

Konrad ADAMCZUK, Andrzej KONARSKI*

WSPÓLDZIAŁANIE KOMUNIKACJI DROGOWEJ I SZYNOWEJ W OBSŁUDZE REGIONÓW

Dla rozwoju regionu, oprócz dogodnego położenia, wykwalifikowanej siły roboczej, bliskości surowców naturalnych, odpowiedniej polityki fiskalnej, potrzebny jest także dogodny i sprawny układ komunikacyjny. Dlatego tak ważne jest powiązanie komunikacji drogowej z kolejową. Na Dolnym Śląsku sieć kolejowa jest bardzo dobrze rozbudowana, a punkty węzłowe mają dostęp do ważnych szlaków komunikacyjnych. Pomimo regresu w przewozach kolejowych, szczególnie pasażerskich, można postarać się o wykorzystanie dużego potencjału kolei dla przewozów regionalnych czy aglomeracyjnych. Wstępnie można przeanalizować strukturę sieci kolejowej i zastanowić się nad jej potencjalnym lepszym wykorzystaniem dla przewozów pasażerskich. Oczywiście wymaga to szeregu analiz i całościowego projektu, a przede wszystkim bardzo dużych nakładów na przywrócenie ruchu oraz nowe inwestycje w komunikacji kolejowej.

WSTĘP

Dla rozwoju regionu, oprócz dogodnego położenia, wykwalifikowanej siły roboczej, bliskości surowców naturalnych, odpowiedniej polityki fiskalnej, potrzebny jest także dogodny i sprawny układ komunikacyjny, taki układ komunikacyjny, który pozwoli na szybki przepływ osób i towarów, przewóz każdego rodzaju ładunku - drogą lub koleją. Także umożliwiający swobodny dostęp do obszarów poza regionem.

URBANIZACJA DOLNEGO ŚLĄSKA A SIEĆ KOMUNIKACYJNA

Ludność województwa dolnośląskiego liczy prawie 3 miliony mieszkańców, w tym prawie 72% stanowią mieszkańcy 90 miast. Przy czym z tej liczby we Wrocławiu mieszka prawie 1/3, w Wałbrzychu, Legnicy i Jeleniej Górze łącznie 1/6, a ponad połowa w pozostałych 86 miastach. Świadczy to o wysokim stopniu urbanizacji regionu.

* Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu, Towarzystwo Urbanistów Polskich

Sieć komunikacyjna na obszarze województwa, zajmującego około 19 tys. km², jest stosunkowo gęsta, i tak:

- sieć drogowa Dolnego Śląska w stanie istniejącym zajmuje jedno z czołowych miejsc w kraju. Wskaźnik gęstości dróg dla województwa dolnośląskiego (bez dróg gminnych) wynosi ok. 60 km/100 km², przy krajowym wynoszącym ok. 55 km/100 km².

Na Dolnym Śląsku wielkość sieci drogowej przedstawia się następująco:

- drogi razem 18 083 km
- w tym:
 - krajowe 1 319 km
 - wojewódzkie 2 409 km
 - powiatowe 8 376 km
 - gminne 5 976 km

- sieć kolejowa województwa dolnośląskiego jest stosunkowo dobrze rozbudowana, jej gęstość wynosi 9,0 km/100 km², przy średniej gęstości kraju nieznacznie przekraczającej 6,5 km/100 km². Dolny Śląsk zajmuje obecnie trzecie miejsce w kraju. Główne trasy (magistralne i pierwszorzędne) są zelektryfikowane:

- długość eksploatowanych linii kolejowych 1 797 km
- długość linii zelektryfikowanych 1 047 km
- długość linii jednotorowych 1 024 km
- długość linii dwutorowych 773 km
- długość linii znaczenia państwowego 1 100 km

Obserwuje się silniejszy rozwój komunikacji drogowej, jednak i tak nienadążający za potrzebami i tempem rozwoju u zachodnich i południowych sąsiadów, przy jednoczesnym regresie w transporcie kolejowym, szczególnie pasażerskim. Wynika to z silnego rozwoju motoryzacji, większej wygody podróżowania samochodem - „od drzwi do drzwi”, a także postępującym obniżaniem się standardów podróży koleją. W transporcie kolejowym występuje zasada sprzężenia zwrotnego - mniejsze nakłady - gorszy standard - mniejsze przychody - zawieszanie połączeń. Standard ten obniża się także w środkach komunikacji publicznej w miastach - nazbyt częste jest niedostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb użytkowników. Jednocześnie wzrasta zatłoczenie dróg i ulic, narastają problemy parkingowe w miastach. Jedynie żywiolowo przybywa stacji paliw, chociaż przy autostradach nadal ich brak. Narastają konflikty związane ze środowiskiem przyrodniczym.

Należy zgodzić się ze stwierdzeniem Adama Fularza - w artykule „Koleje miejskie w Polsce”, zamieszczonym w numerze 9 z 2005 r. URBANISTY, że „Dysproporcje pomiędzy poziomem wykorzystania infrastruktury kolejowej i drogowej są w polskich miastach ogromne”. Można tu dodać, obserwując zatłoczone drogi i niezbyt pełne pociągi, wciąż ubywające z rozkładu jazdy, że również i poza miastami.

Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Warszawska Kolej Dojazdowa wciąż odgrywają znaczną rolę w przewozach, chociaż mniejszą niż kilkanaście czy kilkadziesiąt lat temu, gdy powstawały; ich zaletą są wydzielone torowiska i stosunkowo duża częstotliwość. Niebagatelną rolę odgrywa cena przejazdu, czas przy zatłoczeniu ulic, a także przyzwyczajenie pasażerów. Na tych dwóch kolejach miejskich praktycznie kończy się obsługa transportem kolejowym aglomeracji w Polsce.

Adam Fularz podaje, „iż w polskich miastach ekonomicznie uzasadnione jest utworzenie 28 systemów kolei miejskich i podmiejskich”, podając równocześnie propozycje dla kilku największych aglomeracji (Wrocławia, Łodzi, Krakowa, Poznania, Szczecina, Bydgoszczy).

A jak to wygląda na Dolnym Śląsku - można podeprzeć się przemyśleniami profesora Jana Różyckiego, drogowca i wychowawcy wielu pokoleń drogowców, który także zajmował się obsługą miast przez komunikację kolejową i wielokrotnie występował z postulatem wykorzystania bogatej infrastruktury kolejowej Wrocławia dla potrzeb obsługi komunikacyjnej miasta. Propozycje profesora: zamknięcie po wschodniej stronie miasta (pomiędzy Czernicą a Nadolicami) dużej pętli kolejowej w latach 60, 70 i jeszcze 80 były realne. Paradoksalnie, postępująca zabudowa mieszkaniowa na tych obszarach, dla której dogodne połączenie szynowe z miastem byłoby dobrodziejstwem, zatyka rezerwy komunikacyjne. Stąd, odchodząc od pomysłu „pętli kolejowej” dla obsługi regionu wrocławskiego, proponuje się, podobnie jak autor artykułu w URBANIŚCIE „trasy liniowe”.

WAŻNE WĘZŁY KOMUNIKACYJNE W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM

Analiza sieci drogowej i kolejowej oraz dla niektórych miejscowości także żeglugi i komunikacji lotniczej pozwala na wskazanie ważniejszych węzłów komunikacyjnych; są nimi:

- **węzeł wrocławski**, z którego wychodzi 8 czynnych państwowych linii kolejowych, w tym sześć sieci AGC/AGTC (132-275 E-30, 271 E-59, 273 C-E 59, 275 E-30, 276 C-E 59/2, 277 C-E 30), dwie państwowe (143, 274) oraz dwie lokalne (285, 326) o zawieszonym ruchu. Oraz duży ponadklasowy Dworzec Główny, a także stacja przeładunkowa rangi krajowej Wrocław Brochów. Wrocław jest też najważniejszym węzłem drogowym regionu. Wynika to z rangi miasta, ale także lokalizacji mostów na Odrze; najbliższe przeprawy mostowe usytuowane są około 30 km na wschód w Oławie i około 40 km na zachód w Lubiążu. Na relacji północ - południe przebiegają przez miasto 2 drogi krajowe (DK5 i DK8, międzynarodowe E-67 i E-261), a na kierunku wschód - zachód DK94 i na krańcu południowym autostrada A-4 (E-40). Ponadto z Wrocławia wychodzi 5 dróg wojewódzkich: DW342 do Obornik Śląskich, DW455 do Jelcza-Laskowic i Oławy, DW395 połączenie z A-4, do Strzelina i Ziębic i DW347 do Katow Wrocławskich oraz DW336 (o znaczeniu lokalnym do Brzezinki Średzkiej). Projektowana autostradowa obwodnica Wrocławia i realizowana etapami obwodnica śródmiejska, jak również planowana po wschodniej i południowej stronie miasta droga wojewódzka Bielany - Łany - Długołęka, znacząco wzmocnią istniejący układ drogowy i przejmą znaczną część ruchu tranzytowego, dotychczas przechodzącego przez centrum.

Przeptywająca przez Wrocław Odra jest rzeką żeglowną, a na terenie miasta znajdują się dwa porty rzeczne. Port Lotniczy Wrocław SA na Strachowicach ma połączenia krajowe z Warszawą oraz aktualnie z Frankfurt n.Menem, Kopenhagą, Londynem i Monachium.

- **węzeł legnicki**, który tworzą linie kolejowe: E-30 (Zgorzelec - Wrocław - Opole - Górny Śląsk, z odgałęzieniem w pobliskich Miłkowicach przez Żagań. Żary, Cottbus do Berlina (nr 275), do Rudnej-Gwizdanowa (nr 289) i dalej do Głogowa, przez Jaworzynę Śląską, Kamieniec Ząbkowicki, Nysę do Katowic (nr 137), oraz 2 lokalne o zawieszonym ruchu, do Marciszowa przez Złotoryję (nr 284) i do Ścinawy (nr 362). Sieć drogową stanowią drogi: DK3 (E-65) i DK94, łącząca się w węzle Krzywa z A-4 i prowadząca przez Prochowice, Środę Śląską, Wrocław do Opola, DW364 (prowadząca przez Złotoryję, Lwówek Śląski do połączenia z drogą DK30 w Gryfowie) oraz przebiegająca w pobliżu południowych granic miasta autostrada A-4.

- **węzeł jeleniogórski**, utworzony przez linię kolejową nr 275 Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra i dalej przez Lubań do Zgorzelca, nr 311 do Szklarskiej Poręby, z możliwością przedłużenia do Harachova w Republice Czeskiej, nr 283 do Lwówka Śląskiego oraz o zawieszonym ruchu nr 308 przez Mysłakowice do Kamiennej Góry lub do Karpacza (nr 340). Sieć drogową tworzą drogi: DK3 (E-65) i DK30 do Zgorzelca oraz DW365 przez Świerzawę do Jawora, DW366 Piechowice - Kowary i DW367 do Wałbrzycha, przez Kowary, Kamienną Górę oraz przez DW369 do Lubawki. Na terenie Jeleniej Góry usytuowane jest lotnisko sportowo-usługowe, z lotniczym przejściem granicznym.

- **węzeł wałbrzysko-świebodzicki** - węzeł dwóch miast położonych blisko siebie i połączonych linią kolejową nr 274 Wrocław - Jelenia Góra i drogą krajową DK35 Wrocław - Golińsk. Ponadto z Wałbrzycha wychodzą dwie linie kolejowe: nr 286 do Kłodzka i nr 291 Boguszów-Gorce - Mieroszów do Mezimesti w Republice Czeskiej. DK34 łączy Świebodzice z Dobromierzem i DK5, DW374 ze Strzegomiem i Jaworem, natomiast z Wałbrzycha wychodzą drogi wojewódzkie: DW367 do Kamiennej Góry i DW375 do Dobromierza, DW379 do Świdnicy i DW381 do Nowej Rudy i Kłodzka oraz DW383 do Dzierżoniowa. Na północy Świebodzic usytuowane jest lotnisko sportowe.
- **węzeł głogowski** - usytuowany na północy województwa utworzony jest przez magistralną linię kolejową 273 (Wrocław - Szczecin) oraz linię lokalną nr 14 (Żagań - Leszno); linia nr 305 i nr 272 są nieczynne. Sieć drogową tworzą: DK12 oraz DW319 połączone z DK3 i dalej środkową i południową częścią LGOM, DW292 Bytom Odrzański - Studzianki, DW319 i DW321 obsługujące północną część powiatu i DW330 jego wschodnią część. W Głogowie znajduje się port rzeczny na Odrze. Budowa wschodniego obejścia miasta na trasie DK12 z nowym mostem na Odrze, w dalekim horyzoncie czasowym także obejścia zachodniego, również z nowym mostem oraz budowa lotniska sportowo-usługowego jeszcze bardziej wzmocni rolę węzła głogowskiego.
- **węzeł oleśnicki** - usytuowany we wschodniej części województwa, utworzony jest przez linię kolejową nr 143 (Wrocław - Kluczbork - Górny Śląsk) oraz linię 281 na północ do Krotoszyńska z odgałęzieniem nr 355 w Grabownie Wielkim na Ostrów Wielkopolski i Warszawę. Ponadto w kierunku Sycowa i Kępna prowadzi lokalna linia nr 181 (jej śladem w przyszłości ma przebiegać ekspresowa linia kolejowa dużej prędkości do Warszawy E-26). Sieć drogową stanowią: DK8 (E-67) oraz odchodząca od niej na wschód od Oleśnicy DK25 do Antonina - DK11 i DW340 Trzebnica - Wołów - Ścinawa) oraz DW451 do Bierutowa i Namysłowa.
- **węzeł kłodzki** - na południu województwa, utworzony jest przez magistralną linię kolejową nr 276 (Wrocław - Międzyziesie, C-E 59) oraz dwie prowadzące ruch kolejowy do uzdrowisk: nr 309 do Kudowy i nr 322 do Łądko Zdroju. Sieć drogową tworzą drogi wychodzące z miasta w czterech kierunkach: DK8 (Wrocław - Kudowa), DK30 (przez Bystrzycę do Boboszowa), DK46 (przez Złoty Stok do Nysy oraz DW381 (przez Nową Rudę do Wałbrzycha).
- **węzeł lubiński** - na trasie DK3 (E-65) i stanowiącej jej przedłużenie w kierunku południowo-wschodnim, do Prochowic, odcinka DK36 oraz także DK36 prowadzonej w kierunku wschodnim, do Rawicza. Ponadto przecinają Lubin dwie drogi wojewódzkie: DW292 do Głogowa przez Rudną i DW335 do Chojnowa. Powiązania kolejowe są znacznie skromniejsze - przez miasto przebiega jedna linia, nr 362 Legnica - Ścinawa - Rawicz. W Lubinie zlokalizowane jest lotnisko sportowo-usługowe, z lotniczym przejściem granicznym.
- **węzeł bolesławiecki** - przeważają relacje wschód - zachód z racji bliskości granicy nad kierunkiem poprzecznym. Miasto leży na linii kolejowej E 30 (Legnica - Węglińiec - Zgorzelec) oraz DK4. Na kierunku północ-południe (Szprotawa - Golnice - Lwówek) przebiega DW297, a na kierunku skośnym DW350 przez Ruszów do przejścia granicznego w Łęknicy i DW363 do Złotoryi i Jawora.
- **węzeł świdnicki** - tu także przeważają trasy drogowe: DK35 Wrocław - Świebodzice - Wałbrzych - przejście graniczne w Golińsku i krzyżująca się z nią DW382 Stanowice - Paczków oraz DW379 do Wałbrzycha. W przybliżeniu równolegle do DW382 przebiega linia kolejowa nr 137 (łącząca Świdnicę z węzłem kolejowym w Jaworzynie Śląskiej) Na drugiej linii nr 285 (Wrocław - Sobótka - Jedlina Zdrój) ruch został zawieszony. Świdnica, miasto średniej wielkości, miała trzy stacje kolejowe!
- **węzeł zgorzelecki** - Zgorzelec jest to dziwnie uformowane miasto, nad rzeką graniczną, jako dawne przedmieście Görlitz, bez starego miasta, z nie do końca wykształconym centrum, a jednak stanowi jeden z ważniejszych węzłów w województwie. Dochodzi do niego ważna linia kolejowa E 30, choć jeszcze niezelektryfikowana na odcinku od Węglińca, prowadząca dalej ruch przez Görlitz do Republiki Federalnej Niemiec. Drugie połączenie z Wrocławiem, przez Jelenią Górę - linia nr

274 z odgałęzieniem w Mikułowej, linia nr 290 do Worka Turowskiego lub do przejścia granicznego do Republiki Czeskiej w Zawidowie. Na północ od Zgorzelca, w Jędrzychowicach istnieje prawie 2 km odcinek autostrady A-4 i DK4 prowadząca od mostu granicznego na Nysie Łużyckiej do połączenia z autostradą A-4 w węźle Krzywa oraz DK30 do Jeleniej Góry. Na kierunku poprzecznym przebiegają drogi: DW351, na północ, do Ruszowa i dalej połączenia z A-18 i DW352 na południe, do Bogatyni - jedna z bardziej obciążonych ruchem dróg województwa.

Miasta stanowiące wymienione wyżej węzły komunikacyjne, z wyjątkiem Wrocławia, będącego ośrodkiem metropolitalnym, są zarazem regionalnymi ośrodkami równoważenia rozwoju, obsługującymi określony obszar regionu, przekraczający granice powiatu.

Analizując wielkość połączeń komunikacyjnych w wymienionych węzłach i wielkość oraz potencjał gospodarczy tych miast, można określić odpowiednie proporcje. Jednocześnie także odpowiednią współzależność (sprężenie zwrotne) - dobra komunikacja i dostępność komunikacyjna powodowały rozwój miasta, rozwijający się organizm miejski wymagał dobrej komunikacji. Współcześnie obserwuje się zachwianie tej proporcji - rozwój miast, a zwłaszcza gwałtowny wzrost motoryzacji, wyprzedził znacznie rozbudowę układów komunikacyjnych.

Przy regresie komunikacji kolejowej aktualnie mniejsze znaczenie mają miejscowości mające na swym terenie węzłowe stacje kolejowe, jak: Węglińiec, Kamieniec Żąbkowicki, Jaworzyna Śląska. Być może zmieni to wprowadzenie nowej jakości na kolei, np. poprzez wprowadzenie transportu intermodalnego - planowany terminal intermodalny w Węglińcu, który wraz z podniesieniem klasy drogi podniesie rangę tej miejscowości. Sukcesywna realizacja sieci nowych autostrad i dróg ekspresowych także wzmocni gospodarczą i administracyjną funkcję miasta; bliskość przejścia granicznego - drogowego bądź kolejowego.

Jednocześnie w przypadku małych miejscowości, niemających silnego „magnesu” dla ruchu samochodowego, budowa obwodnicy może spowodować ich stagnację - obserwuje się to w przypadku Niemczy, Jordanowa Śląskiego, Bystrzycy Kłodzkiej, Sycowa (obejścia na trasie DK 8), Prusic (DK5).

Węzeł wrocławski - proponuje się wykorzystanie następujących linii kolejowych (w większości z zawieszonym obecnie ruchem pasażerskim) dla poprowadzenia potencjalnych linii szynowej komunikacji zbiorowej. Początkowe stacje to przede wszystkim Wrocław Główny, Wrocław Nadodrze oraz Wrocław Świebodzki. W węźle wrocławskim można stworzyć następujące trasy dla obsługi szynową komunikacją zbiorową:

- Wrocław Klecina - Węzeł Bielański - Kobierzyce - Sobótka.

Linia nr 285, jednotorowa, niezelektryfikowana, obecnie o zawieszonym ruchu pasażerskim. Połączenie z Dworca Głównego do Kobierzyc z możliwością przedłużenia wybranych kursów do Sobótki. Połączenie do Sobótki miałyby charakter turystyczny, zatem rentowne byłoby głównie w dniach wolnych i świątecznych oraz w czasie wakacji. Linia do przejścia przez samorząd.

- Wrocław Sołtysowice - Pasikowice - Trzebnica.

Linia nr 326, jednotorowa, niezelektryfikowana, obecnie o zawieszonym ruchu pasażerskim. Szybkie połączenie Trzebnicy z centrum Wrocławia. Linia do przejścia przez samorząd.

- Wrocław Psie Pole - Mirków - Długoleka.

Linia nr 143, dwutorowa, zelektryfikowana. Możliwość włączenia w okolicach placu Kromera czy Dworca Nadodrze w sieć tramwajową. Połączenie obszarów aktywności gospodarczej z obszarami centralnymi Wrocławia.

- Wrocław Zachodni - Smolec - Kąty Wrocławskie.

Linia nr 274, dwutorowa, zelektryfikowana. Szybkie połączenie z centrum Wrocławia. Możliwość włączenia w okolicach ul. Grabiszyńskiej w sieć tramwajową.

- Wrocław Świniary - Pęgów - Oborniki Śląskie.
Linia nr 271, dwutorowa, zelektryfikowana. Szybkie połączenie z centrum Wrocławia. Możliwość włączenia w okolicach ul. Osobowickiej lub ul. Legnickiej w sieć tramwajową.
- Wrocław Leśnica - Miękinia - Środa Śląska.
Linia nr 275, dwutorowa, zelektryfikowana. Szybkie połączenie z centrum Wrocławia. Wybrane kursy do Środy Śląskiej. Możliwość włączenia w okolicach Leśnicy w sieć tramwajową.
- Wrocław Kuźniki - Brzeg Dolny.
Linia nr 273, dwutorowa, zelektryfikowana. Szybkie połączenie z centrum Wrocławia. Możliwość włączenia w okolicach ul. Kosmonautów w sieć tramwajową.
- Wrocław Główny - Żerniki Wrocławskie.
Linia nr 276, dwutorowa, zelektryfikowana. Szybkie połączenie z centrum Wrocławia. Możliwość włączenia w okolicach Tarnogaju w sieć tramwajową.
- Wrocław Brochów - Siechnice / Czernica - Jelcz-Laskowice.
Linia nr 132 i nr 277, dwutorowa, zelektryfikowana. Szybkie połączenie z centrum Wrocławia. Wybrane kursy do Czernicy i Jelcza-Laskowic. Możliwość włączenia w okolicach Księża Małego w sieć tramwajową.
- Wrocław Kowale - Dobrzykowice - Jelcz-Laskowice.
Linia nr 292, jednotorowa, zelektryfikowana, obecnie o zawieszonym ruchu pasażerskim. Możliwość połączenia z Dworcem Nadodrże, możliwość włączenia w okolicach Kowal w sieć tramwajową. Wybrane kursy do Jelcza-Laskowic.
- Wrocław Główny / Wrocław Świebodzki - Port Lotniczy.
Szybkie i wygodne połączenie Portu Lotniczego Wrocław SA z centrum miasta (Dworzec Główny lub Dworzec Świebodzki). Po zelektryfikowaniu odcinka od Wrocławia Zachodniego do Portu Lotniczego możliwe byłoby wprowadzenie i podłączenie go do sieci tramwajowej. Linia do przejęcia przez samorząd na odcinku Wrocław Zachodni - Port Lotniczy.

Podobnie jak wrocławski węzeł kolejowy można wykorzystać dla obsługi pasażerskiej aglomeracji wrocławskiej, tak i w innych zespołach miejskich czy „mini aglomeracjach”, po odpowiedniej modernizacji torów i przystosowaniu przystanków oraz wprowadzeniu taboru typu „autobus na szynach” o odpowiedniej częstotliwości jazdy, można wykorzystać istniejącą sieć kolejową do obsługi ruchu pasażerskiego. Propozycje wprowadzenia takiego systemu na Dolnym Śląsku:

Węzeł wałbrzyski i kamiennogórski: Przez Wałbrzych i sąsiednie miejscowości wije się linia kolejowa, omijając wzniesienia i tereny nieczynnych już kopalni, prowadząc w przewadze ruch relacji Wrocław - Jelenia Góra, tranzytowy dla zespołu miejskiego. Początek trasy linii północ - południe w Świebodzicach, dalej przez Lubiechów (nowy przystanek w tej miejscowości; dojazd do Książańskiego Parku Krajobrazowego, Zamku Książ i Palmiarni), Szczawienko (obsługa Podzamcza), Poniatów (nowy przystanek; obsługa Poniatowa i Piaskowej Góry), Wałbrzych Miasto, Wałbrzych Centrum (nowy przystanek w rejonie ul. Wysockiego; dogodnie połączenie z centrum miasta), Wałbrzych Fabryczna do stacji Wałbrzych Główny.

Trasa wschód - zachód, stanowiąca przedłużenie od stacji Wałbrzych Główny do Kamiennej Góry przez: Boguszów-Gorce Wschód, Boguszów-Gorce i Boguszów-Gorce Zachód, Czarny Bór (nowy przystanek), Witków Śląski, Jaczków (nowy przystanek), Ptaszków (nowy przystanek).

Trasa polsko - czeska z Kamiennej Góry, przez Błazkową (w pobliżu zabytkowy zespół pocysterski w Krzeszowie), Lubawkę (jeden z największych na Dolnym Śląsku dworców kolejowych, niszczonej od wielu lat) i dalej po czeskiej stronie przez Kralovec, Bernartice, Korenov, Liberec do Trutnova.

Węzeł jeleniogórski: linia Jelenia Góra - Liberec ze stacji Jelenia Góra Główna, przez: Jelenią Górę Zabobrze (nowy przystanek w rejonie ul. Osiedle Robotnicze; obsługa centrum miasta i zachodniej części osiedla Zabobrze), Jelenią Górę Zachodnią, Jelenią Górę Jelchem (dawna Celwiskoza), Jelenią Górę Cieplice, Jelenią Górę Orle, Jelenią Górę Sobieszów, Jelenią Górę Piechowice Dolne i Jelenią Górę Piechowice, Górzyniec, Jelenią Górę Dolną, -Średnią i Górną, Jelenią Górę Hutę i Jakuszyce (nowe przystanki i odbudowa nieczynnej linii do Czech), przez inne liczne stacje po czeskiej stronie, m.in. Harachov, Tanvald, Jablonec do Liberca.

Od stacji Jelenia Góra Główna w drugą stronę, przez przystanki w Łomnicy i Mysłakowicach do Miłkowa i Karpacza oraz Kowar (odgałęzienie linii za Mysłakowicami).

Linia Legnica - Lubin - Głogów z przystankami: Rzeszotary, Raszkówka, Pieszków, Chrótnik (na odcinku Legnica - Lubin), Koźlice, Rynarcice, Rudną, Rudną-Gwizdanów, Grębocice, Przedmoście (na odcinku Lubin - Głogów). Jednocześnie proponuje się wykorzystanie na odcinku Lubin - Polkowice linii przemysłowej z przystankami w Szklarach Górnych i Polkowicach Dolnych.

Linia Legnica - Jawor - Strzegom - Jaworzyna Śląska (stacja węzłowa, połączenie z Wrocławiem, Wałbrzychem i Jelenią Górą), z przystankami: Legnica - lotnisko (Bartoszków), Nowa Wieś Legnicka Warmatowice, zbiornik Słup, Stary Jawor, Rogoźnica, Stanowice.

Linia Jaworzyna Śląska - Świdnica - Dzierżoniów z przystankami: Bolesławice, Świdnica-Kraszowice, Krzyżowa, Mościsko, Dzierżoniów-północny (Nowizna).

Wymienione wyżej trzy linie, poprzez odpowiednią korelację rozkładów jazdy, mogą stanowić dogodne połączenia od Głogowa do Dzierżoniowa.

Węzeł kłodzki utworzony przez trzy linie:

Nowa Ruda - Kłodzko - Bystrzyca Kłodzka z przystankami: w Ścinawce Górnej, Średniej i Dolnej, Bierkowicach, Kłodzku Głównym i Mieście, Krosnowicach i Gorzanowie.

Kłodzko - Nachod od stacji Kłodzko Główne przez Stary Wielisław, Polanicę Zdrój, Szczytną, Duszniki Zdrój, Lewin Kłodzki, Jeleniów, Kudowę Zdrój i dalej odcinkiem nowej linii ze stacją Kudowa Słone do Nachodu w Czechach.

Kłodzko - Stronie Śląskie, od Kłodzka Głównego z przystankami: Kłodzko Miasto, Żelazno, Ołdrzychowice, Trzebieszowice, Radochów, Łądek Zdrój, Stojków do Stronia Śląskiego.

Wymienione propozycje wydają się dzisiaj nazbyt futurystyczne, trudne do realizacji i obecnie mało opłacalne. Jednak należy zastanowić się nad możliwością ich etapowego wdrażania do realizacji, by do końca wykorzystać ich potencjał. By mogły służyć także mieszkańcom regionu, szczególnie zespołów małych i średnich miast. Należy nadmienić, że sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce, znacznie droższa w realizacji, posiada jednak plany ich przebiegu i realizacji poszczególnych odcinków, traktowana jest w głównej mierze jako rezerwa terenu do wykorzystania za 10, 20, a nawet więcej lat. W przypadku linii kolejowych jest to tylko wykorzystanie istniejącej sieci. Utrata możliwości wykorzystania sieci kolejowej może mieć nieodwracalne skutki.

LITERATURA:

- [1] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego*, WBU, Wrocław, sierpień 2002.
- [2] *Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-czeskiego, część polska*, WBU, Wrocław, grudzień 2004.
- [3] *Narodowa strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013 (projekt)*, MI, 2005.
- [4] *Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025 (projekt)*, MI, 2005.
- [5] *Materiały PKP PLK SA, DZDW, GDDKiA, Wrocław, 1999-2005.*
- [6] *Materiały konferencyjne WBU, WBU, Wrocław, 1999-2005.*

REGIONS ROAD AND RAILWAY TRANSPORT CO-OPERATION

Fundamental factor for region development is, except proper localisation, natural resources, the qualified labour and suitable fiscal policy - convenient and efficient communication. Therefore, very important is to take actions to generate suitable connections between road and railway transport.

On Lower Silesia trackage is strongly developed, similarly, nodal points access to the relevant routes.

Because of railway regress, particularly in passenger transport, it has been created an idea to use a railway potential for develop regional and agglomeration transport.

Initially, there is necessity to assess the trackage structure and analyse its potential to improve passenger transport.

Obviously, it requires many analyses and general project, as well as large expenditures for new investments in railway transport.