

## Ramowa koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej



Wrocław, 29 luty 2012 r.

## SPIS TREŚCI

1.	CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	3
2.	CHARAKTERYSTYKA UKŁADU PRZESTRZENNEGO AGLOMERACJI WAŁBRZYSKIEJ	3
3.	USTALENIA PROJEKTU ZMIANY „PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO”	6
4.	UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNO-TECHNICZNE DLA URUCHOMIENIA WAŁBRZYSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ	9
5.	PLANY I PROJEKTY MODERNIZACJI LINII KOLEJOWEJ NR 274	19
6.	ANALIZA WYKORZYSTANIA SIECI LINII KOLEJOWYCH DLA URUCHOMIENIA SYSTEMU WAŁBRZYSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ	19
7.	ETAPY URUCHOMIENIA WAŁBRZYSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ	22
8.	CHARAKTERYSTYKA PRZYSTANKÓW WKA PLANOWANYCH DO REALIZACJI W ETAPIE I NA LINIACH KOLEJOWYCH W OBSZARZE WAŁBRZYCHA	26
8.1.	Wałbrzych Lubiechów	26
8.2.	Wałbrzych Śródmieście	28
8.3.	Wałbrzych Podzamcze	30
8.4.	Wałbrzych Piaskowa Góra	32
8.5.	Wałbrzych Poniatów	34
9.	CHARAKTERYSTYKA PRZYSTANKÓW WKA PLANOWANYCH DO REALIZACJI W ETAPIE I NA LINIACH KOLEJOWYCH POZA MIASTEM WAŁBRZYCHA	36
10.	CHARAKTERYSTYKA PRZYSTANKÓW WKA PLANOWANYCH DO REALIZACJI W ETAPIE III	36
11.	OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA TABORU	37
12.	WNIOSKI KOŃCOWE	39

## ZESPÓŁ AUTORSKI

Janusz Korzeń	– Dyrektor Wojewódzkiego Biura Urbanistycznego we Wrocławiu
Rajmund Nowicki	– koordynator prac
Katarzyna Mańkowska-Bigus	
Rober Szymała	– Urząd Miasta w Wałbrzychu

Opracowanie wykonane zostało w Wojewódzkim Biurze Urbanistycznym we Wrocławiu - samorządowej jednostce organizacyjnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, w okresie XI 2011 r. – II 2012 r. i odnotowane w Rejestrze Opracowań WBU pod nr 1/2012.

W niniejszym opracowaniu wykorzystane zostały arkusze ortofotomapy, stanowiące zasób kartograficzny Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, Geodety Województwa – Wydział Geodezji i Kartografii oraz zasób danych o charakterze katastralnym pobrane z serwisu mapowego geoportal.gov.pl.

## 1. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest wskazanie uwarunkowań i koncepcji uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej (WKA), z określeniem zadań do realizacji w 0, I i II etapie. Koncepcja ta została wypracowana przy maksymalnym wykorzystaniu dla potrzeb Kolei istniejącego układu torowisk oraz stacji i przystanków, a także przy uwzględnieniu efektów realizacji projektów modernizacji linii kolejowej nr 274 zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe. Uruchomienie Kolei, zgodnie z ustaleniami zawartymi w podstawowych dokumentach planistycznych miasta, przyczyni się w zasadniczym stopniu do zintegrowania jego układu przestrzennego oraz zdecydowanej poprawy warunków transportu publicznego.

Zakres opracowania obejmuje syntetycznie omówienie:

- 1) ogólnej charakterystyki układu przestrzennego aglomeracji wałbrzyskiej;
- 2) ustaleń projektu zmiany „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego”;
- 3) uwarunkowań przestrzenno-technicznych dla uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej;
- 4) planów i projektów modernizacji linii kolejowej nr 274;
- 5) analizy wykorzystania sieci linii kolejowych dla uruchomienia systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej;
- 6) etapowania uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej;
- 7) ogólnej charakterystyki przystanków WKA planowanych do realizacji w etapie I na liniach kolejowych w obszarze Wałbrzycha;
- 8) ogólnej charakterystyki przystanków WKA planowanych do realizacji w etapie I na liniach kolejowych poza miastem Wałbrzych;
- 9) ogólnej charakterystyki przystanków WKA planowanych do realizacji w etapie II;
- 10) ogólnej charakterystyki taboru.

Delimitacja obszaru ujętego w „Ramowej koncepcji uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej” ściśle wiązała się z przebiegiem istniejącego układu kolejowego i możliwościami jego rozbudowy, przy jednoczesnym powiązaniu ze sobą większych jednostek osadniczych.

Ramowa koncepcja przedstawia możliwości uruchomienia WKA i stanowi pierwszy etap prac. Opracowanie będzie kontynuowane w formie szczegółowego zagospodarowania planowanych przystanków. Będzie pomocne również przy sporządzeniu dalszych opracowań programowych i projektowych oraz wskazuje szereg propozycji dla poprawy efektywności funkcjonowania kolei w aglomeracji wałbrzyskiej, a także dla bardzo ważnego kolejowego ciągu komunikacyjnego, jakim jest linia 274, łącząca Wrocław z przedgórzem Sudetów oraz Zgorzelcem.

## 2. Charakterystyka układu przestrzennego aglomeracji wałbrzyskiej

Agglomeracja wałbrzyska znajduje się na południu województwa dolnośląskiego. W zdecydowanej większości leży na obszarze Sudetów Środkowych, w mniejszej części na Pogórzu Zachodniosudeckim i Przedgórzu Sudeckim. Od południa graniczy z Republiką Czeską, z krajem kralovehradeckim oraz z powiatem kłodzkim. Od zachodu graniczy z powiatem kamiennogórskim, od północy z powiatem jaworskim, od północnego wschodu z powiatem świdnickim i od wschodu z powiatem dzierzoniowskim. Specyficzną cechą aglomeracji wałbrzyskiej jest położenie w obszarze nadgranicznym, górskim, o dużym zagęszczeniu miast (na obszarze aglomeracji leży siedem miast).

Wałbrzych - największe miasto aglomeracji, jest oddalony od Wrocławia o 81 km, od dwóch pozostałych, głównych ośrodków miejskich w województwie: Jeleniej Góry i Legnicy dzieli go kolejno 63 i 66 km. Miasto położone jest w południowo-zachodniej Polsce, w Sudetach Środkowych nad rzeką Pelcznicą. Północna część

miasta znajduje się na Pogórzu Wałbrzyskim, południowa natomiast umiejscowiona jest w Kotlinie Wałbrzyskiej, otoczonej Górami Wałbrzyskimi. Wałbrzych jest drugim pod względem wielkości oraz liczby ludności ośrodkiem miejskim na Dolnym Śląsku (ok. 117 000 mieszkańców). Szacuje się, że wraz z jego najbliższym otoczeniem, tworzącym razem aglomerację wałbrzyską, zamieszkuje tu łącznie ponad 150 000 osób.

Wałbrzych jest ważnym ośrodkiem przemysłowo-handlowo-usługowym regionu. Jednocześnie pełni istotne funkcje kulturalne, edukacyjne i turystyczne w tej części Dolnego Śląska. W rozwoju funkcji przemysłowo-produkcyjnej miasta, zasadniczy udział mają obecnie zakłady motoryzacyjne, ceramiczne oraz Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK”, położona w północnej części miasta. Do czołowych przedsiębiorstw prowadzących działalność na terenie strefy należą: Toyota, Faurecia, Cersanit, NSK Steering Systems, a wkrótce swoje zakłady otworzą kolejne: Ronal i Mando. Z kolei w ofercie kulturalnej Wałbrzycha funkcjonują takie instytucje jak: Teatr Dramatyczny im. Jerzego Szaniawskiego oraz filharmonia Sudecka, w edukacyjnej: filia Politechniki Wrocławskiej, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Angelusa Silesiusa, Wałbrzyska Wyższa Szkoła Zarządzania i Przedsiębiorczości oraz Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Miasto jest także znaczącym ośrodkiem turystycznym, głównie z uwagi na znajdujący się tu kompleks Zamku Książ oraz Książańskiego Parku Krajobrazowego i Parku Krajobrazowego Sudetów Wałbrzyskich.

Układ osadniczy Wałbrzycha rozwinął się wzdłuż doliny rzeki Pelcznicy. W strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta wyróżnia się tereny wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej na północy miasta i w rejonie śródmieścia oraz tereny przemysłowe, sąsiadujące z terenami zieleni miejskiej.

W strukturze miasta istotne znaczenie mają także objęte ochroną konserwatorską zabytkowe zespoły urbanistyczne (m.in. Śródmieście i Stary Zdrój). Wśród tworzących ją elementów wskazać należy w szczególności na:

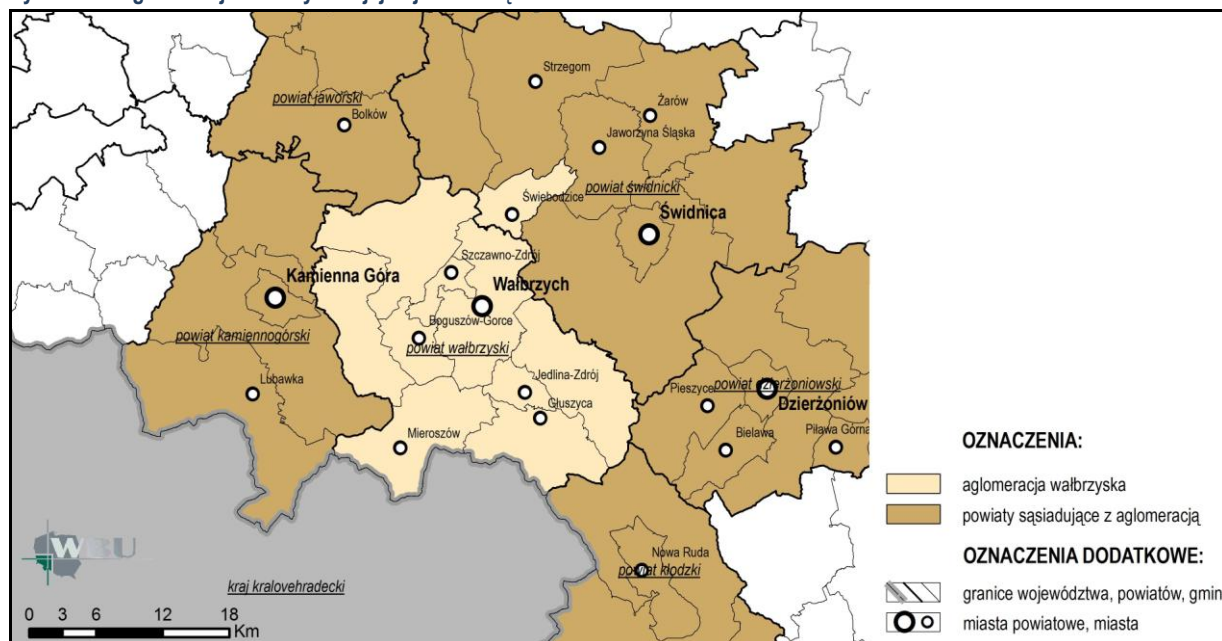
- 1) obszar zabytkowego śródmieścia;
- 2) rewitalizowany obszar obiektów Parku Wielokulturowego Stara Kopalnia z licznymi zabytkami architektury przemysłowej;
- 3) tereny zabudowy wielorodzinnej o wysokiej intensywności (osiedle Podzamcze, Piaskowa Góra);
- 4) tereny zabudowy jednorodzinnej, znajdujące się m.in. w dzielnicach Piaskowa Góra, Stary Zdrój, Poniatów, Szczawienko;
- 5) tereny zieleni urządzonej, w tym: Założenie parkowe Zamku Książ, Park Miejski im. Jana III Sobieskiego w centrum miasta, Park w Rusinowej;
- 6) tereny przemysłowe: obszar Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i Ronal na północy miasta, Koksownia Viktoria na Sobięcinie oraz zakłady ceramiczne zlokalizowane w Śródmieściu i Starym Zdroju;
- 7) obszary otwarte z kompleksami leśnymi na terenie Książańskiego Parku Krajobrazowego (zabytkami takimi jak Zamek Książ i Stadnina Ogierów), Parku Krajobrazowego Sudetów Wałbrzyskich (z Ruinami zamku Nowy Dwór).

Z przestrzennym układem miasta zintegrowany jest bezpośrednio układ miast: Szczawna-Zdrój, Boguszów-Gorce i Jedlina-Zdrój.

W skład aglomeracji wałbrzyskiej wchodzi powiat wałbrzyski oraz gmina Świebodzice z powiatu świdnickiego. Znajduje się tu pięć gmin miejskich: Wałbrzych, Świebodzice, Boguszów-Gorce, Jedlina-Zdrój, Szczawno-Zdrój, dwie gminy miejsko-wiejskie: Głuszycza i Mieroszów oraz trzy gminy wiejskie: Czarny Bór, Stare Bogaczowice i Walim. Powierzchnia aglomeracji wynosi 545 km<sup>2</sup>, co stanowi 2,73% powierzchni województwa dolnośląskiego. Największą powierzchniowo gminą są Stare Bogaczowice (88 km<sup>2</sup>), drugie miejsce pod tym względem zajmuje Wałbrzych (85 km<sup>2</sup>) a trzecie gmina Walim (79 km<sup>2</sup>). Najmniejszymi gminami są: Szczawno-Zdrój (15 km<sup>2</sup>), Jedlina-Zdrój (17 km<sup>2</sup>) i Boguszów-Gorce (27 km<sup>2</sup>). Na terenie aglomeracji znajduje się 36 wsi, głównie



Rysunek 2. Aglomeracja wałbrzyska i jej najbliższe sąsiedztwo



### 3. Ustalenia projektu zmiany „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego”

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa stanowi podstawowe narzędzie prowadzenia przez samorząd województwa polityki przestrzennej w jego obszarze. Prowadzenie tej polityki służy realizacji celu publicznego, jakim jest ochrona i kształtowanie ładu przestrzennego – zasadniczego elementu zrównoważonego rozwoju województwa. Obok Strategii rozwoju województwa Plan to drugi podstawowy dokument regionalnego planowania strategicznego, służący przede wszystkim: konkretyzacji przestrzennej celów i zadań, sformułowanych w strategii regionalnej oraz w planach i programach krajowych, określeniu uwarunkowań przestrzennych dla realizacji programów i projektów rozwojowych - krajowych i wojewódzkich, koordynacji rozwoju przestrzennego gmin poprzez opiniowanie i uzgadnianie studiów gminnych i planów miejscowych.

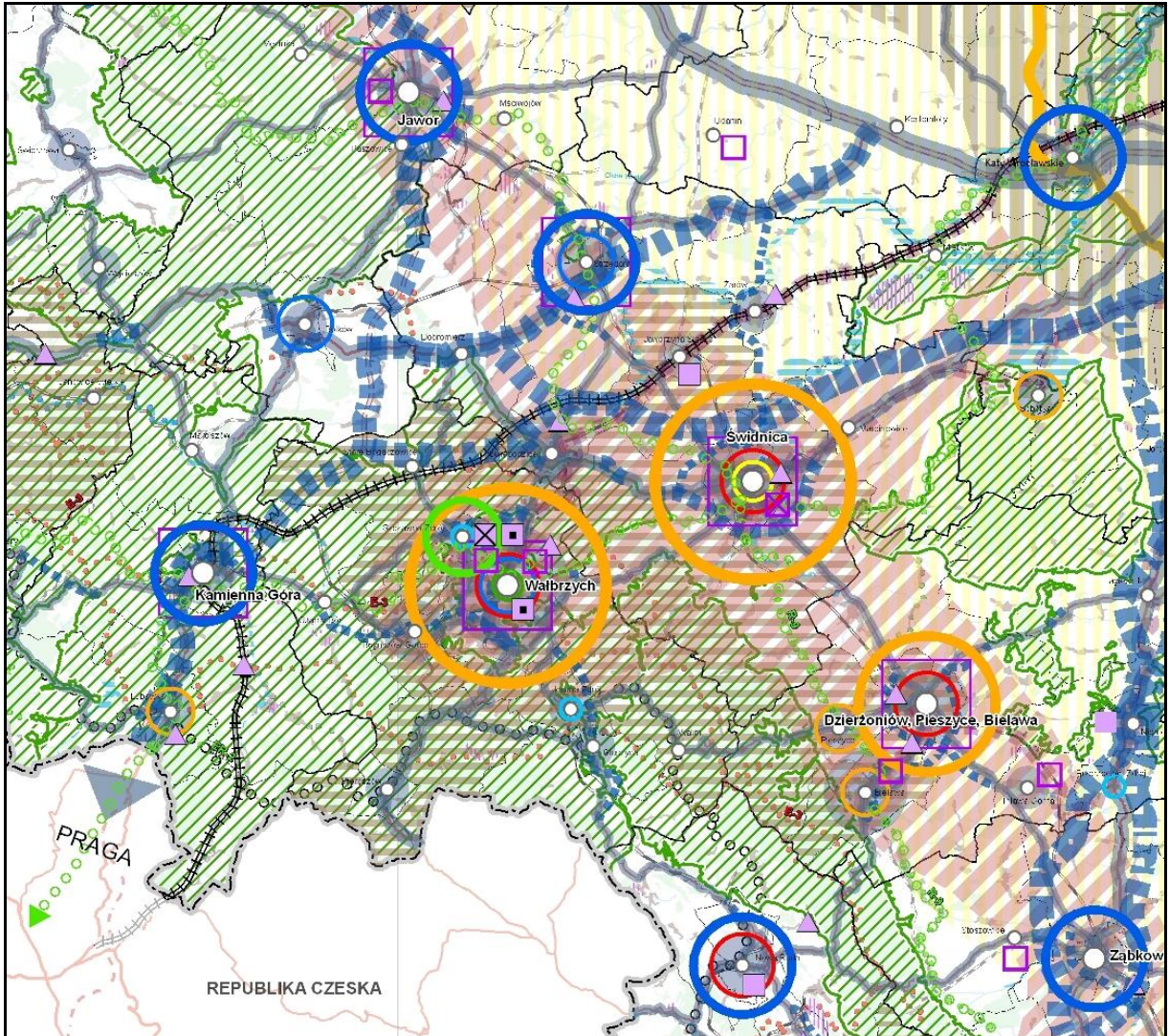
Wybrane kierunki i zasady rozwoju osadnictwa:

- 1) poprawa spójności przestrzennej wewnętrznej i zewnętrznej oraz integracja głównych ośrodków miejskich z obszarami ich oddziaływania;
- 2) wzmacnianie funkcji węzłowej głównych ośrodków wzrostu oraz ośrodków równoważenia rozwoju;
- 3) wykorzystanie potencjału turystycznego oraz uzdrowiskowego regionu dla jego rozwoju gospodarczego.

Wybrane kierunki rozwoju transportu drogowego i kolejowego:

- 1) kształtowanie spójnego przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych;
- 2) kształtowanie spójnego systemu powiązań wewnętrznych regionu wewnątrz obszarów rozwoju i pomiędzy nimi;
- 3) podwyższanie parametrów użytkowych sieci drogowej;
- 4) kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych, kolejowych powiązań transportowych;
- 5) podwyższanie parametrów użytkowych sieci kolejowej.

Rysunek 3. Kierunki rozwoju osadnictwa w aglomeracji wałbrzyskiej<sup>2</sup>



OZNACZENIA		WYBRANE ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	
<p>stan istn.    stan proj.</p> <p><b>PODSTAWOWE ELEMENTY SIECI OSADNICZEJ SYSTEM OSRODKÓW ADMINISTRACYJNYCH</b></p> <p>wojewódzki ośrodek</p> <p>ośrodki powiatowe i gminne</p> <p>ośrodek metropolitalny</p> <p>miasta duże (100-130 tys. miesz.), miasta średnie (pow. 50 tys. miesz.), miasta małe (10-30 tys. miesz.), miasta bardzo małe (do 10 tys. miesz.)</p> <p>największe ośrodki miejskie wg liczby pracujących (ponad 5 tys.) z większym niż średnia dla województwa odsetkiem pracujących w usługach</p> <p>największe ośrodki miejskie wg liczby pracujących (ponad 5 tys.) z większym niż średnia dla województwa odsetkiem pracujących w przemyśle</p> <p>największe ośrodki usługowe: turystyki, szkolnictwa wyższego, kultury, sportu i rekreacji, konferencyjne, lecznictwa uzdrowiskowego</p> <p><b>ROLA I ZNACZENIE GŁÓWNYCH OSRODKÓW MIEJSKICH</b></p> <p>główny ośrodek aktywizacji o znaczeniu europejskim oraz ośrodki aktywizacji i równoważenia rozwoju o znaczeniu regionalnym i subregionalnym</p> <p>ośrodki aktywizacji w sudeckim paśmie turystycznym o znaczeniu krajowym i regionalnym</p> <p>ośrodki równoważenia rozwoju</p> <p><b>OBZASY I PASMA PRZYPISZONEGO ROZWOJU</b></p> <p>wrodzaki obszar funkcjonalny</p> <p>współdzielone obszary funkcjonalne i pasma rozwoju</p> <p>obszary funkcjonalne głównych ośrodków aktywizacji</p> <p>uwaga: zasięgi w/w obszarów mają charakter orientacyjny i ustalone będą w ramach prac nad wyrażeniem ustalen planu</p>	<p><b>WYBRANE ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO</b></p> <p>tereny osadnictwa</p> <p>specjalne strefy ekonomiczne</p> <p>parki przemysłowe, technologiczne i technologiczno-przemysłowe</p> <p>najważniejsze przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa przemysłowego i ogrodnictwa</p> <p>Głównie posiadające szlaki turystyczne:</p> <p>piesze</p> <p>rowerowe</p> <p>kajakowe</p> <p>samochodowe</p> <p>ponadregionalny szlak Św. Jakuba (w orientacyjnych przebiegach)</p> <p><b>PODSTAWOWE POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE</b></p> <p>autostrady i drogi ekspresowe (z projektowanymi i poszukiwanymi trasami w orientacyjnych przebiegach - w ujęciu wariantowych)</p> <p>pozostałe drogi krajowe (z projektowanymi i poszukiwanymi trasami o znaczeniu krajowym w orientacyjnych przebiegach w ujęciu wariantowych)</p> <p>drogi wojewódzkie (z projektowanymi trasami o znaczeniu wojewódzkim w orientacyjnych przebiegach)</p> <p>obwodnica aglomeracyjna oraz wschodnia obwodnica Wrocławia (licznik aglomeracyjny A4-S8)</p> <p>linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym</p> <p>pozostałe czynne linie kolejowe</p> <p>Linia Dużych Prędkości (preferowane warianty w orientacyjnych przebiegach)</p> <p>rezerwy terenu pod budowę poszukiwanej obwodnicy kolejowej Wrocławia (w orientacyjnym przebiegu)</p> <p>Wrocławskie Koleje Aglomeracyjne</p> <p><b>OBZASY OGRANICZEN DLA ROZWOJU OSADNICZTWA</b></p> <p>strefa zaciężowych ograniczeń dla rozwoju osadnictwa wynikających z ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu</p> <p>tereny eksploatacji powierzchniowej</p> <p>obszary niepodlegające i potencjalnego zagrożenia powodziowego</p> <p>strefa najpazęcych gleb z ograniczeniami dla wprowadzania nowych kompleksów zabudowy</p> <p>Uwaga: elementy w/w zasobów wskazane szarym tłem stanowią podstawowe ustalenia planu</p>		

<sup>2</sup> Wycinek z projektu zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, 2011 r.





#### 4. Uwarunkowania przestrzenno-techniczne dla uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

Lokalizacja poszczególnych miejscowości, tworzących aglomerację wałbrzyską, ich utrudniona dostępność, jak również stale rosnące natężenie ruchu wpływają na pogarszanie się warunków transportowych oraz narastające zjawiska kongestii. Poza znaczącą poprawą funkcjonowania układu drogowego aglomeracji zasadnicze znaczenie ma polepszenie warunków przemieszczania się, zwłaszcza w granicach miasta Wałbrzycha oraz udostępnienie i wykorzystanie istniejących tu linii kolejowych nr 274, 286, 291, jak również budowa nowych odcinków niezbędnych dla uruchomienia miejskiego transportu zbiorowego w systemowym ujęciu, jakim może być Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna.

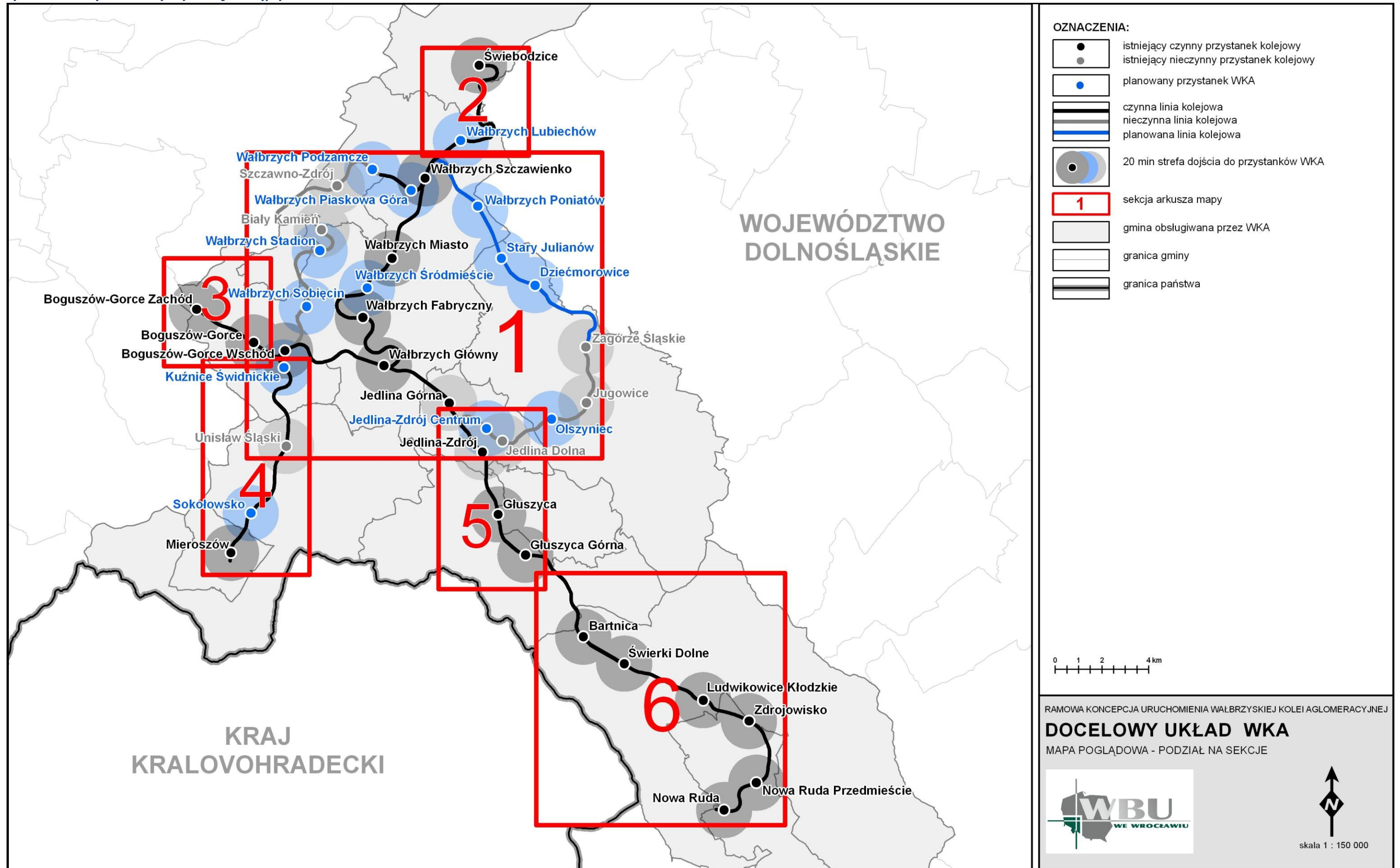
Uruchomienie ww. zintegrowanego systemu Kolei Aglomeracyjnej wymaga przede wszystkim modernizacji istniejących stacji i przystanków kolejowych oraz budowy nowych wraz z realizacją towarzyszącej infrastruktury. Stworzy to atrakcyjną ofertę przewozową i zachęci mieszkańców do pozostawienia indywidualnych środków transportu i skorzystania z WKA. Uruchomienie WKA wymagać będzie dostosowania aktualnej oferty połączeń autobusowej komunikacji publicznej, tak aby wraz z Koleją Aglomeracyjną tworzyła uzupełniający się wzajemnie system komunikacji miejskiej, bazujący na zintegrowanej ofercie taryfowej. Działania takie przyczynią się do odciążenia ulic z nadmiernego ruchu oraz umożliwią poprawę w przemieszczaniu się przy wykorzystaniu komunikacji zbiorowej. Istniejące uwarunkowania terenowe i przestrzenne w pełni umożliwiają utworzenie takiego systemu.

Zamieszczone mapy poglądowe przedstawiają lokalizację wszystkich ww. przystanków WKA (19 istniejących, 6 nieczynnych i 13 planowanych), ze wskazaniem ich powiązań przestrzennych z głównymi elementami struktury przestrzennej miasta i otoczenia. Wskazany w ww. mapach układ docelowego funkcjonowania Kolei Aglomeracyjnej, został opracowany jako ramowa koncepcja przy współpracy ze służbami planistycznymi Urzędu Miasta.

Stworzenie systemu Kolei możliwe jest dzięki wykorzystaniu istniejących linii kolejowych oraz dobrze zlokalizowanych przy nich 19 stacji i przystanków kolejowych (tj. Świebodzice, Wałbrzych Szczawienko, Wałbrzych Miasto, Wałbrzych Fabryczny, Wałbrzych Główny, Boguszów-Gorce Wschód, Boguszów-Gorce, Boguszów-Gorce Zachód, Mioszów, Jedlina Góra, Jedlina-Zdrój, Głuszycyca, Głuszycyca Góra, Bartnica, Świerki Dolne, Ludwikowice Kłodzkie, Zdrojowisko, Nowa Ruda Przedmieście i Nowa Ruda), które nie dają pełnej możliwości obsługi wymagających tego obszarów i ograniczają dostępność dla pasażerów. Konieczna jest rewitalizacja 6 nieczynnych stacji i przystanków kolejowych (tj. Szczawno-Zdrój, Biały Kamień, Unisław Śląski, Jedlina Dolna, Jugowice, Zagórze Śląskie) oraz lokalizacja 13 nowych przystanków (o roboczych nazwach: Wałbrzych Lubiechów, Wałbrzych Podzamcze, Wałbrzych Piaskowa Góra, Wałbrzych Poniatów, Wałbrzych Stadion, Wałbrzych Śródmieście, Wałbrzych Sobięcin, Kuźnice Świdnickie, Sokołowsko, Jedlina-Zdrój Sportowy, Olszynec, Dziećmorowice, Stary Julianów).

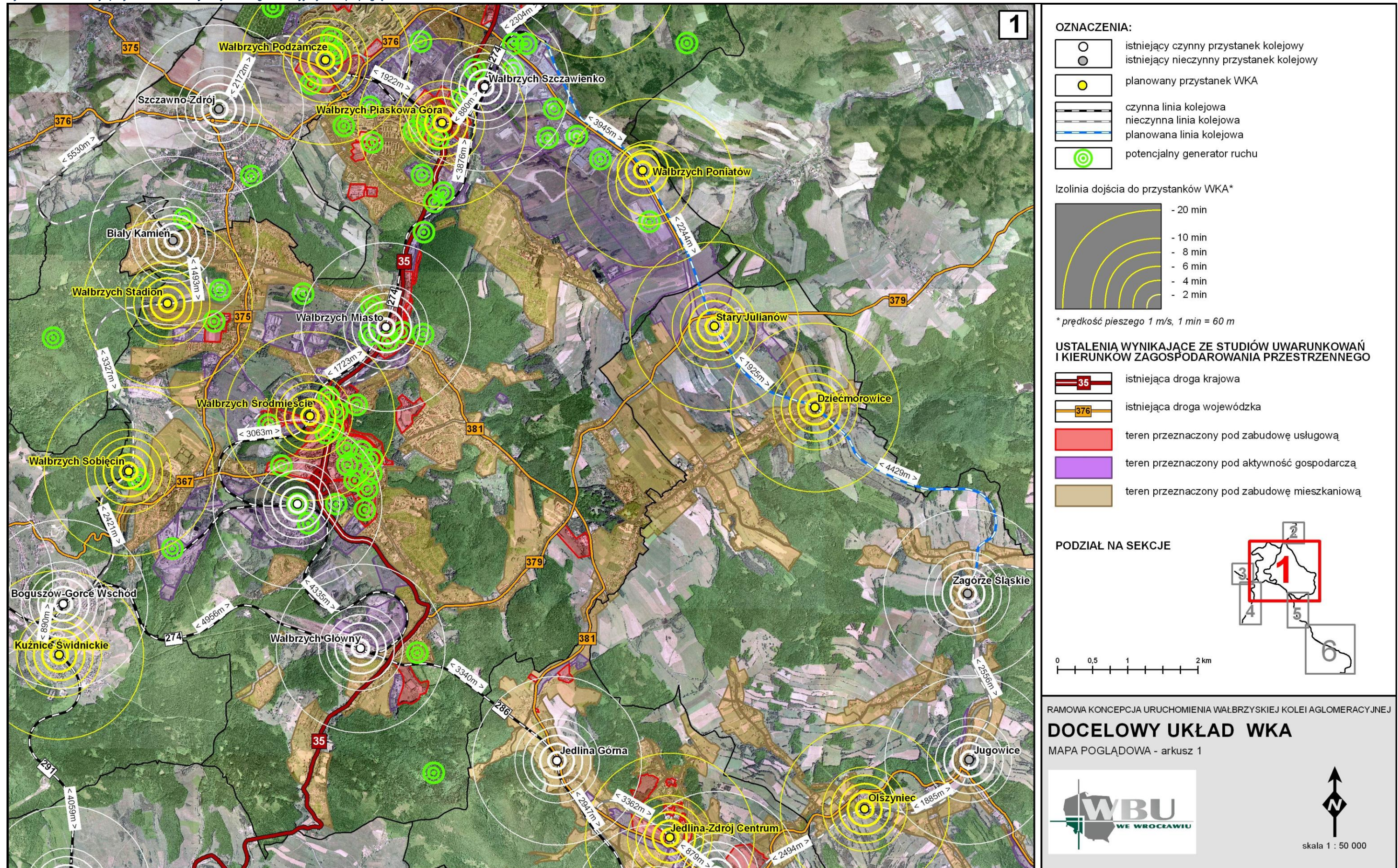


Rysunek 5. Docelowy układ Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej



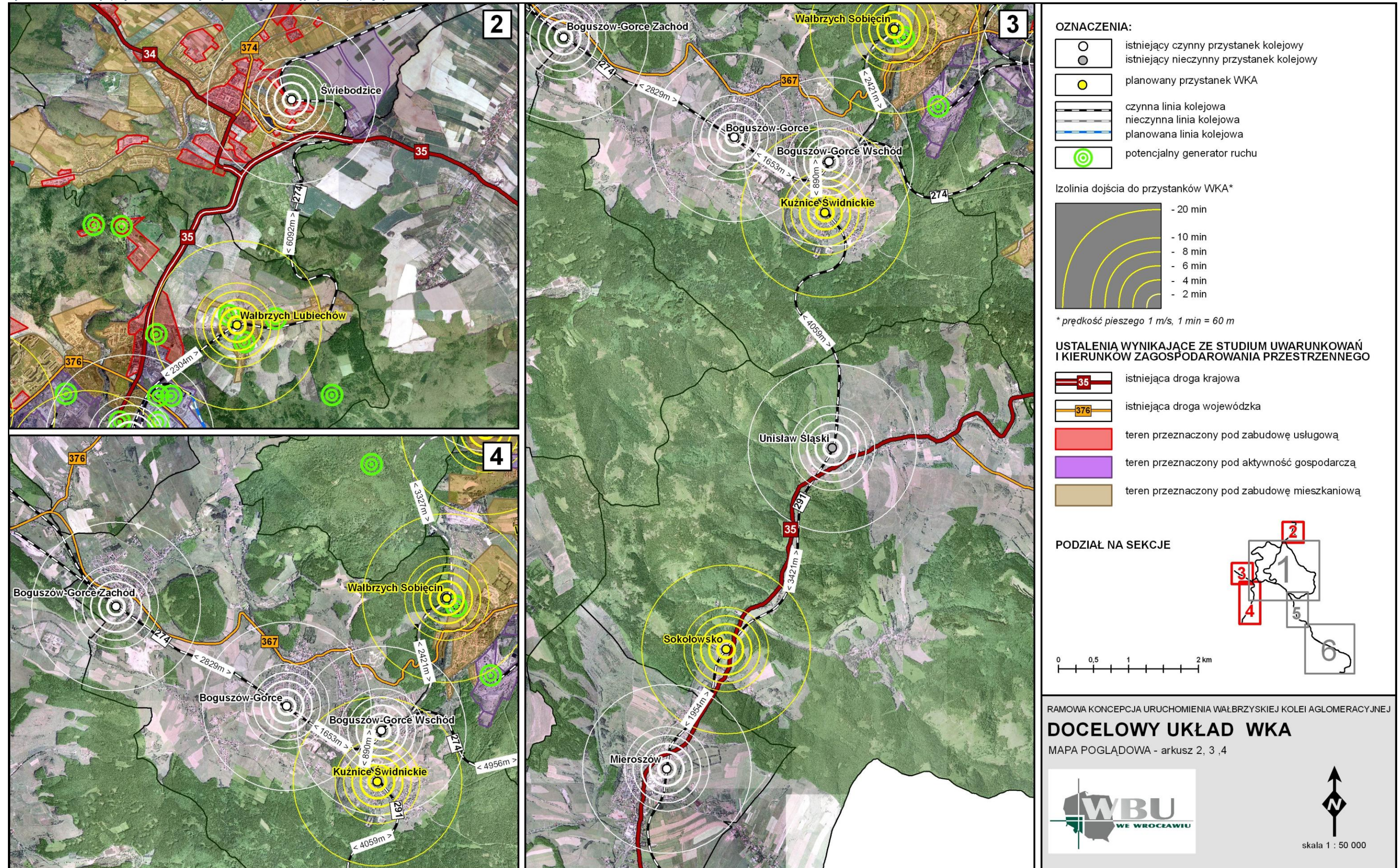


Rysunek 6. Lokalizacja przystanków Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – mapa poglądowa





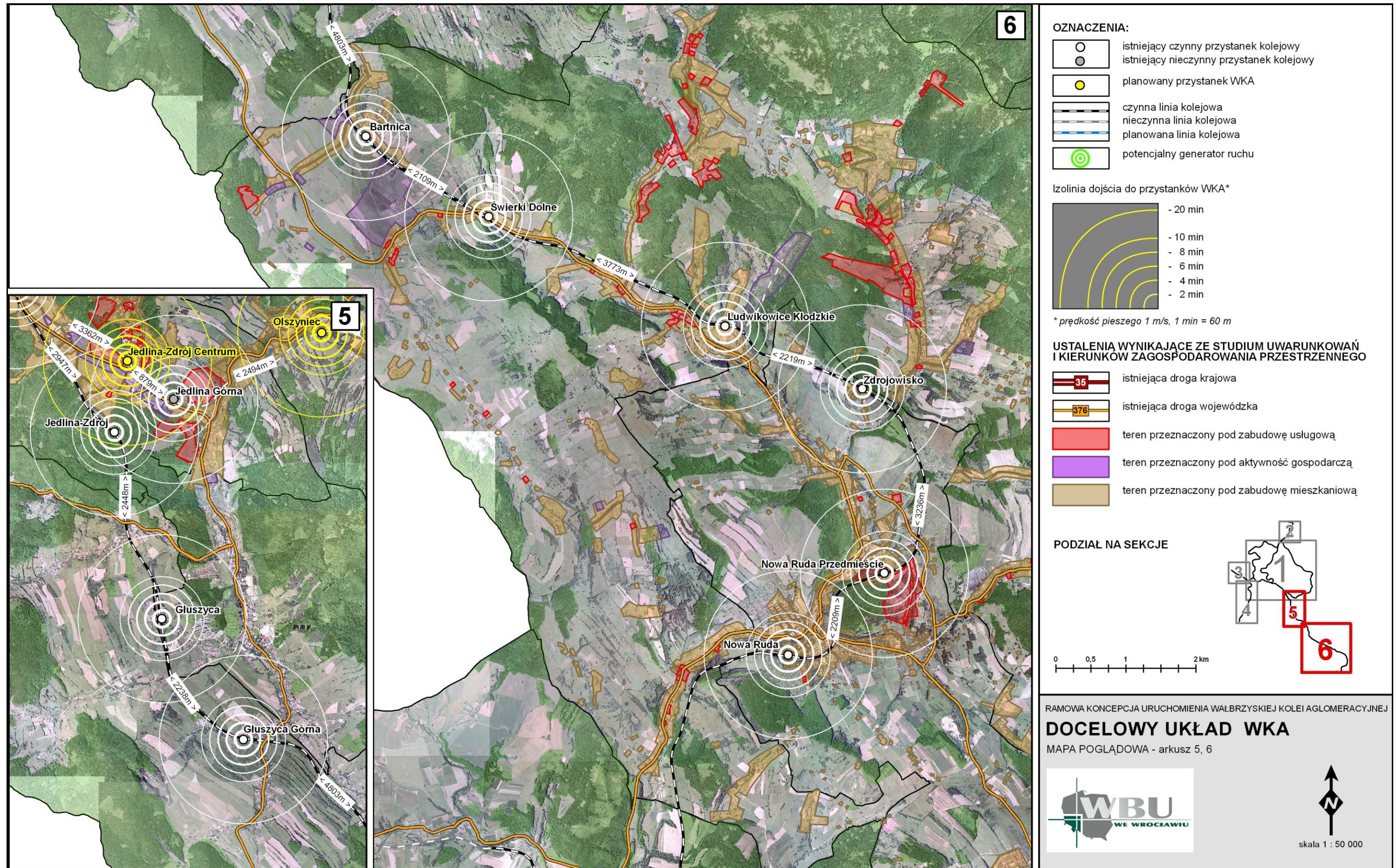
Rysunek 7. Lokalizacja przystanków Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – mapa poglądowa







Rysunek 8. Lokalizacja przystanków Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – mapa poglądowa





## 5. Plany i projekty modernizacji linii kolejowej nr 274

Wzrastające potrzeby wykorzystania linii 274 Wrocław - Zgorzelec dla poprawy transportu kolejowego przyczyniły się do ujęcia jej w planach modernizacyjnych, w projekcie „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2013 roku z perspektywą 2015”<sup>4</sup> na odcinku Wrocław – Jelenia Góra. Projekt realizowany w ramach inwestycji odtworzeniowych, przewiduje<sup>5</sup>:

- likwidację ograniczeń prędkości,
- przywrócenie prędkości rozkładowej,
- zwiększenie przepustowości linii,
- podniesienie nacisku na oś,
- umożliwienie wywozu kruszyw z Dolnego Śląska,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu podróżnych,
- podniesienie sprawności eksploatacyjnej.

## 6. Analiza wykorzystania sieci linii kolejowych dla uruchomienia systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

Na założony w ramowej koncepcji system Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej składa się wykorzystanie istniejących elementów układu kolejowego węzła wałbrzyskiego, a w tym:

- 1) trzy istniejące publiczne linie kolejowe nr:
  - 274 na odcinku: Świebodzice – Boguszów-Gorce Zachód,
  - 286 na odcinku: Wałbrzych Główny - Nowa Ruda,
  - 291 relacji: Mieroszów – Boguszów-Gorce Wschód,
 (techniczne informacje nt. czynnych linii kolejowych zamieszczono na stronie 15);
- 2) prywatną bocznice kolejową w rejonie Podzamcza;
- 3) korytarz bocznicy w kierunku Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej;
- 4) czynne przystanki kolejowe (19).

Poza ww. elementami zakłada się reaktywację szeregu elementów układu i budowę nowych, a w tym:

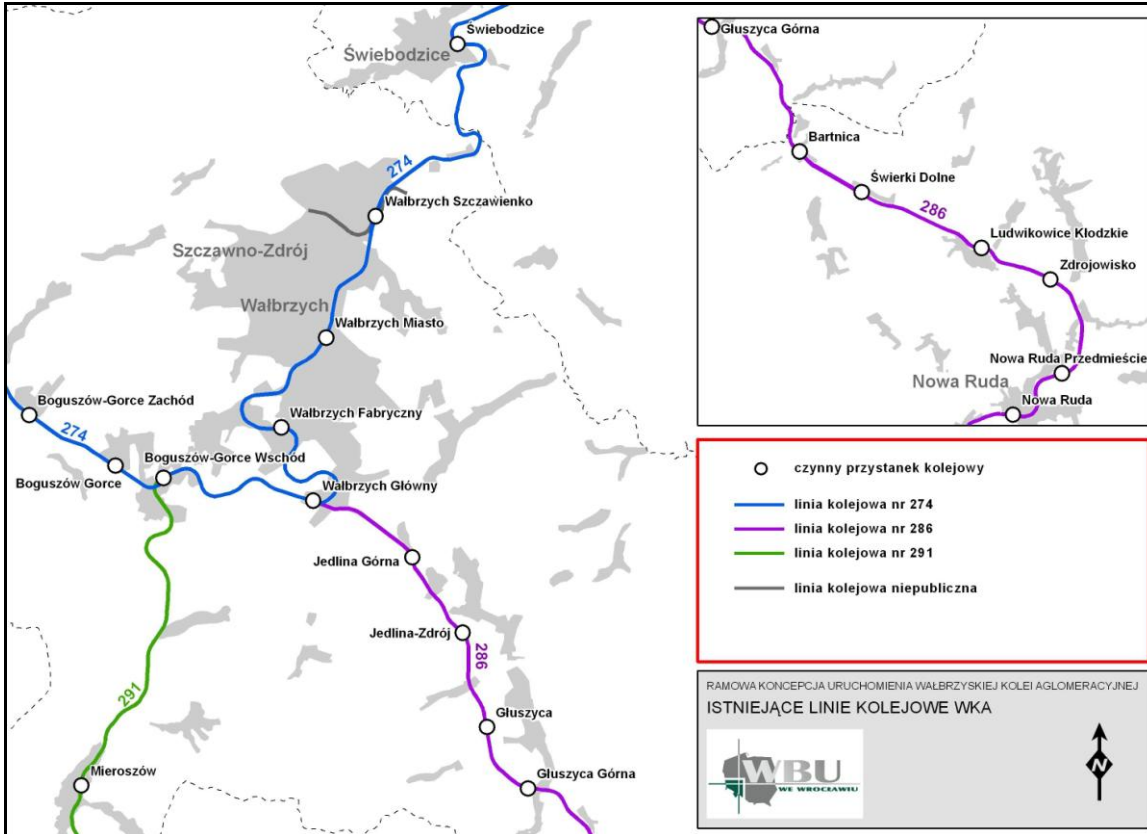
- 1) przeznaczone do reaktywacji linie kolejowe na odcinkach:
  - Wałbrzych (Piaskowa Góra) – Szczawno-Zdrój – Boguszów-Gorce Wschód,
  - Jedlina-Zdrój – Zagórze Śląskie;
- 2) reaktywację nieczynnych przystanków kolejowych (6);
- 3) budowę nowego odcinka linii kolejowej relacji Wałbrzyska Strefa Ekonomiczna (WSSE) – Zagórze Śląskie;
- 4) budowę planowanych przystanków kolejowych (13), w celu zagęszczenia systemu Kolei.

*(Rysunki nr 9 i 10 przedstawiają układ linii kolejowych w systemie WKA)*

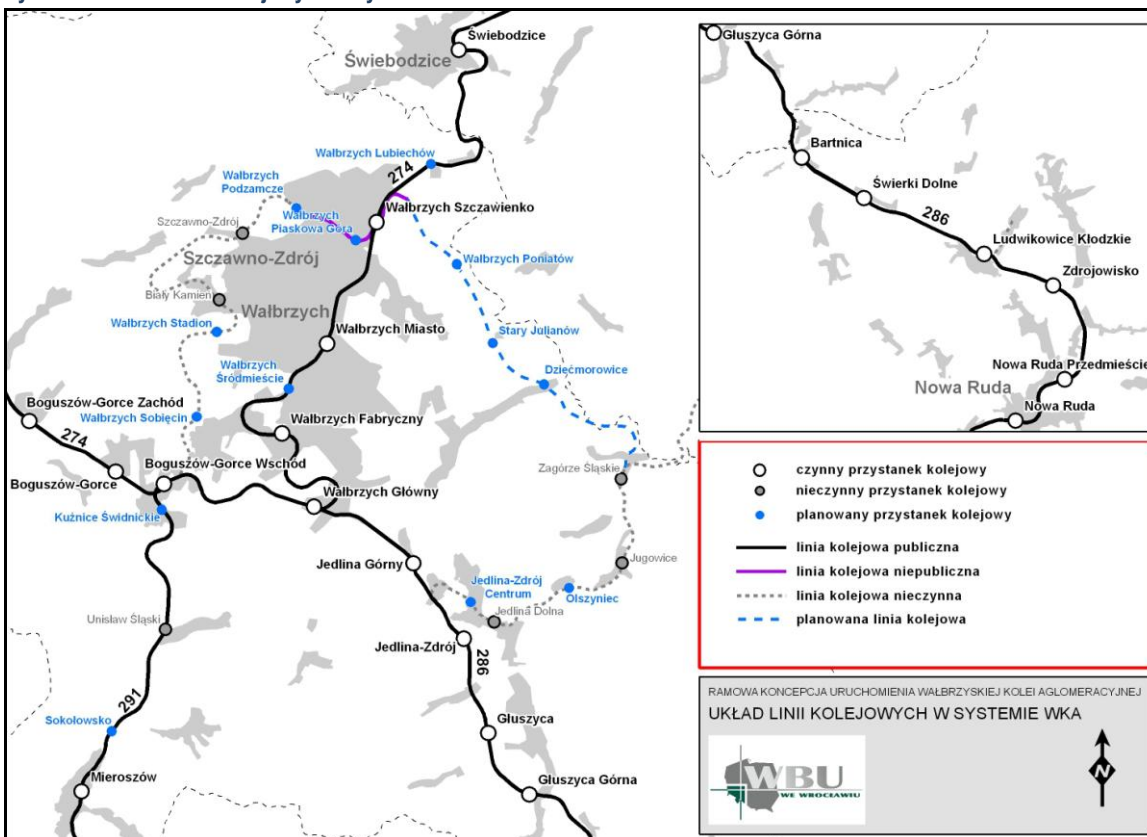
<sup>4</sup> Projekt Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2013 roku z perspektywą 2015”; Ministerstwo Infrastruktury; maj 2011

<sup>5</sup> Perspektywy funkcjonowania infrastruktury kolejowej na terenie województwa dolnośląskiego; PKP Polskie Linie Kolejowe; Wrocław 2011

Rysunek 9. Przebieg istniejących linii kolejowych na terenie aglomeracji wałbrzyskiej



Rysunek 10. Układ linii kolejowych w systemie WKA



Linia kolejowa nr 274

Linia kolejowa nr 274 relacji: Wrocław – Wałbrzych – Jelenia Góra – Lubań – Zgorzelec to jedna z ważniejszych linii kolejowych w regionie dolnośląskim. Linia przeznaczona jest zarówno dla obsługi transportu pasażerskiego jak i towarowego.<sup>6</sup> Dane nt. tej linii przedstawiono poniżej:

Tabela 1. Parametry linii kolejowej nr 274 w granicach opracowania<sup>7</sup>

1.	Kategoria linii	Pierwszorzędna
2.	Liczba torów	Dwutorowa
3.	Elektryfikacja	Zelektryfikowana
4.	Szerokość toru	Normalnotorowa
5.	Znaczenie linii	Państwowa

Linia kolejowa nr 286

Linia kolejowa nr 286 relacji: Kłodzko Główne – Wałbrzych Główny o bardzo wysokich walorach turystycznych. Linia przeznaczona dla ruchu pociągów osobowych i towarowych. Dane nt. tej linii przedstawiono poniżej:

Tabela 2. Parametry linii kolejowej nr 286 w granicach opracowania<sup>8</sup>

1.	Kategoria linii	Drugorzędna
2.	Liczba torów	Jednotorowa na odc.: Wałbrzych Główny – Jedlina-Zdrój, Ludwikowice Kłodzkie – Nowa Ruda  Dwutorowa na odc.: Jedlina-Zdrój – Ludwikowice Kłodzkie
3.	Elektryfikacja	Niezelektryfikowana
4.	Szerokość toru	Normalnotorowa
5.	Znaczenie linii	Pozostałe

Linia kolejowa nr 291

Linia kolejowa nr 291 relacji: Boguszów-Gorce Wschód – Mieroszów. Linia kolejowa, przeznaczona jedynie dla transportu towarowego (od 2004 r. zamknięta dla ruchu pasażerskiego). Dane nt. tej linii przedstawiono poniżej:

Tabela 3. Parametry linii kolejowej nr 291 w granicach opracowania<sup>9</sup>

1.	Kategoria linii	Drugorzędna
2.	Liczba torów	Jednotorowa
3.	Elektryfikacja	Niezelektryfikowana
4.	Szerokość toru	Normalnotorowa
5.	Znaczenie linii	Pozostałe

<sup>6</sup> źródło: Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego – R. Boryczka, T. Achremowicz, B. Jankowska; 2011

<sup>7</sup> źródło: Instrukcja id-12 (D-29) Wykaz linii; PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; Warszawa, 2009 r.

<sup>8</sup> źródło: j.w.

<sup>9</sup> źródło: j.w.

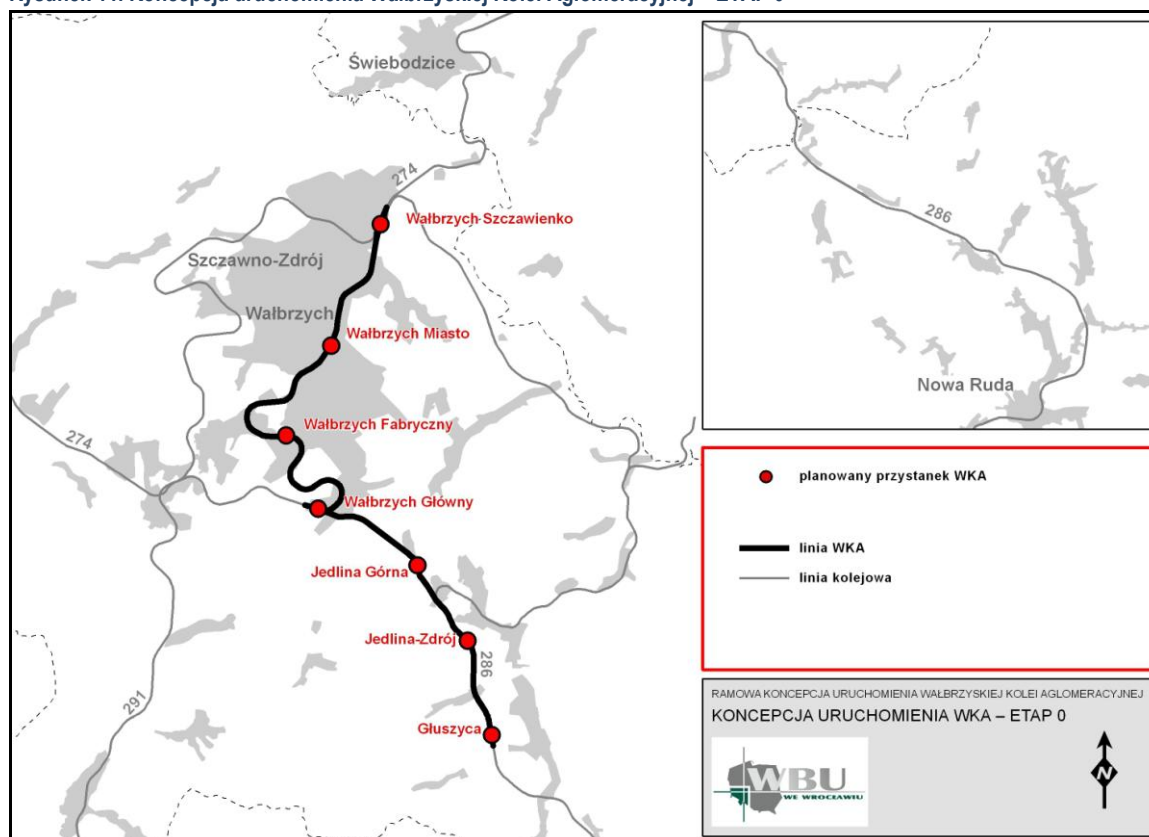
## 7. Etapy uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej

Dla sprawnego rozwoju systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej niezbędne jest wskazanie zasad etapowania uruchamiania jej poszczególnych odcinków, w ujęciu docelowym maksymalnym. Po przeprowadzeniu analiz, a także odbytych konsultacjach z PKP PLK i Urzędem Miasta w Wałbrzychu zakłada się realizację ww. systemu w trzech etapach. Etap 0 umożliwia uruchomienie powiązań bez ingerencji w infrastrukturę kolejową, etap I - priorytetowy, poprawia jakość połączeń komunikacyjnych, aktywizując rozwój społeczno-gospodarczy Wałbrzycha. Etap II, stanowiący dopełnienie koncepcji uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej, usprawnia powiązania miasta z gminami ościennymi, wzmacniając tym samym tożsamość regionu.

Na **etap 0** – niewymagający ingerencji w infrastrukturę kolejową, składa się:

- 1) wykorzystanie funkcjonujących linii kolejowych:
  - nr 274 (Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Główny),
  - nr 286 (Wałbrzych Główny – Jedlina-Zdrój);
- 2) wykorzystanie 6 czynnych przystanków kolejowych:
  - Wałbrzych Szczawienko,
  - Wałbrzych Miasto,
  - Wałbrzych Fabryczny,
  - Wałbrzych Główny,
  - Jedlina Górna,
  - Jedlina-Zdrój;
  - Głuszyca;
- 3) Układ torowy stacji kolejowych: Wałbrzych Szczawienko, Wałbrzych Główny i Głuszyca pozwala na ewentualne przestawienie (odstawienie na postój) pociągu kończącego bieg.

Rysunek 11. Koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – ETAP 0

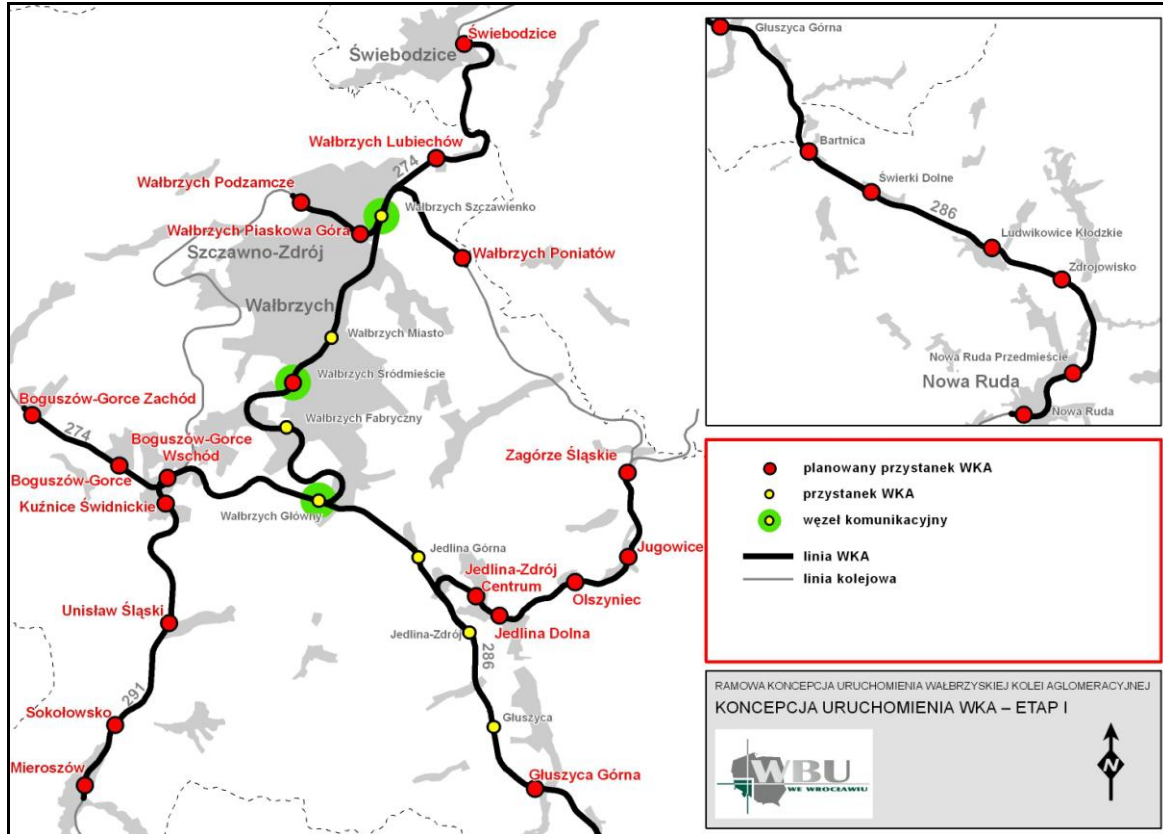


Ponadto etap 0 można rozbudować o dwie dodatkowe relacje: Wałbrzych Główny – Sędziszów oraz Wałbrzych Główny – Mioszów, jako ujęcie wariantowe przy wprowadzeniu dodatkowych połączeń pasażerskich.

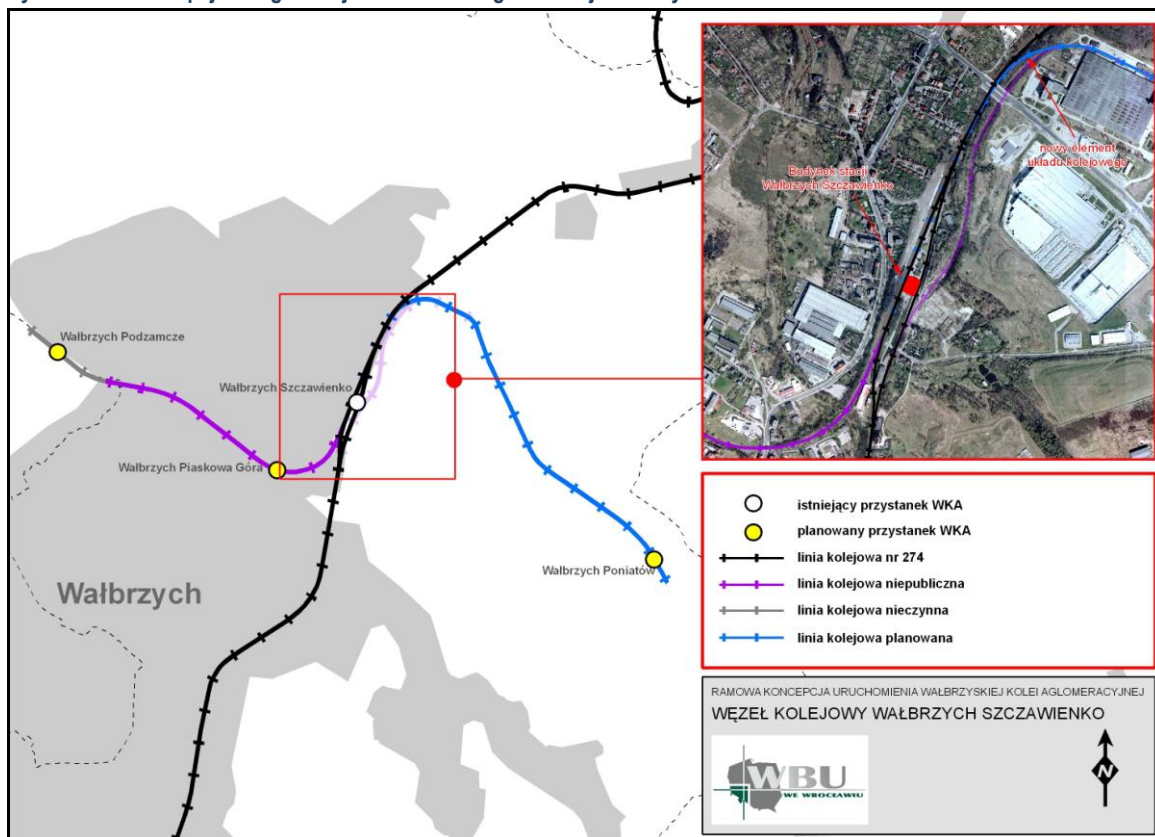
Na **etap I** – priorytetowy dla rozwoju społeczno-gospodarczego aglomeracji wałbrzyskiej, składa się:

- 1) wykorzystanie funkcjonujących linii kolejowych:
  - nr 274 (Świebodzice – Boguszów-Gorce Zachód),
  - nr 286 (Wałbrzych Główny – Nowa Ruda);
  - nr 291 (Boguszów-Gorce Wschód – Mieroszów) – linia towarowa;
  - bocznicę kolejowej w rejonie Piaskowej Góry;
- 2) reaktywacja nieczynnej linii kolejowej:
  - relacji Jedlina-Zdrój – Zagórze Śląskie;
  - fragmentu linii kolejowej w rejonie Podzamcza
- 3) wykorzystanie korytarza bocznicę kolejowej – modernizacja bocznic i budowa nowego odcinka linii kolejowej do Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej lub budowa całkowicie nowego odcinka Wałbrzych Szczawienko – WSSE;
- 4) wykorzystanie 19 czynnych przystanków kolejowych:
  - Świebodzice,
  - Wałbrzych Szczawienko,
  - Wałbrzych Miasto,
  - Wałbrzych Fabryczny,
  - Wałbrzych Główny,
  - Boguszów-Gorce Wschód,
  - Boguszów-Gorce,
  - Boguszów-Gorce Zachód,
  - Jedlina Górna,
  - Jedlina-Zdrój,
  - Głuszycza Górna,
  - Bartnica,
  - Świerki Dolne,
  - Ludwikowice Kłodzkie,
  - Zdrojowisko,
  - Nowa Ruda Przedmieście,
  - Nowa Ruda,
  - Mieroszów;
- 5) rewitalizacja 4 nieczynnych przystanków kolejowych:
  - Jedlina Dolna,
  - Jugowice,
  - Zagórze Śląskie,
  - Unisław Śląski;
- 6) budowa 9 planowanych przystanków kolejowych:
  - Wałbrzych Lubiechów,
  - Wałbrzych Śródmieście,
  - Jedlina-Zdrój Centrum,
  - Olszyniec,
  - Wałbrzych Podzamcze,
  - Wałbrzych Piaskowa Góra;
  - Wałbrzych Poniatów;
  - Kuźnice Świdnickie,
  - Sokołowsko;
- 7) utworzenie 3 multimodalnych węzłów komunikacyjnych, integrujących w jednym miejscu zarówno transport zbiorowy jak i indywidualny:
  - Wałbrzych Szczawienko,
  - Wałbrzych Śródmieście,
  - Wałbrzych Główny.

Rysunek 12. Koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – ETAP I



Rysunek 13. Koncepcja reorganizacji układu torowego na stacji Wałbrzych Szczawienko – ETAP I





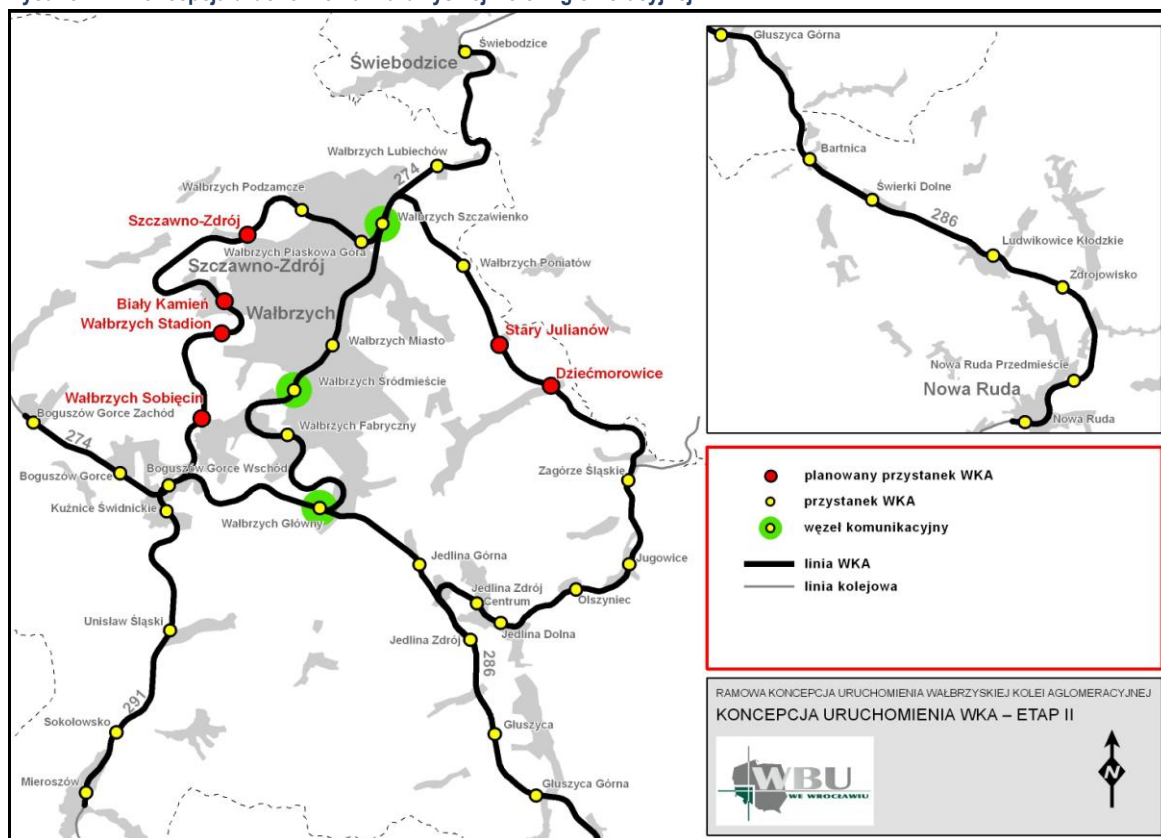
Ponadto etap I wymaga reorganizacji układu torowego w rejonie stacji kolejowej Wałbrzych Szczawienko. Do głównych zadań w zakresie modyfikacji można zaliczyć:

- 1) wykorzystanie dodatkowego toru linii kolejowej nr 274 po stronie zachodniej stacji, jako odcinka łączącego powiązanie kolejowe Wałbrzych Podzamcze – Wałbrzych Poniatów;
- 2) budowę toru łączącego linię kolejową nr 274 z bocznicą towarową w północnej części stacji Wałbrzych Szczawienko;
- 3) modernizację istniejącego odcinka bocznicę towarową wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.

Na etap II – w którym inwestycja obejmuje :

- 1) reaktywację nieczynnej linii kolejowej (Wałbrzych Podzamcze – Boguszów-Gorce Wschód);
- 2) budowę nowego odcinka linii kolejowej (Zagórze Śląskie – Wałbrzych Poniatów);
- 3) rewitalizację nieczynnych przystanków kolejowych:
  - Szczawno-Zdrój,
  - Biały Kamień;
- 4) budowę 4 planowanych przystanków kolejowych:
  - Wałbrzych Stadion,
  - Wałbrzych Sobięcin,
  - Dziećmorowice,
  - Stary Julianów.

Rysunek 14. Koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – ETAP II



Przy budowie planowanych przystanków należy liczyć się każdorazowo z ich kosztem w granicach od ok. 730 000 PLN w terenie płaskim do ok. 3 400 000 PLN na nasypie kolejowym. Te szacunkowe kalkulacje kosztów nie obejmują prac związanych z modernizacją torowiska, przebudową istniejącego uzbrojenia podziemnego, budową infrastruktury towarzyszącej oraz kosztów związanych z projektem budowlanym.

## 8. Charakterystyka przystanków WKA planowanych do realizacji w etapie I na liniach kolejowych w obszarze Wałbrzycha

Uruchomienie systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej w etapie I w obszarze Wałbrzycha wymaga modernizacji 4 istniejących przystanków (Wałbrzych Szczawienko, Wałbrzych Miasto<sup>10</sup>, Wałbrzych Fabryczny i Wałbrzych Główny) oraz budowy 5 nowych (Wałbrzych Lubiechów, Wałbrzych Śródmieście, Wałbrzych Podzamcze, Wałbrzych Piaskowa Góra i Wałbrzych Poniatów). W związku z tym, iż przystanki funkcjonujące obecnie na liniach nr 274 i 286 posiadają fizyczną lokalizację w terenie, wskazuje się poniżej jedynie charakterystykę dla planowanym przystanków. Charakterystyka ta została określona na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji terenu i analiz uwarunkowań przestrzennych lokalizacji przystanków (w tym relacji względem podstawowych generatorów ruchu) oraz analiz własnościowych.

### 8.1. Wałbrzych Lubiechów

#### DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

Fotografia 1. Otoczenie przystanku Wałbrzych Lubiechów



#### UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE LOKALIZACJI PRZYSTANKU WKA

Planowany przystanek zlokalizowany będzie w dzielnicy Lubiechów, w pobliżu terenów mieszkaniowych. Obszar pod planowany przystanek to ok. 4 metrowy nasyp kolejowy.

#### GENERATORY RUCHU

- 1) w zasięgu izolinii dostępności 10 min:  
→ tereny mieszkaniowe;
- 2) w zasięgu izolinii dostępności powyżej 10 min:  
→ atrakcje turystyczne.

#### USTALENIA WŁASNOŚCI TERENU

Planowany przystanek zlokalizowany będzie na granicy terenów należących do Skarbu Państwa (bez wieczystego użytkowania) oraz gminy (bez wieczystego użytkowania).<sup>11</sup>

#### DO WYKONANIA ZALECA SIĘ:

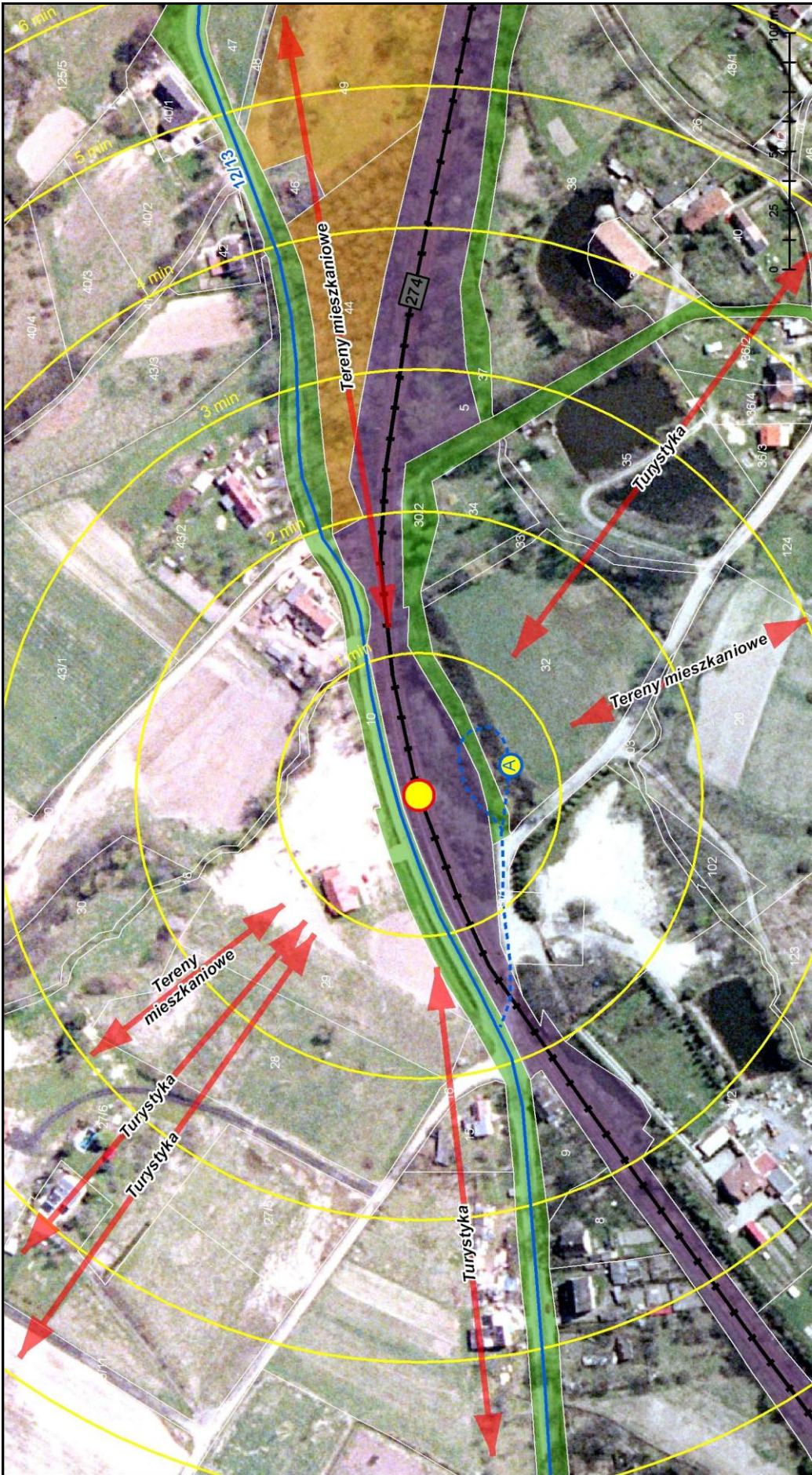
budowę: peronu, wiaty peronowej oraz dojść dla pieszych do przystanku

(Rysunek 15. Uwarunkowania lokalizacyjne – „Wałbrzych Lubiechów”)

<sup>10</sup> Obecnie budynek stacji Wałbrzych Miasto jest w trakcie modernizacji.

<sup>11</sup> źródło: www.wgik.ncse.pl

Rysunek 15. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Lubiechów



RAMOWA KONCEPCJA URUCHOMIENIA WAŁBRZYSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

**"WAŁBRZYCH LUBIECHÓW"**  
UWARUNKOWANIA LOKALIZACYJNE

**WBU**  
WE WROCŁAWIU

skala 1 : 2 500

<b>OZNACZENIA:</b>	lokalizacja planowanego przystanku WKA
linia kolejowa	linia i przystanek autobusowy - istniejące
linia i przystanek autobusowy - projektowane	izolacja dojazdu do przystanku WKA
kierunek ruchu pasażerów	

<b>STAN WŁADANIA:</b>	grunt gminy
grunt Skarbu Państwa	grunt osób fizycznych
11/8	działka ewidencyjna

## 8.2. Wałbrzych Śródmieście

### DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

Fotografia 2. Otoczenie przystanku Wałbrzych Śródmieście



### UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE LOKALIZACJI PRZYSTANKU WKA

Planowany przystanek zlokalizowany będzie w dzielnicy Śródmieście, w pobliżu terenów mieszkaniowo-usługowych. Obszar pod planowany przystanek to ok. 3-4 metrowy nasyp kolejowy w pobliżu niezagospodarowanego terenu.

### GENERATORY RUCHU

- 1) w zasięgu izolinii dostępności 10 min:
  - obiekty administracji,
  - obiekty usługowe,
  - osiedla mieszkaniowe,
  - atrakcje turystyczne;
- 2) w zasięgu izolinii dostępności powyżej 10 min:
  - zakłady produkcyjne,
  - osiedla mieszkaniowe,
  - obiekty administracji,
  - atrakcje turystyczne.

### USTALENIA WŁASNOŚCI TERENU

Planowany przystanek zlokalizowany będzie na granicy terenów należących do Skarbu Państwa (bez wieczystego użytkowania) oraz innych osób prawnych.<sup>12</sup>

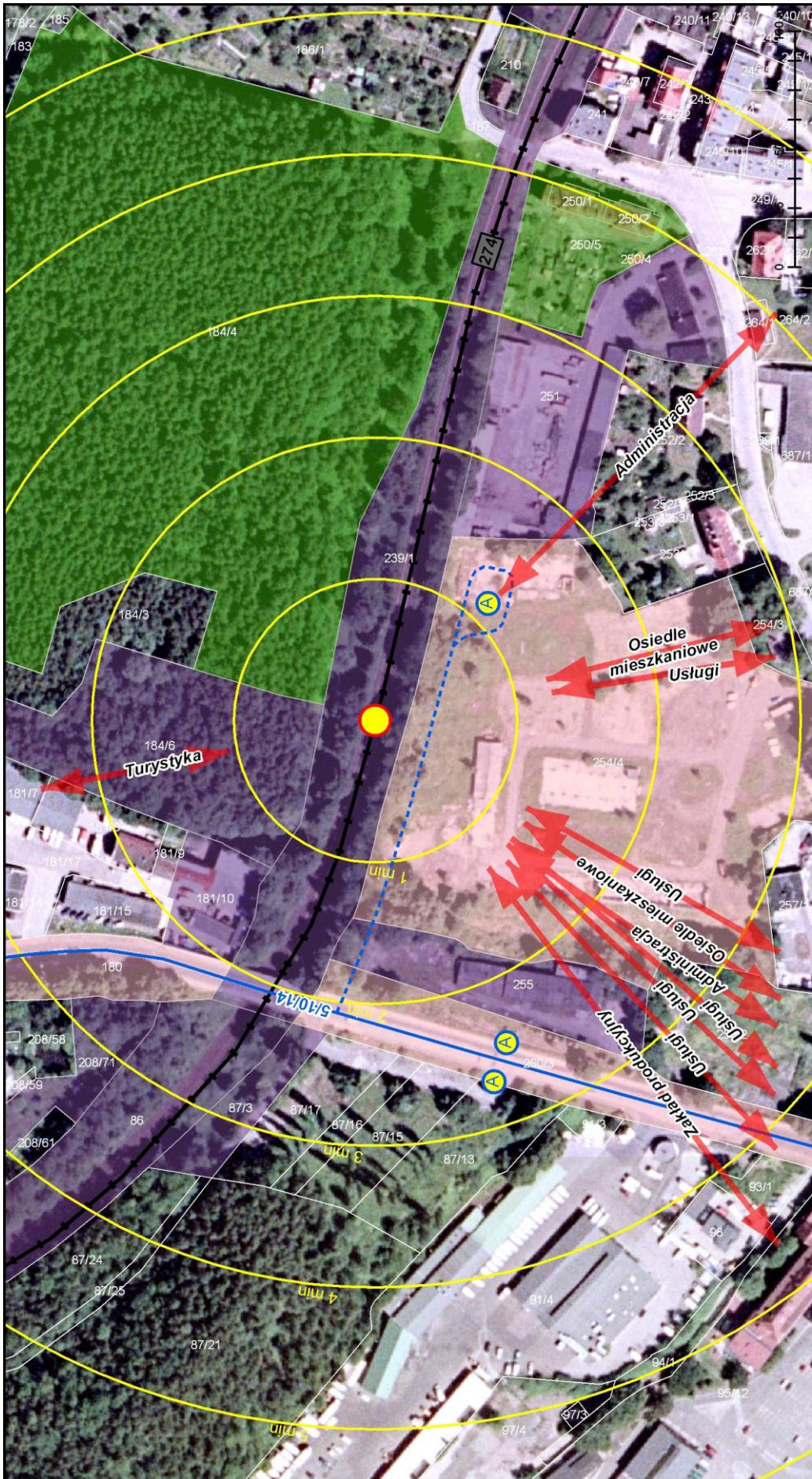
### DO WYKONANIA ZALECA SIĘ:

budowę: peronu na nasypie kolejowym, wiaty peronowej, schodów obsługujących peron i windy oraz dojść dla pieszych do przystanku

(Rysunek 16. Uwarunkowania lokalizacyjne – „Wałbrzych Śródmieście”)

<sup>12</sup> źródło: [www.wgik.ncse.pl](http://www.wgik.ncse.pl)

Rysunek 16. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Śródmieście



RAMOWA KONCEPCJA URUCHOMIENIA WAŁBRZYSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

**"WAŁBRZYCH ŚRÓDMIEŚCIE"**  
UWARUNKOWANIA LOKALIZACYJNE



skala 1 : 2 500

STAN WŁADANIA:

-  grunt gminy
-  grunt Skarbu Państwa
-  grunt innych osób prawnych
-  działka ewidencyjna 1/8

OZNACZENIA:

-  lokalizacja planowanego przystanku WKA
-  linia kolejowa
-  linia i przystanek autobusowy - istniejące
-  linia i przystanek autobusowy - projektowane
-  izolacja dojścia do przystanku WKA
-  kierunek ruchu pasażerów

### 8.3. Wałbrzych Podzamcze

#### DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

Fot. 3. Otoczenie przystanku Wałbrzych Podzamcze



#### UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE LOKALIZACJI PRZYSTANKU WKA

Planowany przystanek zlokalizowany będzie w dzielnicy Podzamcze, w pobliżu terenów mieszkaniowo-usługowych. Obszar pod planowany przystanek to ok. 3 metrowy nasyp kolejowy w pobliżu dużego osiedla mieszkaniowego i centrum handlowego.

#### GENERATORY RUCHU

- 1) w zasięgu izolinii dostępności 10 min:
  - osiedla mieszkaniowe,
  - centrum handlowe,
  - obiekty usługowe;
- 2) w zasięgu izolinii dostępności powyżej 10 min:
  - centrum handlowe,
  - osiedla mieszkaniowe,
  - ogródki działkowe.

#### USTALENIA WŁASNOŚCI TERENU

Planowany przystanek zlokalizowany będzie na granicy terenów należących do Skarbu Państwa (z wieczystym użytkowaniem) oraz gminy (bez wieczystego użytkowania) oraz w pobliżu gruntów osób prawnych.<sup>13</sup>

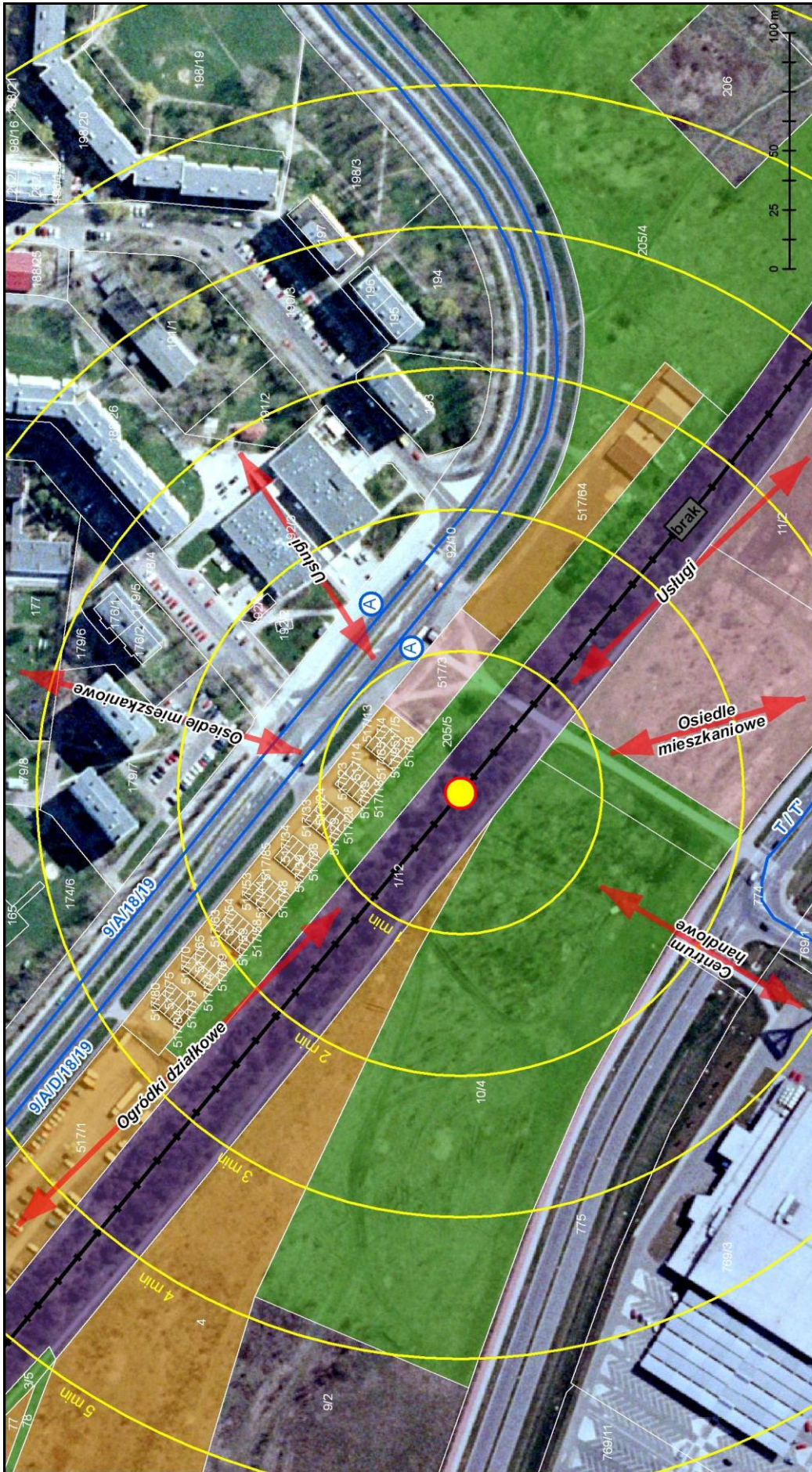
#### DO WYKONANIA ZALECA SIĘ:

budowę: peronu na nasypie kolejowym, wiaty peronowej, schodów obsługujących peron i windy, przejścia pod wiaduktem oraz dojść dla pieszych do przystanku

(Rysunek 17. Uwarunkowania lokalizacyjne – „Wałbrzych Podzamcze”)

<sup>13</sup> źródło: [www.wgik.ncse.pl](http://www.wgik.ncse.pl)

Rysunek 17. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Podzamcze



- OZNACZENIA:**
- lokalizacja planowanego przystanku WKA
  - linia kolejowa
  - linia i przystanek autobusowy
  - izolacja dojścia do przystanku WKA
  - kierunek ruchu pasażerów

- STAN WŁADANIA:**
- grunt gminy
  - grunt Skarbu Państwa
  - grunt osób fizycznych
  - grunt innych osób prawnych
  - działka ewidencyjna 1/1/8

RAMOWA KONCEPCJA URUCHOMIENIA WAŁBRZYSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

**"WAŁBRZYCH PODZAMCZE"**  
UWARUNKOWANIA LOKALIZACYJNE

skala 1 : 2 500

#### 8.4. Wałbrzych Piaskowa Góra

##### DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

Fot. 4. Otoczenie przystanku Wałbrzych Piaskowa Góra



##### UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE LOKALIZACJI PRZYSTANKU WKA

Planowany przystanek zlokalizowany będzie w dzielnicy Piaskowa Góra, w pobliżu terenów mieszkaniowo-usługowych. Obszar pod planowany przystanek to ok. 2 metrowy nasyp kolejowy w pobliżu dużego osiedla mieszkaniowego i centrum handlowego.

##### GENERATORY RUCHU

- 1) w zasięgu izolinii dostępności 10 min:
  - osiedla mieszkaniowe,
  - obiektu usługowe,
  - zakład produkcyjny;
- 2) w zasięgu izolinii dostępności powyżej 10 min:
  - centra handlowe,
  - obiekty usługowe,
  - osiedla mieszkaniowe,
  - zakłady produkcyjne.

##### USTALENIA WŁASNOŚCI TERENU

Planowany przystanek zlokalizowany będzie na granicy terenów należących do Skarbu Państwa (z wieczystym użytkowaniem) oraz innych osób prawnych.<sup>14</sup>

##### DO WYKONANIA ZALECA SIĘ:

budowę: peronu, wiaty peronowej, schodów obsługujących peron, przejścia nadziemnego oraz dojść dla pieszych do przystanku

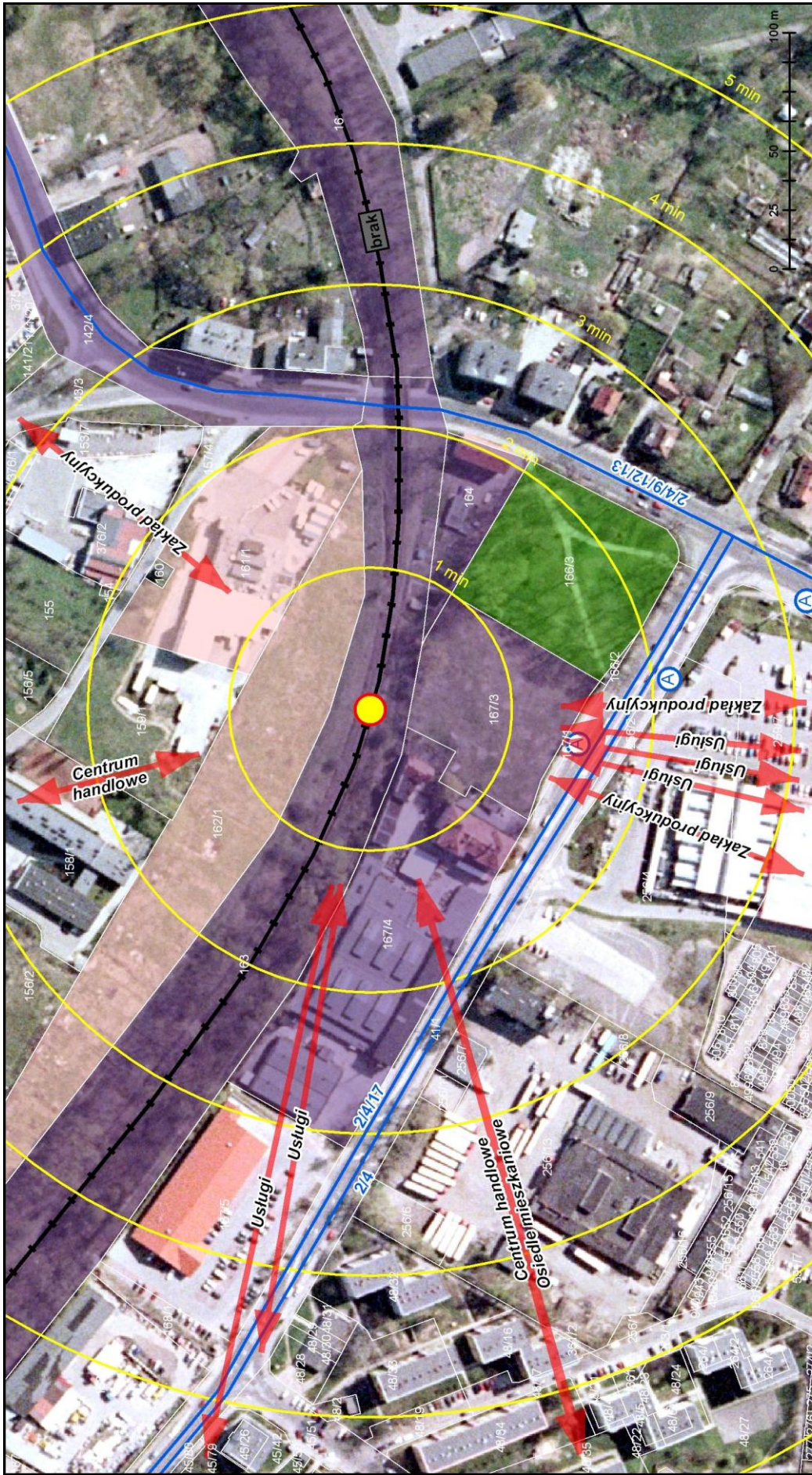
(Rysunek 18. Uwarunkowania lokalizacyjne – „Wałbrzych Piaskowa Góra”)

---

<sup>14</sup> źródło: [www.wgik.ncse.pl](http://www.wgik.ncse.pl)



Rysunek 18 Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Piaskowa Góra



- OZNACZENIA:**
- lokalizacja planowanego przystanku WKA
  - linia kolejowa
  - linia i przystanek autobusowy - istniejące
  - izolacja dojazdu do przystanku WKA
  - kierunek ruchu pasażerów

- STAN WŁADANIA:**
- grunt gminy
  - grunt Skarbu Państwa
  - grunt innych osób prawnych
  - działka ewidencyjna

KONCEPCJA URUCHOMIENIA WAŁBRZYSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

**"WAŁBRZYCH PIASKOWA GÓRA"**

UWARUNKOWANIA LOKALIZACYJNE

Janusz Korzeń, Katarzyna Makowska-Bręś, Rajmund Nowicki

skala 1 : 2 500

## 8.5. Wałbrzych Poniatów

### DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA

Fot. 5. Otoczenie przystanku Wałbrzych Poniatów



### UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE LOKALIZACJI PRZYSTANKU WKA

Planowany przystanek zlokalizowany będzie w dzielnicy Poniatów, w pobliżu terenów produkcyjnych. Obszar pod planowany przystanek to rozległy płaski teren w pobliżu Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

### GENERATORY RUCHU

W zasięgu izolinii dostępności 10 min i powyżej:

→ zakłady produkcyjne.

### USTALENIA WŁASNOŚCI TERENU

Planowany przystanek zlokalizowany będzie na granicy terenów należących do Skarbu Państwa (bez wieczystego użytkowania) oraz w pobliżu gruntów innych osób prawnych.<sup>15</sup>

### DO WYKONANIA ZALECA SIĘ:

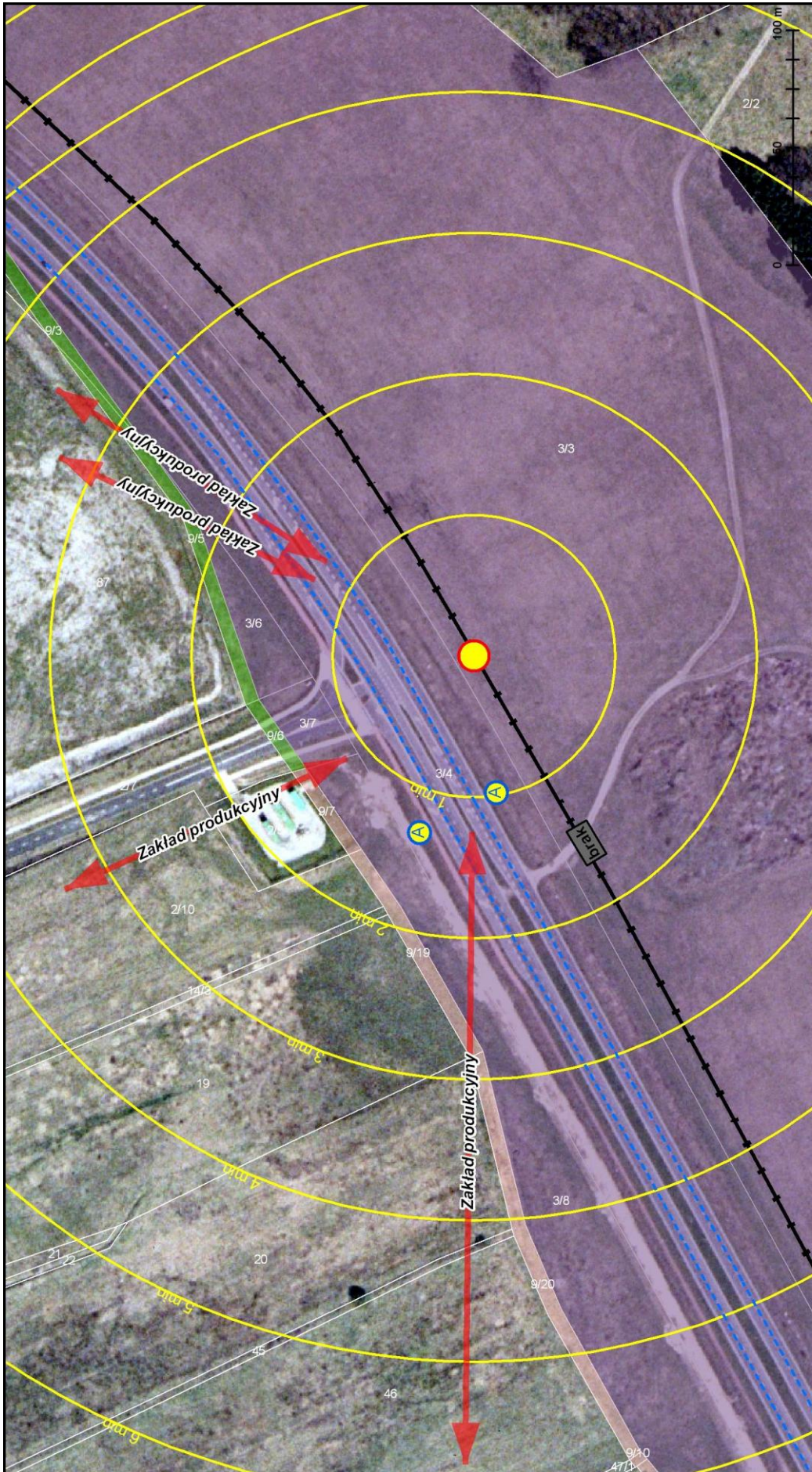
budowę: peronu, wiaty peronowej, schodów obsługujących peron oraz dojść dla pieszych do przystanku

(Rysunek 19. Uwarunkowania lokalizacyjne – „Wałbrzych Poniatów”)

---

<sup>15</sup> źródło: [www.wgik.ncse.pl](http://www.wgik.ncse.pl)

Rysunek 19. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Poniatów



RAMOWA KONCEPCJA URUCHOMIENIA WAŁBRZYSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ

**"WAŁBRZYCH PONIAŁÓW"**  
UWARUNKOWANIA LOKALIZACYJNE

skala 1 : 2 500

**OZNACZENIA:**

- lokalizacja planowanego przystanku WKA
- linia kolejowa
- linia i przystanek autobusowy - projektowane
- izolacja dojścia do przystanku WKA
- kierunek ruchu pasażerów

**STAN WŁADANIA:**

- grunt gminy
- grunt Skarbu Państwa
- grunt innych osób prawnych
- działka ewidencyjna 11/8

## 9. Charakterystyka przystanków WKA planowanych do realizacji w etapie I na liniach kolejowych poza miastem Wałbrzych

W etapie I dodatkowo postuluje się o reaktywację nieczynnej i jednocześnie nieprzejezdnej linii kolejowej z Jedliny-Zdrój do Zagórza Śląskiego. W celu uzyskania pełnej możliwości obsługi potencjalnych pasażerów, niezbędna jest rewitalizacja trzech nieczynnych przystanków – Jedlina Dolna, Jugowice, Zagórze Śląskie oraz budowa dwóch nowych – Jedlina-Zdrój Centrum i Olszyniec.

Planowany przystanek Jedlina-Zdrój Centrum zlokalizowany będzie na gruntach stanowiących własność Skarbu Państwa z wieczystym użytkowaniem. W pobliżu przebiega droga wojewódzka nr 381, zwiększająca stopień dostępności przystanku, który obsługuje rozległe tereny mieszkaniowe, usługowe, uzdrowskowe oraz rekreacyjno-sportowe. Planowany przystanek Olszyniec zlokalizowany zostanie w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 383 i stanowić będzie przede wszystkim obsługę terenów mieszkaniowych.

Etap I wymagać będzie wprowadzenia ruchu pasażerskiego na linię kolejową nr 291, przeznaczoną aktualnie do przewozów towarowych. Warunkiem sprawnej obsługi przyległych terenów jest ponowne uruchomienie nieczynnego przystanku w Unisławiu Śląskim, a także budowę dwóch nowych - Kuźnice Świdnickie i Sokołowsko. Planowane przystanki Kuźnice Świdnickie i Sokołowsko mają przede wszystkim za zadanie obsługę terenów mieszkaniowych. Dodatkowo przystanek Sokołowsko zlokalizowany będzie w pobliżu drogi krajowej nr 35, co wiąże się z przebudową wiaduktu zlokalizowanego nad drogą do miejscowości, którego światło poziome i pionowe stwarza ograniczenia dla ruchu samochodowego.

## 10. Charakterystyka przystanków WKA planowanych do realizacji w etapie II

Uruchomienie systemu Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej w etapie II wymaga reaktywacji nieczynnej linii kolejowej na odcinku Wałbrzych Podzamcze – Boguszów-Gorce Wschód oraz budowy nowego odcinka linii kolejowej Zagórze Śląskie – Wałbrzych Poniatów. Wskazane powyżej działania mają za zadanie utworzyć dwie pętle kolejowe na wschód i na zachód od Wałbrzycha. Rozwiązanie takie ma usprawnić przepływ potoków pasażerskich i obsługę coraz to rozleglejszych terenów mieszkaniowych. Działania zmierzające do uruchomienia pełnego systemu WKA wymagają rewitalizacji dwóch przystanków – Szczawno-Zdrój, Biały Kamień oraz budowy czterech nowych - Wałbrzych Stadion, Wałbrzych Sobięcin, Dziećmorowice i Stary Julianów.

Planowany przystanek Wałbrzych Sobięcin zlokalizowany będzie na gruntach stanowiących własność Skarbu Państwa z wieczystym użytkowaniem, graniczących z gruntami będącymi własnością gminy (bez użytkowania wieczystego) oraz Skarbu Państwa (bez wieczystego użytkowania). Generatory ruchu jakie znajdują się w pobliżu przystanku to zakłady produkcyjne i cmentarz. Planowany przystanek Wałbrzych Stadion zlokalizowany będzie na gruntach stanowiących własność Skarbu Państwa (z wieczystym użytkowaniem), które graniczą z gruntami gminy (bez wieczystego użytkowania). Generatorami ruchu w pobliżu przystanku są usługi sportu i rekreacji, atrakcje turystyczne oraz cmentarz. Planowane przystanki Dziećmorowice i Stary Julianów mają przede wszystkim za zadanie obsługę terenów mieszkaniowych.

## 11. Ogólna charakterystyka taboru

Zakładając, że Wałbrzyska Kolej Aglomeracyjna przejmie 20% przewozu w mieście, godzinowa podaż miejsc dla podróżnych w jednym kierunku powinna wynosić 400, przy czym pamiętać należy o podróżnych jadących spoza granic aglomeracji. Jednocześnie podkreśla się, że w krótkiej podróży wewnątrzaglomeracyjnej część pasażerów może odbywać ją na stojąco. Zatem dla realizacji przewozów wskazane byłoby użycie jednostek o pojemności zbliżonej do klasycznego EZT (elektrycznego zespołu trakcyjnego) EN-57, lecz nowszej generacji, gdyż wspomniana ze względu na wiek i stopień zużycia nie spełni swej roli. Wykaz jednostek obecnych na polskim rynku zawiera tabela 4.

Tabela 4. Wykaz jednostek elektrycznych, możliwych do zastosowania w WKA

Typ jednostki	Producent	Ilość miejsc siedzących
EN-57	PaFaWag Wrocław	180
ED-59	PESA Bydgoszcz	160
ED-74	PESA Bydgoszcz	200
EN-75	Stadler Siedlce	212
14-WE	Newag Nowy Sącz	184
19-WE	Newag Nowy Sącz	184
EN-77	PESA Bydgoszcz	180

## 12. Wnioski końcowe

1. Propozycje dotyczące uruchomienia Wałbrzyskiej kolei Aglomeracyjnej, zawarte w niniejszym opracowaniu służą przywróceniu roli kolei w funkcjonowaniu publicznego transportu miejskiego w aglomeracji wałbrzyskiej i poszerzają ofertę Dolnośląskiej Kolei Regionalnej.
2. Uruchomienia WKA będzie stanowił znaczący czynnik podwyższenia walorów ekonomicznych układu kolejowego, jaki wykształcił się w obszarze aglomeracji wałbrzyskiej oraz cenny element rozbudowy systemu transportu kolejowego.
3. Opracowanie może być przydatne dla określenia skali zadań remontowo-inwestycyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i ujęcia ich w planach inwestycyjnych oraz dla wykonania studium wykonalności dla całego zadania.
4. Opracowanie przynosi także propozycje rozwiązań dla najbliższego otoczenia istniejących i projektowanych przystanków, działających w systemie WKA, których realizacja winna być zadaniem Urzędu Miasta lub innych jednostek, działających w porozumieniu z władzami samorządowymi.
5. Opracowanie może być przydatne przy aktualizacji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wałbrzycha oraz sąsiednich gmin.
6. Opracowanie stanowi podstawowy materiał analityczno-koncepcyjnych dla opracowania „Studium rozwoju transportu w obrębie aglomeracji wałbrzyskiej”.
7. Uruchomienie systemu wymagać będzie zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów w ramach WKA, szczególnie w godzinach szczytu (częściej niż w cyklu 30'), co wpłynie na atrakcyjność proponowanych usług.
8. Dla skoordynowania proponowanych działań w obrębie planowanego systemu WKA niezbędne jest wprowadzenie w odrębnym trybie zasad ich koordynacji oraz szczegółowego porozumienia w tym zakresie:
  - Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu,
  - Urzędu Miasta w Wałbrzychu,
  - oraz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

## Bibliografia

- [1] *Ekspertyza nt. systemu zintegrowanego planowania struktury osadniczej z planowaniem transportowym na obszarze powiatu jeleniogórskiego* – R. Boryczka, T. Achremowicz, B. Jankowska; 2011
- [2] *Instrukcja id-12 (D-29) Wykaz linii*, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; 2009
- [3] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego – projekt zmiany planu*, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, maj 2011
- [4] *Perspektywy funkcjonowania infrastruktury kolejowej na terenie województwa dolnośląskiego*; PKP Polskie Linie Kolejowe; 2011
- [5] *Projekt Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do 2013 roku z perspektywą 2015*”; Ministerstwo Infrastruktury; 2011
- [6] *Syntetyczna diagnoza stanu aglomeracji wałbrzyskiej*, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, 2011
- [7] *Zmiana studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wałbrzycha; 2003*
- [8] [www.um.walbrzych.pl](http://www.um.walbrzych.pl)
- [9] [www.wgik.ncse.pl](http://www.wgik.ncse.pl)

## Spis fotografii

Fotografia 1. Otoczenie przystanku Wałbrzych Lubiechów .....	26
Fotografia 2. Otoczenie przystanku Wałbrzych Śródmieście .....	28
Fotografia 3. Otoczenie przystanku Wałbrzych Podzamcze .....	30
Fotografia 4. Otoczenie przystanku Wałbrzych Piaskowa Góra .....	32
Fotografia 5. Otoczenie przystanku Wałbrzych Poniatów .....	34

## Spis rysunków

Rysunek 1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Wałbrzycha .....	5
Rysunek 2. Aglomeracja wałbrzyska i jej najbliższe sąsiedztwo .....	6
Rysunek 3. Kierunki rozwoju transportu w aglomeracji wałbrzyskiej .....	7
Rysunek 5. Docelowy układ Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej .....	11
Rysunek 6. Lokalizacja przystanków Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – mapa pogładowa .....	13
Rysunek 7. Lokalizacja przystanków Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – mapa pogładowa .....	15
Rysunek 8. Lokalizacja przystanków Wałbrzyskiej Kolei Aglomeracyjnej – mapa pogładowa .....	17
Rysunek 9. Przebieg istniejących linii kolejowych na terenie aglomeracji wałbrzyskiej .....	20
Rysunek 10. Układ linii kolejowych w systemie WKA .....	20
Rysunek 11. Koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Miejskiej – ETAP 0 .....	22
Rysunek 12. Koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Miejskiej – ETAP I .....	24
Rysunek 13. Koncepcja reorganizacji układu torowego na stacji Wałbrzych Szczawienko – ETAP I .....	24
Rysunek 14. Koncepcja uruchomienia Wałbrzyskiej Kolei Miejskiej – ETAP II .....	25
Rysunek 15. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Lubiechów .....	27
Rysunek 16. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Śródmieście .....	29
Rysunek 17. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Podzamcze .....	31
Rysunek 18. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Piaskowa Góra .....	33
Rysunek 19. Uwarunkowania lokalizacyjne – Wałbrzych Poniatów .....	35

## Spis tabel

Tabela 1. Parametry linii kolejowej nr 274 w granicach opracowania .....	21
Tabela 2. Parametry linii kolejowej nr 286 w granicach opracowania .....	21
Tabela 3. Parametry linii kolejowej nr 291 w granicach opracowania .....	21
Tabela 4. Wykaz jednostek elektrycznych, możliwych do zastosowania w WKA .....	37