

Zwiększanie dostępności przystanków kolejowych na przykładzie Jeleniej Góry Zabobrze

Improving the accessibility of railway stations, using the example of Jelenia Góra Zabobrze



Michał Zawodny

Mgr inż.

Politechnika Wrocławska
Wydział Budownictwa Lądowego
i Wodnego, Katedra Dróg,
Mostów, Kolei i Lotnisk

michal.zawodny@pwr.edu.pl
ORCID: 0000-0001-5709-3429

Streszczenie: Artykuł ma na celu zaproponowanie zwiększenia dostępności transportowej regionu Jeleniej Góry, poprzez stworzenie nowego dojścia do przystanku kolejowego Jelenia Góra Zabobrze wykorzystując starotorze Linii Kolejowej 283 zlikwidowane podczas budowy przystanku. Jako rozwiązanie wskazano możliwość zagospodarowania przęsła mostu kolejowego na rzece Bóbr. W tym celu przeanalizowano dostępność transportową przystanku i otoczenia proponując rozwiązanie minimalizujące koszty budowy.

Słowa kluczowe: Jelenia Góra; Przystanek Kolejowy; Dostępność

Abstract: The article aims to propose improving transport accessibility in the Jelenia Góra region by creating a new access route to the Jelenia Góra Zabobrze railway stop, using the old track of Railway Line 283, which was dismantled during the construction of the stop. The solution proposes usage of the span of the railway bridge over the Bóbr River. For the purpose, the transport accessibility of the station and its surroundings was analyzed, proposing a solution that minimizes construction costs.

Keywords: Jelenia Góra; Railway Stop; Accessibility

Wstęp

Celem przystanków kolejowych jest obsługa jak największej liczby podróży. Najbardziej korzystnymi z punktu widzenia mobilności są podróże piesze i te odbywające się zbiorowym transportem publicznym. W niniejszym artykule przeanalizowano jak można zwiększyć dostępność transportową przystanku kolejowego, który już osiągnął sukces w wymianie pasażerskiej. Zamiast likwidowania naturalnie powstałych przejść i przedceptów, artykuł ma na celu promowanie niskokosztowych rozwiązań ułatwiających korzystanie z infrastruktury.

15 grudnia 2019 roku w Jeleniej Górze otwarto nowy przystanek kolejowy – Jelenia Góra Zabobrze. W ramach niniejszego artykułu proponowane jest stworzenie dojścia do wspomnianego przystanku z obszaru Osiedla Robotniczego, mającego większą gęstość zaludnienia niż Zabobrze i przyległe bezpośrednio do przystanku. Obszar ten jest zwarto zabudowany budynkami o

wysokości do 5 kondygnacji. Zabudowa jest przedwojenna, wielkopłytowa, oraz w trakcie budowy są osiedla deweloperskie. Proponowane w artykule rozwiązania skomunikują osiedle z przystankiem wykorzystując starotorze Linii Kolejowej (LK) 283 nieplanowane do odbudowy wraz z wykorzystaniem przęsła wiaduktu kolejowego na cele pieszo-rowerowe. Pierwotnie osiedle miało mieć dedykowany przystanek w okolicy ulicy Drzymały i Kubsza – Jelenia Góra Centrum.

Niniejszy artykuł proponuje alternatywę bez wpływu na warunki ruchu kolejowego. Zakładając maksymalną pieszą odległość akceptowalnego dojścia do przystanku podaną w [2] w wysokości 1000 m, zasięg oddziaływania przystanku obejmie całe Osiedle Robotnicze oraz część Śródmieścia Jeleniej Góry. Odległość 1000 m jest również zgodna z badaniem z USA [1], gdzie średnia odległość dojścia ankietowanych do stacji kolejowej wynosiła około 800 m, a głównym czynnikiem wyboru

podróży pieszej była najszybsza lub najkrótsza droga. Ze względu na średnicowy charakter układu sieci kolejowej w obszarze Jeleniej Góry, nowsza analiza [7] wskazuje na potencjał kolejowych podróży wewnątrzmiastowych w mieście. Wskazano tam długi czas dojścia na przystanki jako jeden z problemów wykorzystania kolei w mieście. Koncepcja zrównoważonej mobilności dotycząca obszaru Jeleniej Góry [8] również wskazuje potrzebę bardziej efektywnego wykorzystania kolei w obszarze by osiągnąć cel. Niniejszy artykuł jest początkiem serii publikacji na temat propozycji działań „u podstaw” w obszarze.

Analiza obszaru przystanku i sytuacji transportowej

Jelenia Góra Zabobrze jest obecnie drugim największym zaraz po stacji kolejowej Jelenia Góra przystankiem na poziomie dobowej wymiany pasażerskiej w wysokości 300-499 w 2024 roku [9]. Lokalizację przystanku pokazano na rys.



1. Lokalizacja przystanku Jelenia Góra Zabobrze [5]

1. Celem przystanku jest nomen omen obsługa pasażerska dzielnicy Zabobrze. Jest to dzielnica będąca wybudowanym w latach 60-90 modernistycznym osiedlem w technologii wielkopłytywowej na polach uprawnych włączonych do Jeleniej Góry wsi Strupice. Jest to dzielnica skupiająca około 30 tysięcy mieszkańców z największą gęstością zaludnienia w mieście, szczególnie w obszarze Zabobrza II [6]. Przystanek znajduje się na terenie najstarszego Zabobrza I. Składa się on z dwóch jednokrawędziowych peronów o długości 150 m i wysokości 0,76 m powyżej główki szyny. W celu budowy przystanku zredukowano przekrój trzytorowy do dwutorowego, przenosząc początek LK 283 w górę kilometrara linii 274, tuż za przystankiem, zaczynając ją rozjazdem. Przekrój trzytorowy pozostał na odcinku Stacja Jelenia Góra do wiaduktów na ulicy Osiedle Robotnicze. Przystanek obsługuje połączenia kolejowe w kierunku Szklarskiej Poręby, Goerlitz, Świeradowa Zdroju, oraz Wrocławia. Przystanek znajduje się pod estakadą na DK 3 w ciągu al. Jana Pawła II w Jeleniej Górze przy której zlokalizowane są dwa przystanki autobusowe – około 400 m na wschód Paderewskiego, oraz 400 m na zachód Grunwaldzka, obsługiwane przez 7 linii autobusowych miejskiego przewoźnika MZK, oraz 7 linii PKS – Powiatowej Komunikacji Karkonoskiej. Proponowane rozwiązanie umożliwi dojście do przystanku Osiedle Robotnicze, który daje podróżnym alternatywne połączenia

autobusowe, kolejne 5 linii MZK oraz jedną nocną. Lokalizację przystanku w sieci połączeń MZK pokazano na rys. 2.

W Jeleniej Górze sytuacja transportowa jest daleka od idealnej. W 2019 roku 71,9% podróży stanowił udział podróży transportem indywidualnym wewnątrz obszaru Miasta Jelenia Góra, przy 0,1% udziału podróży koleją, jednak dla obszaru z gminami ościennymi udział podróży koleją wzrasta już do 2,1% [6]. Wtedy omawiany w niniejszym artykule przystanek nie funkcjonował, ponad to nie była oddana do ruchu LK 308 do Mysłakowic i dalej LK 340 do Karpacza. W planach jest również odbudowa dalszej części LK 308 do Kowar i Ogorzelca oraz LK 283 do Lwówka Śląskiego, której aktualny początek to rozjazd zlokalizowany w bezpośredniej bliskości przystanku. Proponowana w niniejszym artykule inwestycja przyczyni się do lepszej obsługi transportowej miasta koleją, zbliżając je do celów zrównoważonej mobilności. Jednocześnie nie wpłynie na istniejący i planowany do odbudowy układ torowy.

Dojście południowe pozwoli również zrekomensować brak wybudowanego przystanku Jelenia Góra Centrum na ulicy Kubsza/Drzymały. Był on planowany przy niezrealizowanej koncepcji Jeleniogórskiej Kolei Miejskiej [6]. Ze względu na konstrukcję nasypu zakończonego murem oporowym bezpośrednio przy ulicy Drzymały, konieczne byłoby zbudowanie peronu na konstrukcji wsporczej, co zwiększyłoby koszty bu-



2. Lokalizacja przystanku na sieci transportu publicznego, przystanek zaznaczony na czerwono [4]

dowy. Opcją alternatywną byłaby budowa przystanku tuż pod kamienicami w miejscu ogródków w okolicy Drzymały 2. Rozwiązanie proponowane w artykule pozwoli stworzyć dogodny dojazd do przystanku Jelenia Góra Zabobrze zaledwie około 400-500m od lokalizacji niepowstałego Jelenia Góra Centrum.

Propozycja zwiększenia dostępności transportowej przystanku

Ze względu na budowę przystanku przekrój trzytorowy zredukowano do dwóch torów, by przy dwóch używanych torach zlokalizować perony jednokrawędziowe. Zlikwidowano kilkaset metrów dawnego przebiegu nieczynnej LK 283 i jej włączenie w LK 274 rozwiązano rozjazdem widocznym na rys.

3. Poprzez lokalizację blisko mostu kolejowego nad rzeką Bóbr, rozjazd złączający przekrój od strony stacji Jelenia Góra wykonany został za wiaduktami nad ulicą Osiedle Robotnicze, a przed mostem na rzece Bóbr, powodując, że jest on obecnie wyłączony z użytkowania. Jest to trzecie przesło mostu, dobudowane później, po budowie LK 283. Nie poszerzono wszystkich podpór i wykorzystano konstrukcję kratownicową do większych rozpiętości przesł. Kratownica ma konstrukcję spawaną. Analiza samej konstrukcji i zdjęć archiwalnych dostępnych w Internecie pozwoliła określić jej wiek na 30-35 lat. Jest to więc konstrukcja stosunkowo nowa, oględziny na miejscu wskazują na dobry stan techniczny. Zdjęcie wykonane z przystanku pokazano na rys. 4. W ramach artykułu proponowane jest więc zagospodarowanie jej na kładkę pieszą lub pieszo-rowerową. W takcie wykonywania zdjęć widocznych na rys. 3-4



3. Nowy początek LK 283 bezpośrednio na północ od przystanku Jelenia Góra Zabobrze



4. Most kolejowy na rzece Bóbr widoczny z przystanku – widoczny przebieg w miejscu proponowanego dojścia

przeszło było wykorzystywane w celu dojścia od Osiedla Robotniczego, co wskazuje na potrzebę wykonania tego dojścia w sposób bezpieczny i dostosowany do osób z niepełnosprawnościami. Na rys. 4. Warty uwagi jest widoczny przebieg, w użyciu przez mieszkańców w trakcie wykonywania zdjęć do artykułu w 2022 roku. Widoczne ślady w okolicach przyczółku wskazują, że mieszkańcy regularnie używają nielegalnego dojścia, przekraczając również tory w celu dojścia na wschodnią stronę ulicy Osiedle Robotnicze.

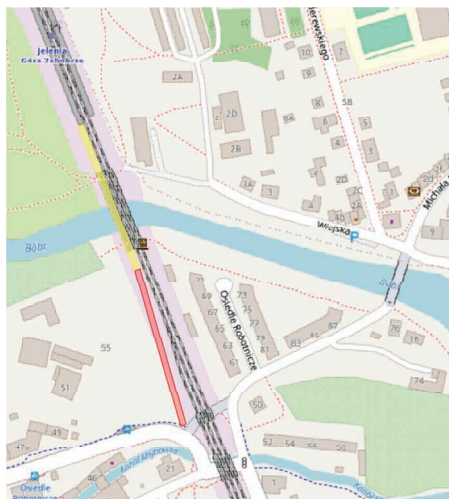
Autor sugeruje przebudowę nieużywanego kratownicy mostu kolejowego na ciąg pieszy oraz wybudowanie rampy wzdłuż nasypu od ul. Osiedle Robotnicze do mostu kolejowego. Tańszą alternatywą byłyby schody, jednak nie są one przyjazne dla osób z niepełnosprawnościami. Proponowane rozwiązanie pokazano na rys. 5. Obecnie od strony proponowanej rampy znajduje się budowana hala, jednak jest ona od-

dalona około 30m od osi toru lewego w użyciu, czyli środkowego w przekroju trzytorowym, co pozwoli zmieścić rampę, która musi wynieść dojście na wysokość nasypu, około 3,7 m według danych dostępnych na [3]. Przy odległości 150 metrów da to spadek około 2,5%, który zagwarantuje dogodny dojazd. Autor sugeruje również rozważenie poszerzenia nasypu za przystankiem na drogę pieszo-rowerową w celu promocji podróży pieszych i rowerowych. Wykorzystywana kratownica ma skrajnie kolejową, więc zmieszczą się na niej dwumetrowe ciągi pieszy i rowerowy. Po drugiej stronie estakady na al. Jana Pawła II znajduje się generator ruchu w postaci Zespołu Szkół Ogólnokształcących i Technicznych oraz galeria handlowa. Proponowane dojście należy ogrodzić w celu zminimalizowania szansy wejścia pod pociąg lub spadnięcia z mostu. Bariery spowodują również poczucie bezpieczeństwa podróżnych zachęcając do podróży pieszej.

legalnego dojścia przez mieszkańców wskazuje na potrzebę inwestycji. Uniknie też niebezpiecznego przekraczania torowiska, oraz rzeki Bóbr nieczynnym prześłem mostu kolejowego z wybrakowanym pomostem technicznym oraz niezabezpieczoną szczeliną pomiędzy prześłami mostu. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Agrawal A. W., Schlossberg M., Irvin, K. How far, by which route and why? A spatial analysis of pedestrian preference. *Journal of Urban Design*, 2008, 13(1), s. 81–98. <https://doi.org/10.1080/13574800701803472>
- [2] Bąk A. Analiza dostępności pieszej stacji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w województwie małopolskim, *Transport Miejski i Regionalny*, 2020, 08, s. 5-10
- [3] geoportal.gov.pl (dostęp: 11.09.2025)
- [4] <https://miasto.jeleniogora.pl/content/schemat-uk%C5%82adu-komunikacyjnego> (dostęp: 10.09.2025)
- [5] <https://www.openstreetmap.org/> (dostęp: 10.09.2025)
- [6] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Jeleniej Góry oraz Gmin, z którymi Miasto Jelenia Góra zawarło Porozumienie Międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Jelenia Góra, lipiec 2013 r
- [7] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Jeleniej Góry oraz Gmin, z którymi Miasto Jelenia Góra zawarło Porozumienia Międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. wrzesień 2021, TRAKO projekty transportowe
- [8] Staśkiewicz D., Hareża O., Protyńska U., Małyś M. Koncepcja zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym Jeleniej Góry, *Transport Miejski i Regionalny*, 2023, 08, s. 17-24
- [9] Urząd Transportu Kolejowego: Wymiana pasażerska - Dane o stacjach 2024



5. Proponowane dojście, na żółto część wykorzystująca szerokość starotorza, na czerwono proponowana rampa na konstrukcji ziemnej/wsporczy (opracowanie własne na podkładzie [5])

Podsumowanie

W ramach artykułu zaproponowano wybudowanie rampy wzdłuż nasypu, oraz wykorzystanie nieużywanego prześła mostu na zlikwidowanej części LK 283, by umożliwić korzystanie z przystanku Jelenia Góra Zabobrze mieszkańcom Osiedla Robotniczego i części Śródmieścia Jeleniej Góry.

Proponowane dojście może zostać poddane w wątpliwość ze względu na kładkę w postaci „Garbatego Mostku” około 250m na wschód od mostu kolejowego, jednak dojście do przystanku jest możliwe tylko od północnej strony i należy pokonać całą długość przystanku „na około”. Wybieranie nie-