 Koszt prenumeraty półrocznej – 108 zł (zagraniczna – 48 euro)
 Koszt prenumeraty rocznej – 216 zł (zagraniczna – 96 euro)
 Studenci – 50% zniżki

Artykuły opublikowane w „Transportie Miejskim i Regionalnym” są dostępne w bazach danych 20 bibliotek technicznych, indeksowane w bazie danych o zawartości polskich czasopism technicznych BAZTECH <http://baztech.icm.edu.pl>

Działa wyszukiwarka tekstów i autorów na stronie internetowej:

www.biblioteka.transport.pwr.wroc.pl/szukaj/tmir.

Artykułów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów nadesłanych materiałów.

Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

Za wydrukowanie artykułu Autorzy nie otrzymują honorarium.