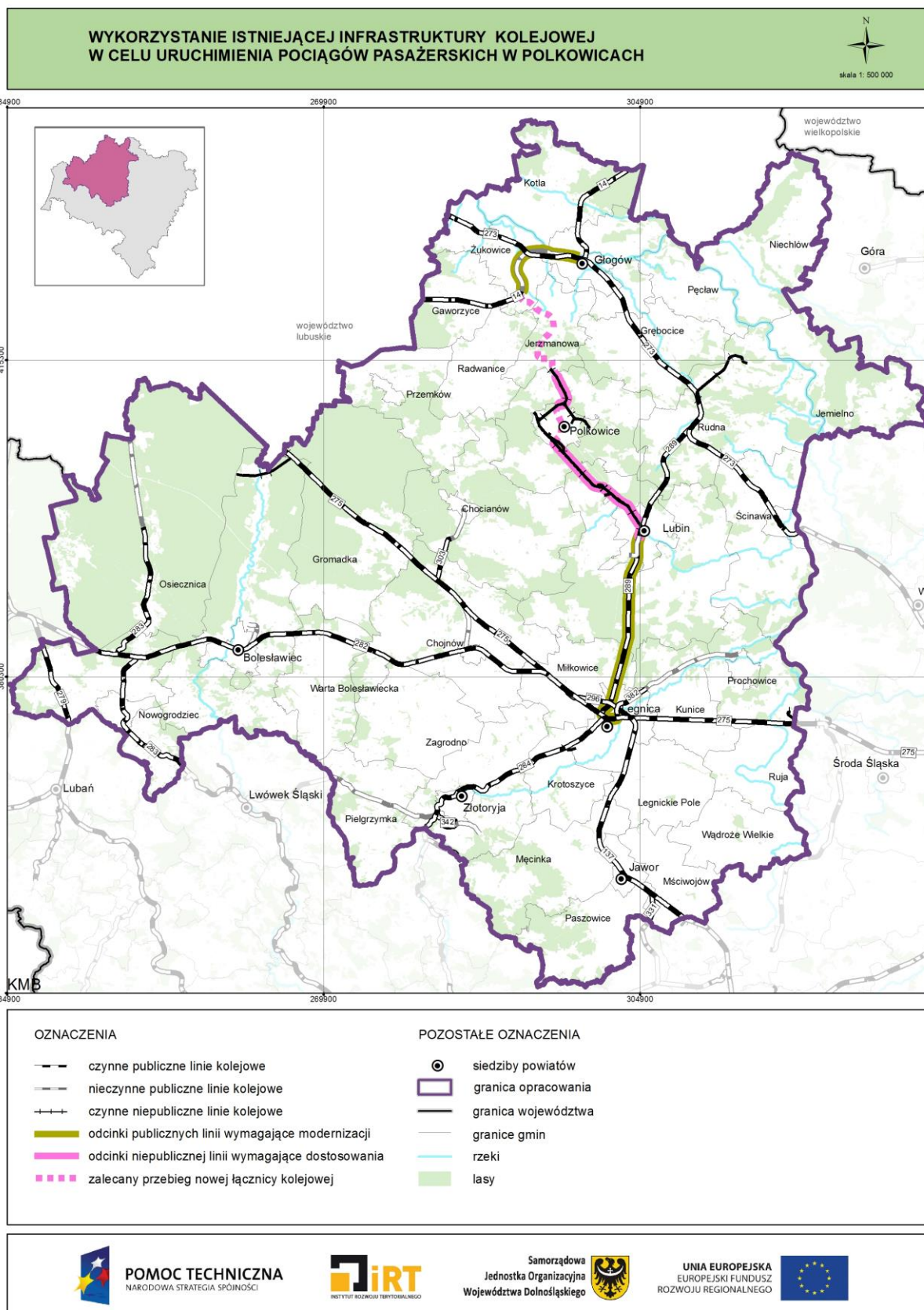




3.3. Wytyczne w zakresie transportu kolejowego (Konrad Giejsztor)

Kolejowy ruch pasażerski w mieście Polkowice

Bardzo silne powiązania istniejące pomiędzy Lubinem i Polkowicami, a także tylko nieco słabsze oddziaływania tych miast z Legnicą i Głogowem stanowią ogromną szansę dla rozwoju połączeń pasażerskich w tym obszarze. Istniejąca zarządzana przez Pol-Miedź Trans niepubliczna towarowa linia kolejowa pomiędzy Lubinem a Polkowicami może stanowić załączek kluczowego dla obszaru LGOF pasażerskiego połączenia kolejowego. Na linii tej należy zbudować przystanki kolejowe zapewniające obsługę miejscowości Obora, Owczary oraz znajdującej się w południowo-zachodniej części Polkowic strefy ekonomicznej. Końcowy odcinek linii towarowej w przeważającej części znajduje się w znacznej odległości od obecnego centrum miasta i terenów o wysokiej gęstości zabudowy, taki stan rzeczy będzie ograniczać atrakcyjność oferty kolejowej dla obecnych mieszkańców Polkowic. Najbardziej korzystne z punktu widzenia obsługi miasta byłoby, aby planowana łącznica kolejowa pomiędzy Polkowicami a Nielubiom miała swój początek na terenie Polkowickiej podstrefy LSSE i przechodziła możliwe blisko centrum miasta, a następnie wykorzystując najbardziej na północ wysunięty odcinek istniejącej linii przemysłowej prowadziła w kierunku miejscowości Kaźmierzów. Rozwiązanie takie pozwoliłoby na szybki dostęp do kolei dla obecnych i przyszłych mieszkańców miasta. Na planowanej łącznicy poza przystankiem w pobliżu centrum Polkowic powinno utworzyć się przystanki zapewniające obsługę miejscowości: Kaźmierzów, Potoczek, Jerzmanowa, Łagiszów Mały. Na istniejących i planowanych odcinkach linii kolejowej należy umożliwić prowadzenie ruchu z dużą intensywnością oraz ograniczyć wzajemne oddziaływanie ruchu pasażerskiego i towarowego w tym celu na całej długości linia powinna być dwutorowa. Bardzo korzystna może okazać się elektryfikacja połączenia, która mogłaby pozwolić na kursowanie przez Polkowice wysokopojemnych składów np. w kierunku Wrocławia, poprawić parametry ruchu pociągów, obniżyć koszty eksploatacji pojazdów szynowych oraz zwiększyć ekologiczność transportu.



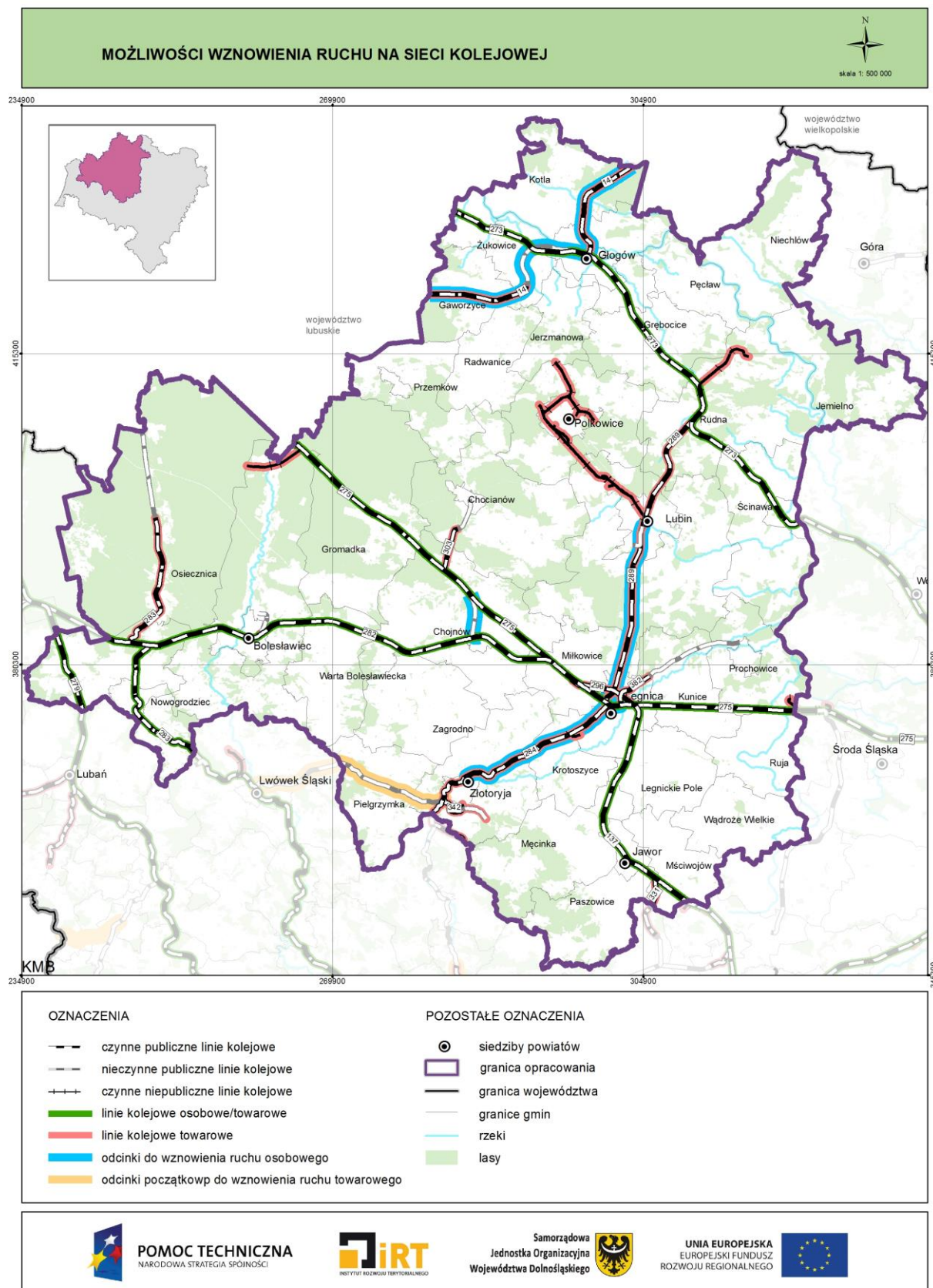
Wznowienie ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych

Dawniej gęsta sieć połączeń kolejowych w obszarze funkcjonalnym zapewniała zarówno połączenia

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

wewnętrzne i zewnętrzne. Na wszystkich obecnie czynnych odcinkach kolejowych prowadzony jest ruch towarowy o różnej intensywności. W ruchu pasażerskim wykorzystuje się jedynie linie kolejowe o numerach 137, 273, 275, 282. Zwiększenie znaczenia przewozów kolejowych w LGOF wymaga wznowienia ruchu na obecnie nieczynnych liniach kolejowych. Wprowadzenie ruchu na nieużywane odcinki wiąże się z koniecznością rewitalizacji tych odcinków, a czasem wręcz z ich odbudową. Należy przywracać zarówno ruch pasażerski jak i ruch towarowy, który pozwala zmniejszyć obciążenie dróg ruchem pojazdów ciężkich. Przywracanie przewozu osób koleją powinno w pierwszej kolejności następować na odcinkach liniach kolejowych, które obecnie są używane do przewozów towarowych. W celu przywrócenia kursowania pociągów osobowych konieczna jest podwyższenie prędkości handlowej oraz rewitalizacja i budowa nowej infrastruktury do obsługi podróżnych. Ruch pasażerski wewnątrz obszaru LGOF po wcześniejszym dostosowaniu linii powinno się w pierwszej kolejności powrócić na linii kolejowej nr 289 pomiędzy Legnicą a Lubinem. Poprawa powiązań zewnętrznych może zostać osiągnięta poprzez wznowienie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 14 na odcinku Głogów – Leszno. W dłuższej perspektywie uzupełnienie oferty pasażerskich połączeń kolejowych wewnątrz LGOF może stanowić wznowienie ruchu pasażerskiego na linii nr 284 na odcinku Legnica – Złotoryja (Jerzmanice Zdrój), który wymaga przedtem rewitalizacji infrastruktury.

Z odcinków obecnie nieeksploatowanych ruch kolejowy powinien w pierwszej kolejności powinien zostać przywrócony na linii numer 14 na odcinku Głogów – Żagań, co pozwoliłoby na zmniejszenie ruchu na DK12 i w mieście Głogowie. W następnej kolejności powinno przywrócić się ruch na linii numer 316 na odcinku Rokietki – Chojnów, wpłynęłoby to na zwiększenie liczby połączeń pomiędzy Legnicą, a Chojnowem. Poprawa dostępności z obszaru LGOF do południowej części województwa dolnośląskiego powinna wiązać się z przywróceniem ruchu towarowego, a w dalszej perspektywie pasażerskiego na linii numer 284 na odcinku Jerzmanice Zdrój – Lwówek Śląski oraz na linii numer 312 na odcinku Jerzmanice Zdrój – Wojcieszów Górny.

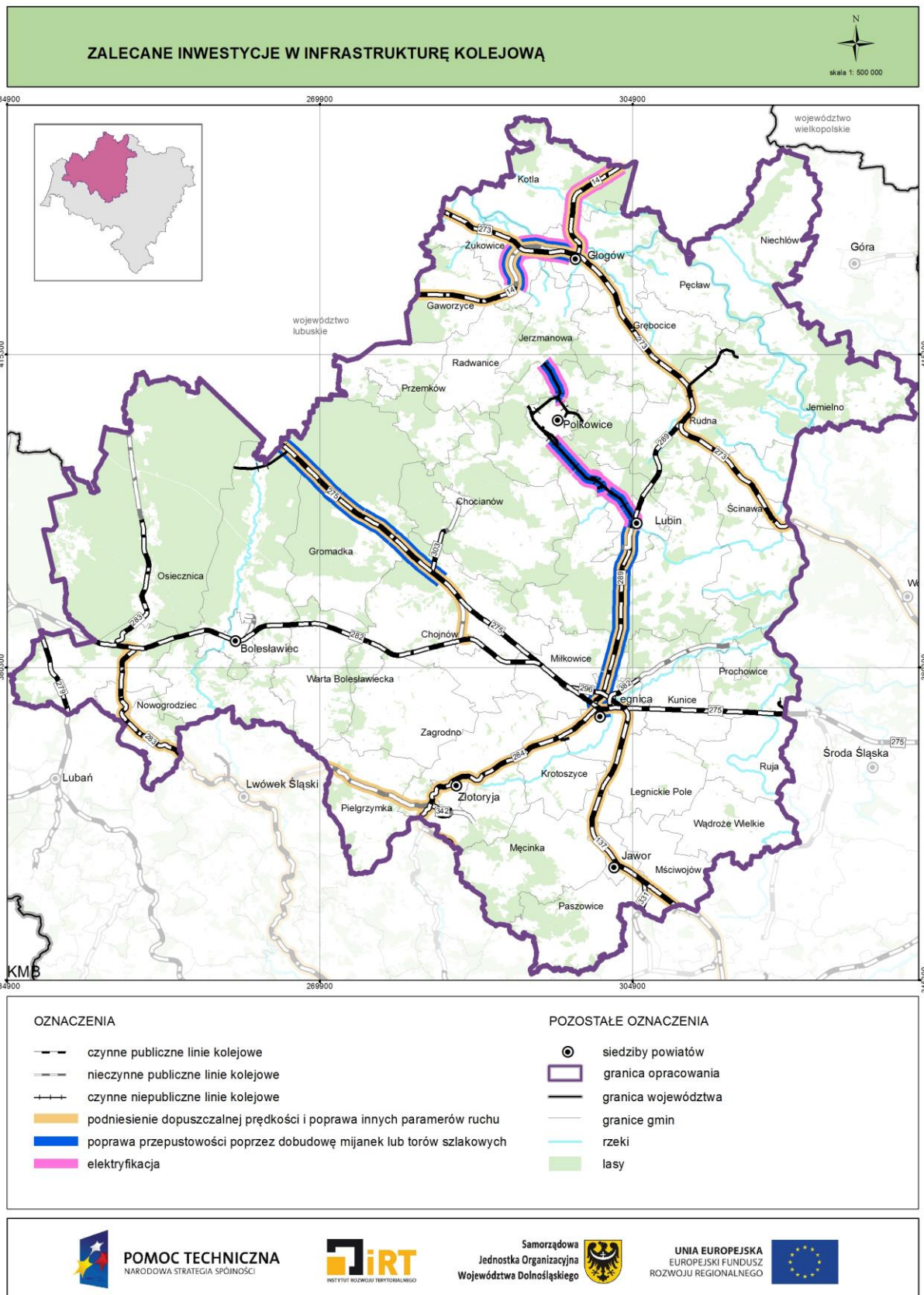


Poprawa parametrów ruchowych infrastruktury kolejowej

Kolej aby stanowić realną konkurencję dla innych gałęzi transportu musi korzystać z wysokiej jakości

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

nowoczesnej infrastruktury. Na terenie LGOF tylko odcinki linii kolejowych numer 275 i 282 były w ostatnich latach poddane modernizacji i one charakteryzują się najlepszymi parametrami ruchowymi i to na nich notowany jest największy wzrost przewozów w LGOF. Do najważniejszych czynników wpływających na ruch pociągów jest dopuszczalna prędkość oraz przepustowość. Przepustowość należy zależeć m.in. od liczby torów na szlaku kolejowym, liczby torów na stacjach, urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Poprawa parametrów ruchowych infrastruktury umożliwia: poprawę efektywności, skrócenie czasu podróży, zwiększenie ekonomiki przewozów, poprawę bezpieczeństwa oraz zwiększa atrakcyjność transportu kolejowego. Działania te zwykle wiąże się z koniecznością inwestycji w infrastrukturę stałą. Na obszarze LGOF linie kolejowe są przeważnie jednotorowe z prędkością dopuszczalną znacznie niższą od prędkości projektowej, widoczny jest wieloletni brak modernizacji. Priorytetem jest modernizacja linii kolejowej numer 273 na odcinku Wrocław – Głogów - Zielona Góra stanowiącej europejski korytarz transportowy. Kolejnym pilnym działaniem ze względu na duże znaczenie gospodarcze, a w przyszłości również społeczne po reaktywacji połączeń pasażerskich jest poprawa parametrów linii nr 289 na odcinku Legnica – Lubin, na którym w związku z prowadzeniem kluczowego dla regionu przewozu rud między oraz planowanego ruchu pasażerskiego konieczne jest zwiększenia liczby torów szlakowych do 2 oraz poprawa pozostałych parametrów ruchowych. Dodatkowo towarowa linia kolejowa biegnąca na odcinku Lubin – Polkowice powinna zostać wyposażona w drugi tor szlakowy i możliwość elektryfikacji. Poprawa powiązań zewnętrznych LGOF w dużym stopniu jest zależna od poprawy warunków ruchu i możliwości przywrócenia połączeń na linii kolejowej nr 14 na odcinku Leszno – Głogów – Żagań. Konieczne jest podwyższenie dopuszczalnej prędkości, zwiększenie przepustowości i innych parametrów ruchu. Odcinku Głogów – Leszno powinien zostać zelektryfikowany, a ruch powinien być prowadzony po obu torach szlakowych. Odcinek Głogów – Nielubia (włączenie linii z Polkowic) w pierwszej kolejności należy przywrócić przejezdność, następnie należy rozważyć możliwość dobudowy drugiego toru szlakowego i elektryfikacji. Odcinek Nielubia – Żagań wymaga modernizacji nawierzchni i zastosowania nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Wpływ na powiązania zewnętrzne LGOF powinno mieć poprawienie parametrów ruchu na linii numer 275 odcinek Rokitki - Żagań, który wymaga m.in. zwiększenia dopuszczalnej prędkości oraz zwiększenie możliwości mijania się pociągów. Dobre warunki ruchu na tej linii mogą stanowić ważne połączenie obszaru LGOF z południem województwa lubuskiego, jak również w szerszej perspektywie część szlaku kolejowego łączącego Wrocław z Berlinem. W powiązaniu z pracami na linii 275 zasadne jest przeprowadzenie podobnych prac i przywrócenie możliwości ruchu pociągów na linii kolejowej nr 316 na odcinku Rokitki – Chojnów, co pozwoli na poprawę atrakcyjności przewozów kolejowych. Wzmocnienie powiązań południowej części LGOF z jego rdzeniem oraz rozwój połączeń całego obszaru z południową częścią województwa można osiągnąć poprzez poprawę warunków ruchu na liniach kolejowych: nr 137 Legnica – Jawor – Jaworzyna Śl., (kierunek Kłodzko, Wałbrzych, Świdnica), nr 283 Zembrzydowa – Lwówek Śl. – Jelenia Góra, nr 284 Legnica – Złotoryja – Lwówek Śl., nr 312 (Złotoryja) Jerzmanice Zdrój – Marciszów (kierunek Jelenia Góra, Wałbrzych).



Poprawa dostępności do stacji i przystanków kolejowych

Możliwość skorzystania z połączeń kolejowych jest często utrudniony ze względu na oddalenie stacji,

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

przystanków kolejowych od miejsc zamieszkania i pracy mieszkańców obszaru. Wiele obiektów kolejowych było tworzonych w innych warunkach społeczno-gospodarczych i obecnie ich lokalizacja nie koreluje z potrzebami oraz zagospodarowaniem przestrzennym. W celu poprawy dostępności należy dążyć, aby miejsca obsługi podróżnych i znajdowały się możliwie najbliżej miejsc zamieszkania i pracy. Na obszarze LGOF istnieje potrzeba relokacji wielu przystanków kolejowych oraz utworzenie nowych. Niedostosowanie miejsc obsługi do potrzeb prowadzi do niepełnego wykorzystywania potencjału przewozowego oferowanego przez kolej. W celu zbliżenia miejsc obsługi podróżnych do zabudowy występującej wzdłuż linii kolejowych, na których obecnie prowadzi się ruch pasażerski proponuje się utworzenie nowych przystanków kolejowych: Dobra (linia nr 282), Głogów Nosocice (linia nr 273), Legnica Strefa Ekonomiczna (linia nr 137). Zmianę lokalizacji stacji: Goliszów (linia nr 275), Grębocice (linia nr 273), Nowa Wieś Legnicka (linia nr 137), Przybyłowice (linia nr 137). W przypadku linii obecnie nie eksploatowanych w ruchu pasażerskim przystosowanie dawnej infrastruktury częstokroć jest równie kosztowne jak ulokowanie jej w nowych miejscach. Na liniach w stosunku, do których zauważono zasadność wprowadzenia pasażerskiego ruchu kolejowego zaleca się utworzenie (odtworzenie) następujących stacji i przystanków kolejowych: **Biała Złotoryjska**, Chróśnik, Czaple, Gaworzyce, Głogówko, Gorzelin, Grodziec Mały, Jerzmanowa, Jerzmanice Zdrój, Kaźmierzów, Kłobuczyn, Kozów, Legnica Chojnowska, Legnica Huta, Lubin Górniczy, **Lubin Zachodni**, Łagiszów Mały, Nielubia, Nowa Wieś Grodziska, Obora, Owczary, Pielgrzymka, Polkowice Miasto, Polkowice SSE, Potoczek, Raszkówka, Reszotary, **Wilczyce**, Złotoryja.



Stabilna oferta połączeń pasażerskich

Atrakcyjność kolejowych połączeń pasażerskich powinna wynikać w dużej mierze ze stabilności oferty

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

tego środka transportu. Na sieciach kolejowych w większości krajów europejskich na początku grudnia następuje generalna zmiana rozkładu jazdy pociągów. W tym czasie wprowadzana jest zupełnie nowa oferta lub ponawia się już istniejącą. W większości krajów wprowadzony w grudniu rozkład jazdy pociągów obowiązuje cały rok, podlegając niewielkim korektom na początku i końcu wakacji, które są związane z wprowadzeniem wakacyjnych połączeń sezonowych w miejsce połączeń zapewniających dojazd uczniom. Niestety od jakiegoś czasu w Polsce rozkład jazdy pociągów podlega korektom co kilka tygodni, w wyniku czego pasażerowie regularnie muszą śledzić rozkład jazdy. Brak stabilności zniechęca część pasażerów do regularnego korzystania z połączeń kolejowych, gdyż nikt nie ma pewności czy za kilka tygodni w dalszym ciągu będzie możliwa i dogodna przesiadka lub przyjazd o oczekiwanej godzinie do celu. Pasażerowie jak i samorządy dotujące kolejowe przewozy pasażerskie powinny wywierać presję na zarządców infrastruktury oraz operatorów, aby oferta połączeń pasażerskich była możliwie stabilna. W LGOF problemy ze stabilnością połączeń najczęściej objawiają się przesuwaniem godzin odjazdów istniejących pociągów, co uniemożliwia ich zapamiętanie. W przypadku koordynowania innych środków transportu z koleją tak częste zmiany wymuszają konieczność ciągłych zmian rozkładów jazdy innych środków transportu, ponoszenia kosztów druku i rozwieszania aktualnych rozkładów jazdy oraz brak stabilnej oferty innych środków transportu.

Rytmiczność kursowania pociągów

Rytmiczność kursowania jest jednym z postulatów przewozowych wymienianych przez pasażerów transportu zbiorowego. Objawia się ona stosowaniem równych odstępów pomiędzy kolejnymi kursami na danym odcinku (linii). Stosowanie równych odstępów pozwala na równomierne wykorzystanie dostępnych miejsc w pojazdach, łatwą koordynację liniową oraz zwiększenie atrakcyjności połączeń. Obecnie na żadnym odcinku linii kolejowych w LGOF ruch pasażerski nie jest prowadzony rytmicznie. Rytmiczność jest najbardziej istotna w przypadku linii najbardziej obciążonych i linii kolejowych o charakterze aglomeracyjnym.

Wprowadzenie dodatkowych przyspieszonych połączeń pasażerskich

Pociągi przyspieszone stanowią uzupełnienie oferty dla pociągów osobowych. Wprowadzenie tego rodzaju pociągów związane jest z występowaniem dużych potoków pasażerskich pomiędzy większymi ośrodkami położonymi przy linii kolejowej. Pociągi tego typu zatrzymują się tylko na wybranych stacjach i przystankach kolejowych, umożliwiając szybsze przemieszczanie się pomiędzy miejscowościami generującymi największe potoki ruchu oraz zwiększenie podaży miejsc w pozostałych pociągach dla pasażerów z miejscowości, w których nie zatrzymują się pociągi przyspieszone. W pociągach przyspieszonych obowiązują te same bilety, jak w połączeniach osobowych. Na terenie LGOF obecnie jedynie na relacji Legnica – Wrocław widoczne jest zapotrzebowanie na wprowadzenie dodatkowych połączeń przyspieszonych w okresach szczytu przewozowego, gdy liczba pasażerów jest największa. Oczekiwać należy, że wraz z poprawą jakości infrastruktury kolejowej wystąpi potrzeba uruchomienia dodatkowych pociągów przyspieszonych również na relacji Głogów – Wrocław.

Poprawa dostępu do dworców i peronów kolejowych

Możliwość skorzystania z połączeń kolejowych często jest związana z możliwością dostania się do dworców i peronów kolejowych. Zapewnienie łatwego i wygodnego dostępu do punktowej infrastruktury kolejowej powinno być realizowane na dwóch płaszczyznach, z których pierwsza skupia się bezpośrednio na likwidacji barier w obiekcie, druga natomiast obejmuje możliwość dotarcia do obiektu. W ramach usuwania barier należy zapewnić dostęp do budynków i peronów osobom o ograniczonej sprawności ruchowej i osobom posiadającym duży bagaż. Dobrą praktyką jest umożliwienie dostępu do wszystkich obiektów z poziomu gruntu lub stosowanie ramp podjazdowych. Obiekty, do których dostęp jest możliwy z poziomu gruntu są czytelniejsze, umożliwiają szybsze przemieszczanie piesze oraz są bezpieczniejsze zarówno w rozumieniu bezpieczeństwa osobistego jak i w razie konieczności ewakuacji dużych grup ludności. Brak możliwości dostępu do peronów z poziomu gruntu często związany jest z dużym ruchem kolejowym lub przebiegiem linii (estakada, wykop) w takim przypadku należy dążyć do tworzenia ramp oraz budowy wind umożliwiających dostanie się bezpośrednio na peron. Przy likwidacji barier należy pamiętać, że właściwe efekty odnoszą działania całościowe, więc powinno dążyć się do dostosowywania wszystkich miejsc wejścia na peron, nie zaś tylko wybranych. Druga płaszczyzna poprawy dostępności do dworców i peronów kolejowych ma na celu zwiększenie oddziaływania, a co za tym idzie wzrost liczby pasażerów. W celu poprawy dostępu do kolejowej infrastruktury punktowej należy właściwie kształtować przestrzeń bezpośrednio przy obiekcie jak również w dalszym otoczeniu. Ze wszystkich zabudowań zlokalizowanych w pobliżu przystanków i

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”

współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

stacji kolejowych powinna istnieć stosunkowo krótka droga umożliwiająca dotarcie do obiektu. W przypadku gdy zabudowa występuje z obu stron linii kolejowej na której zlokalizowana jest stacja lub przystanek niedopuszczalne jest by możliwość wejścia na perony było tylko z jednej strony torów kolejowych. Zapewnienie bezpiecznego i łatwego dostępu dla pieszych powinno stanowić pierwszy krok zwiększania oddziaływania obiektów kolejowych na otoczenie. Kolejnymi działaniami poprawiającymi dostępność do dworców i peronów kolejowych powinna być lokalizacja w ich bezpośrednim sąsiedztwie przystanków innych środków transportu publicznego (autobusy, trolejbusy, tramwaje), co umożliwi integrację transportu zbiorowego. Istotne jest również powiązanie infrastruktury kolejowej z transportem indywidualnym na terenach o wysokiej gęstości zabudowy. Przede wszystkim należy umożliwić bezpieczny dojazd oraz pozostawienie roweru w pobliżu wejścia do dworca lub na perony. W obszarach o niskiej zabudowie szczególnie rozproszonej i oddalonej i w małych ośrodkach miejskich powinna istnieć możliwość dojazdu i pozostawienia roweru oraz samochodu osobowego. Na terenie LGOF należy poprawić dostęp do większości budynków dworcowych i peronów kolejowych zarówno w rozumieniu likwidacji barier architektonicznych jak i możliwości dotarcia do tych obiektów. Większość obiektów jest zaniedbana, a ich funkcjonalności niedostosowane do obecnych potrzeb mieszkańców. Na terenie LGOF na bardzo wielu obiektach jedyną możliwością dostania się na perony kolejowe jest konieczność pokonania schodów na żadnej stacji podróży nie mają możliwości skorzystania z windy. Poprawa oddziaływania na otoczenie punktowych obiektów kolejowych w LGOF-ie możliwa jest w większości obiektów. Łatwego i bezpiecznego dostępu do peronów i budynków dworcowych dla podróżnych powinien być zapewniony m.in. na stacjach Legnica i Bolesławiec. Dostęp do przystanków komunikacji autobusowych w sąsiedztwie stacji lub przystanku kolejowego występuje najczęściej w dużych miejscowościach. Możliwość bezpiecznego dojazdu rowerem do punktowych obiektów kolejowych na terenie LGOF wymaga pilnego rozwiązania w większości miejscowości podobnie jak kwestia możliwości pozostawienia roweru. W pobliżu większości stacji i przystanków kolejowych w LGOF funkcjonują parkingi dla samochodów, jednak najczęściej wymagają reorganizacji.

Skomunikowania innych środków transportu

Koordinacja punktowa i ułatwienia przy przesiadkach mogą poprawić postrzeganą jakość całego transportu publicznego. Gęstość punktowej infrastruktury kolejowej jest znacznie niższa niż przystanków autobusowych, trolejbusowych, tramwajowych. Środki publicznego transportu posiadające większą gęstość przystanków, a przez to lepszą dostępność powinny zapewniać możliwość dostępu do obiektów kolejowych. Lokalizacja przystanków autobusowych w bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych jest dobrym krokiem, lecz jeszcze nie zapewnia wzajemnej koordynacji różnych środków transportu. Uzupełnianie się oferty środków transportu publicznego poza zwiększaniem atrakcyjności pozwala podnieść efektywność i kooperacyjność różnych gałęzi transportu. Przy planowaniu rozkładu jazdy linii autobusowych w pobliżu stacji i przystanków kolejowych powinno zbudować się tabelę koordynacji z odjazdami pociągów uwzględniając niezbędny czas przesiadki. Znaczenie koordynacji punktowej rośnie wraz ze spadkiem częstotliwości. Przy dużych odstępach pomiędzy kolejnymi kursami autobusów i braku skoordynowania z koleją pasażerowie zmuszeni regularnie do długiego oczekiwania są skłonni zrezygnować z podróży środkami transportu zbiorowego na rzecz transportu indywidualnego. Na terenie LGOF kolej nie stanowi partnera dla żadnego przewoźnika autobusowego. Efektem traktowania połączeń kolejowych jako konkurencji dla przewoźników autobusowych jest brak wzajemnej koordynacji połączeń. Dla osiągnięcia lepszej efektywności różnych form transportu publicznego oraz zwiększenia konkurencyjności względem motoryzacji indywidualnej należy skoordynować odjazdy autobusów i pociągów na terenie LGOF. Od organizatorów transportu wymaga to współpracy przy tworzeniu rozkładów jazdy i dążenia do długotrwałej stabilności oferty wszystkich środków transportu. Operatorzy zarówno transportu autobusowego jak i kolejowego powinni dbać o realne zachowanie skomunikowań nawet w przypadku niewielkich opóźnień któregoś ze środków transportu.