

7

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

Wydział Rekreacja i Turystyka

Kierunek: Ruch Turystyczny

Zdzisława Dubaniowska

**Wpływ procesu inwestycyjnego modernizacji
linii kolejowej E- 59 Wrocław – Poznań
na środowisko i atrakcyjność turystyczną sąsiadujących
terenów**

Praca licencjacka

Opiekun naukowy:

dr Karolina Królikowska

Zatwierdzam

.....

Wrocław,

Wrocław 2014

SPIS TREŚCI:

Wstęp

Rozdział 1. Cel pracy

- 1.1. Zakres pracy
- 1.2. Aspekty oddziaływania inwestycji na środowisko
- 1.3. Przedstawienie uwarunkowań prawnych i realizacyjnych w obszarze ochrony środowiska w procesie inwestycyjnym na przykładzie modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Rawicz.
- 1.4. Ocena wpływu modernizacji linii kolejowej E59 na atrakcyjność turystyczną przyległych terenów

Rozdział 2. Metodyka badań - prezentacja

- 2.1. Analiza dokumentów źródłowych – regulacje prawne, decyzje administracyjne, w tym dot. ochrony środowiska, normy etyczne oraz walory turystyczne terenów w rejonie prowadzonej inwestycji.
- 2.2. Wywiad pogłębiony z ekspertami
- 2.3. Metodyka wywiadu pogłębionego z ekspertami
- 2.4. Obserwacja uczestnicząca własna

Rozdział 3. Charakterystyka obszaru badań.

- 3.1. Rys historyczny powstania linii kolejowej Wrocław – Poznań
- 3.2. Lokalizacja inwestycji
- 3.3. Klimat
- 3.3. Charakterystyka terenów, przez które przebiega inwestycja
- 3.4. Warunki gruntowo- wodne

Rozdział 4. Atrakcyjność terenów przyległych do realizacji inwestycji

- 4.1. Walory kulturowe
- 4.2. Walory przyrodnicze
- 4.3. Walory krajobrazowe

Rozdział 5. Cel inwestycji

- 5.1. Europejskie znaczenie linii kolejowej Wrocław Poznań
- 5.2. Otoczenie realizacyjne
- 5.3. Finansowanie
- 5.4. Cel modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań
- 5.5. Zakres rzeczowy modernizacji

Rozdział 6. Uwarunkowania formalno- prawne realizacji inwestycji

- 6.1. Podstawowe uregulowania prawne.
- 6.2. Wymagania formalne na etapie przygotowania inwestycji –projektowanie
- 6.3. Wymagania formalne inwestycji – wykonawstwo robót

Rozdział 7. Realizacja inwestycji

- 7.1 Etap przygotowania inwestycji
- 7.2 Realizacja inwestycji
- 7.3. Eksploatacja i utrzymanie linii kolejowej po zakończeniu inwestycji

Rozdział 8. Wyniki przeprowadzonych badań

- 8.1. Wywiad pogłębiony z ekspertami
- 8.2. Obserwacja uczestnicząca własna
- 8.3. Analiza danych zebranych podczas wywiadów

Rozdział 9. Wnioski

SPIS RYCIN

ZAŁĄCZNIKI

BIBLIOGRAFIA

WSTĘP

Rozwój środków transportu w XX w. umożliwił upowszechnienie zjawiska turystyki. W II poł. XX wieku stały się powszechne środki transportu takie jak samochód, kolej i samolot, co sprawiło, że turystyka stała się dostępna nie tylko dla osób bardzo zamożnych, ale i dla szeroko rozumianej klasy średniej.

W zależności od pokonywanego dystansu, warunków geograficznych, wyboru sposobu podróżowania, mogą być brane pod uwagę w podróżach turystycznych - transport lądowy (drogowy, kolejowy), transport lotniczy oraz transport wodny (statki, promy, jachty).

Rozwój turystyki jest ściśle uzależniony od:

- Stopnia dostępności atrakcji
- Szybkości i wygody podróży
- Bezpieczeństwa podróży

Z kolei, na wybór przez turystę środka transportu i sieci połączeń wpływ mają:

- Cel podróży
- Odległość, jaką turysta ma do przebycia
- Czas i środki, jakimi dysponuje turysta
- Wiek turysty, sprawność fizyczna, preferencje (np. strach przed lataniem)
- Zasięg sieci i stan techniczny infrastruktury linii kolejowej, dróg, lotnisk, portów
- Stan taboru - autobusów, pociągów, samolotów, statków
- Organizacja przewozów: rozkład jazdy, częstotliwość połączeń, czas podróży
- Zaplecze techniczno-usługowe
- Koszty podróży

Chociaż w II poł. XX w. wydawało się, że transport pasażerski zostanie zdominowany przez samochód i samolot, przewidywania te zmieniło pojawienie się szybkiej kolei w Japonii, gdzie uzyskuje się prędkości rzędu 450 – 550 km/h. Obecnie szybkie połączenia kolejowe typ TGV (Train a Grande Vitesse) realizowane są również we Francji, Niemczech, Hiszpanii, Belgii, Holandii, a ostatnio do krajów tych dołączyły Chiny, realizujące chyba największy w świecie projekt budowy sieci szybkiej kolei.

Niezaprzeczalnym atutem szybkiej kolei ($V > 200$ km/h) jest bezpieczeństwo podróży, komfort i szybkość połączeń pomiędzy centrami miast w stosunku do połączeń lotniczych.

W Polsce, w związku usamorządowieniem przewozów regionalnych powstała tendencja likwidacji nierentownych połączeń kolejowych - w ostatnich latach, szereg typowo turystycznych miejscowości zostało pozbawionych dojazdu kolejowego (są wśród nich np. Darłowo, Mielno, Połczyn Zdrój, Karpacz, Kowary).¹

Należy jednak zauważyć, że miejscowe społeczności rozpoczynają walkę o przywrócenie zlikwidowanych połączeń i rewitalizację zamykanych odcinków, widząc w tym szansę na poprawę jakości życia (przypr. własny).

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej umożliwiło objęcie programami pomocowymi wielu gałęzi życia i gospodarki, w tym również transportu kolejowego. W bieżącej perspektywie finansowej, obejmującej lata 2007 - 2013, projekty poprawy stanu infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowane są w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ).

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko realizowany jest również Projekt nr CCI 2007PL161PR001 „Modernizacja linii kolejowej E59 Odcinek Wrocław - Poznań, Etap II. Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697”.² Niniejsza praca poświęcona jest wpływowi realizacji tego Projektu na środowisko i atrakcyjność turystyczną terenów, przez które przebiega linia kolejowa E59.

Rozdział 1.

Cel pracy

Celem niniejszej pracy jest prezentacja i ocena oddziaływania modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego na środowisko (przyrodnicze i społeczne) oraz jej wpływ na atrakcyjność turystyczną sąsiadujących terenów.

1.1. Zakres pracy jest następujący:

- a. Zdobycie i usystematyzowanie wiedzy na temat obowiązujących uregulowań prawnych, z uwzględnieniem ochrony środowiska podczas projektowania i realizacji dużych projektów infrastrukturalnych.

¹ Pawlikowska- Piechotka A. „Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne” s. 99 Wydawca: Nova Res Wydawnictwo Innowacyjne, Gdynia 2009

² Tadeusz Sobotnik – Założenia i wdrożenie modernizacji linii kolejowej E59. Przegląd komunikacyjny 10/2013. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej, Warszawa 2013.

- b. Uzyskanie ogólnych informacji o zakresie, czasie realizacji i spodziewanych efektach modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Rawicz.
- c. Zapoznanie się z przebiegiem prac przygotowawczych i projektowych, w tym – w zakresie realizacji wymagań dotyczących ochrony środowiska.
- d. Realizacja wymagań środowiskowych na etapie projektowania - zakres robót, przykłady rozwiązań technicznych.
- e. Realizacja wymagań środowiskowych na etapie wykonawstwa robót, tj. problemy wykonawcze, przykłady negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko.
- f. Identyfikacja terenów i obiektów atrakcyjnych turystycznie w sąsiedztwie modernizowanej linii kolejowej E59.
- g. Dostępność terenów i obiektów atrakcyjnych turystycznie przed i po modernizacji, z uwzględnieniem likwidacji istniejących barier.
- h. Perspektywy i możliwości rozwoju usług turystycznych na terenach atrakcyjnych turystycznie w sąsiedztwie modernizowanej linii kolejowej E59.

1.2. Aspekty oddziaływania inwestycji na środowisko

W trakcie realizacji inwestycji podejmowane są działania, celem których jest zminimalizowanie oddziaływania inwestycji na środowisko i szeroko rozumianą ochronę środowiska w trakcie realizacji inwestycji i po jej zakończeniu.

Do bezpośrednich aspektów oddziaływania inwestycji na środowisko można zaliczyć aspekty formalno – prawne, tj. istniejące uregulowania prawne, w tym - wymagania środowiskowe Parlamentu Europejskiego na etapie planowania, projektowania, wykonawstwa wszystkich robót i bezpośredniej odpowiedzialności za nie, a także późniejszej eksploatacji linii kolejowej.

Niezależnie od celów w skali makro (układ transportowy kraju), realizacja tak wielkiej inwestycji ma bezpośredni wpływ i znaczenie dla obszaru, na którym jest realizowana - będą to aspekty ekonomiczne, społeczne i kulturalne.

Autorka pracy, będąc mieszkanką Gminy Oborniki Śląskie, w sposób ciągły styka się ze skutkami realizowanych od 2011r. prac, w związku z czym – wykorzystane będą również jej własne obserwacje i doświadczenia.

Poprzez analizę bezpośrednich aspektów oddziaływania inwestycji na środowisko, dokonana zostanie ocena realizacji wymagań prawnych przez podmioty realizujące tę inwestycję przez pryzmat sukcesów i szkód, z jakimi mamy do czynienia podczas jej realizacji.

Przez analizę pośrednich aspektów oddziaływania inwestycji, dokonana będzie ocena wpływu, jaki realizacja inwestycji ma na świadomość społeczną, a w szczególności – w aspekcie wykorzystania możliwości udziału lokalnej społeczności w rozwoju zamieszkiwanej okolicy i poszanowaniu środowiska.

Zostanie sprawdzone, czy w związku ze zbliżającym się ukończeniem prac modernizacyjnych (2015r.) podejmowane są jakiegokolwiek przedsięwzięcia kulturalne, ekonomiczne i społeczne, wykorzystujące klimat towarzyszący prowadzeniu inwestycji.

Rozpoznane będzie, czy społeczność lokalna była poinformowana o procesie inwestycyjnym i możliwości wpływu na możliwości i sposób zabezpieczenia lokalnych i prywatnych interesów na etapie projektowania, realizacji i późniejszej eksploatacji infrastruktury kolejowej.

Rozpoznanie i przeanalizowanie powyższych aspektów realizowanej inwestycji pozwoli na ocenę jej oddziaływania na środowisko i wpływ na atrakcyjność turystyczną rejonów przyległych.

1.3. Uwarunkowania prawne i realizacyjne w obszarze ochrony środowiska w procesie inwestycyjnym na przykładzie modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Rawicz.

Dla dokonania oceny otoczenia formalnoprawnego realizacji inwestycji i realizacji wymagań prawa przez inwestora – w dalszej części pracy przedstawione zostaną główne obowiązki inwestora, oceniony zostanie również sposób ich realizacji na etapie przygotowania i realizacji inwestycji.

1.4. Ocena wpływu modernizacji linii kolejowej E59 na atrakcyjność turystyczną przyległych terenów.

Ocena zostanie dokonana na podstawie przeprowadzonej analizy dostępnych dokumentów, obserwacji własnych (mieszkam na obszarze objętym inwestycją) oraz wywiadu przeprowadzonego wśród mieszkańców obszaru objętego i sąsiadującego z inwestycją. Wyniki oceny zostaną przedstawione w dalszej części pracy.

Rozdział 2

Metodyka badań

2.1. Analiza dokumentów źródłowych

W ramach niniejszej pracy przeprowadzono analizę następujących dokumentów: przedmiotu zamówienia dla robót modernizacyjnych oraz nadzoru nad inwestycją, regulacji prawnych, dokumentów formalnych i uzyskanych decyzji administracyjnych, w tym dot. ochrony środowiska, norm etycznych oraz walorów turystycznych terenów w rejonie prowadzonej inwestycji.

Szczególne uregulowania i obowiązki Inwestora na etapie przygotowania, realizacji inwestycji i późniejszej eksploatacji linii kolejowej w obszarze ochrony środowiska, wynikające ze specyfiki realizowanego zamówienia - zawarte są w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji i zostaną zaprezentowane w dalszej części pracy.

2.2. Wywiad pogłębiony z mieszkańcami i ekspertami - metodyka wywiadu.

Dla zbadania stanu wiedzy mieszkańców na temat prowadzonej inwestycji, jej wpływu na środowisko i komfort życia w trakcie prowadzonych robót, problemów związanych z tymi pracami, a także oczekiwań mieszkańców związanych z efektami realizowanego projektu przeprowadzony został wywiad pogłębiony. Wyniki wywiadu i ich ocena zostaną zaprezentowane w dalszej części pracy,

W niniejszej pracy dokonano wywiadu pogłębionego z 12-toma osobami za pośrednictwem indywidualnej rozmowy z respondentem. Wybór respondentów był niełatwy, ponieważ mieszkańcy chętnie rozmawiają, ale już mniej chętnie wyrażają zgodę na przeprowadzenie wywiadu. W opinii autorki pracy, udało się zebrać reprezentację właściwą dla opisanego podstawowych kwestii związanych z realizowaną inwestycją i problematyką opisaną w niniejszej pracy. Pytania do wywiadu są standaryzowane i mają charakter otwarty, transkrypcja wywiadu pogłębionego znajduje się w załączniku nr 1 do pracy.

Wywiady przeprowadzono z:

- Inżynierem Projektu nadzorującym inwestycję,
- 2 prezesami miejscowych stowarzyszeń: „Okolice” i „Razem dla Bagna”,

- Dyrektorem OSIR Oborniki Śląskie (będącym też wiceprezesem Stowarzyszenia Kultury Fizycznej Sportu i Rekreacji),
- 2 osobami prowadzącymi działalność gospodarczą, przy czym - właścicielka sklepu w Osoli jest przewodniczącą rady sołeckiej, druga jest właścicielem Biura Podróży w Obornikach Śląskich (niezrzeszona),
- Sołtysem Osoli,
- Radną Gminy Oborniki Śląskie,
- 2 działaczkami rady Sołeckiej, przy czym, jedna z nich - kierowniczka lokalnego przedszkola, druga - lokalna działaczka społeczna współpracująca z MGO,
- 2 osobami zamieszkujące w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku PKP w Osoli, przy czym, jedna z nich – emerytka, druga - pracownik kasy biletowej na dworcu PKP Wrocław Główny, niezrzeszone w żadnych organizacjach.

Wszystkie osoby, z którymi przeprowadzono wywiady, zamieszkują w rejonie bezpośredniego oddziaływania inwestycji kolejowej.

Pytania do wywiadu pogłębionego:

1. Wiek?
2. Płeć?
3. Wykształcenie?
4. Zawód?
5. Funkcja społeczna?
6. Źródło utrzymania?
7. Czy zamieszkuje na stałe w rejonie objętym inwestycją?
8. Z jakiego środka transportu korzysta Pan/i najczęściej i dlaczego?
9. Czy zna Pan /i organizacje społeczne działające lokalnie, jeśli tak to jakie?
10. Czy słyszał/a Pan/i lub czy był/a Pan/i poinformowany/a o próbie nawiązania kontaktu przed rozpoczęciem inwestycji i możliwością składania uwag i wniosków (formalne, nieformalne, kto to był, inwestor, wykonawca, gmina, jaki był charakter spotkania)?
11. Jeśli takie spotkanie się odbyło – jeśli uczestniczył Pan/i w takim spotkaniu, to proszę powiedzieć:
 - a. Gdzie było zorganizowane ?

- b. Jaka była frekwencja, szczególnie osób, które mieszkają w sąsiedztwie prowadzonej inwestycji ?
 - c. Jakie były poruszane problemy?
12. Czy poruszane przez mieszkańców problemy są czy były rozwiązywane?
 13. Jakie problemy nie zostały rozwiązane?
 14. Czy są rozpoznawane nowe problemy wynikające z realizacji inwestycji? Jakież? Czy były zgłaszane? Komu?
 15. Czy realizacja inwestycji wpłynęła na ilość odwiedzin przez turystów?
 16. Co zmieniło się w związku z trwającą modernizacją, co mógłby Pan/i uznać za zdarzenie pozytywne?
 17. Co zmieniło się w związku z trwającą modernizacją, co mógłby Pan/i uznać za zdarzenie negatywne?
 18. Czy uważa Pan/i, że zrealizowanie inwestycji będzie miało wpływ na atrakcyjność turystyczną sąsiadujących terenów z inwestycją? Dlaczego?
 19. Czy uważa Pan/i, że po ukończeniu realizacji inwestycji będzie mogła rozwijać się np. jakaś przedsiębiorczość lokalna, jeśli tak to jaka?
 20. Co wpłynęło na poziom zadowolenia Pana/i w związku z modernizacją?
 21. Co wpłynęło na poziom niezadowolenia Pana/i w związku z modernizacją?
 22. Jak Gmina mogłaby wykorzystać efekty modernizacji linii kolejowej E59 dla własnej promocji?
 23. Jakie przedsięwzięcia inwestycyjne Gminy, w powiązaniu z modernizacją linii kolejowej mogłyby podnieść atrakcyjność terenów?
 24. Czy ma Pan/i jakieś własne propozycje na rozwój atrakcyjności turystycznej terenów sąsiadujących z inwestycją po jej ukończeniu?

2.2. Obserwacja uczestnicząca własna

Autorka pracy od 2000 roku jest mieszkanką Osoli. Działka, na której mieszka z rodziną graniczy z terenem PKP – przystankiem kolejowym Osola. Od rozpoczęcia inwestycji – początkowo w sposób bierny obserwowała otoczenie, a od jesieni 2011 roku, aktywnie reaguje na nieprawidłowości, jakie obserwuje podczas prowadzonych robót.

Podczas dojazdów do Wrocławia na zajęcia w WSB, autorka pracy prowadzi obserwacje postępu prac na terenie Gminy Oborniki Śląskie, ponieważ droga nr 342 na odcinku

Oborniki Śląskie – Szewce biegnie równolegle do linii Wrocław – Poznań i w niewielkiej od niej odległości (50 – 200 m), podobnie jak droga krajowa nr 5 na odcinku Żmigród - Korzeńsko.

Ze względu na tematykę objętą pracą licencjacką przeprowadzono samodzielne wizje w miejscach podlegających modernizacji, np. stacja Żmigród, Oborniki Śląskie, przystanki w Pęgowie i Osoli, a także miejscach atrakcyjnych turystycznie.

Spostrzeżenia i wyniki obserwacji były przekazywane bezpośrednio do radnej Gminy Oborniki Śl., która w imieniu mieszkańców podejmowała interwencje u Inwestora i Wykonawcy. Ponadto, autorka pracy uczestniczyła w wizji lokalnej z Wykonawcą robót w związku z zanieczyszczeniem drogi na przejeździe w Osoli (XI 2011), aktywnie uczestniczy w spotkaniach Stowarzyszenia Okolice, z którym, w maju 2014r. przygotowano wystąpienie do Inwestora w sprawie obniżenia wysokości ekranów akustycznych w Osoli i zmiany ich rodzaju.

Spostrzeżenia autorki pracy, dotyczące wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, warunki życia mieszkańców oraz atrakcyjność turystyczną – były dokumentowane w formie notatek i fotografii. Opisy i fotografie z obserwacji są zamieszczone w dalszej części pracy. Karta zbiorcza z obserwacji uczestniczącej własnej stanowić będzie załącznik nr 2 do pracy.

Rozdział 3

Charakterystyka obszaru badań.

3.1. Rys historyczny powstania linii kolejowej Wrocław – Poznań

Ożywienie gospodarcze, jakie nastąpiło po okresie Wiosny Ludów - sprzyjało rozwojowi sieci kolejowej w Europie. Przewodzącą rolę w ówczesnej Europie miało niemieckie budownictwo inżynierskie, co czyni pozostawione obiekty architektoniczne i inżynierskie zabytkami techniki w skali europejskiej, a nawet światowej.

Podobnie, jak w większości krajów europejskich, w Prusach administrujących wówczas Dolnym Śląskiem przyjęto system budowy kolei przez prywatne spółki akcyjne. Przyczyną takiego rozwiązania były olbrzymie koszty inwestycji, trudne do uniesienia przez słaby budżet państwa oraz potrzeba prywatnych przedsiębiorców, którzy

w budowie kolei upatrywali szansy na wzbogacenie się, dając tym samym impuls dla rozwoju gospodarczego kraju.

Wiele środowisk Wrocławia zgłaszało chęć udziału w budowie kolei. Przykładem np. śląskiej inicjatywy było powstanie około 1830 roku trzech projektów.

Pierwszy sporządzony przez pruskiego kupca Fr. Wollfa miał łączyć Wrocław z Berlinem, drugi przez wrocławskiego kupca Frieshera zakładał połączenie Wrocławia ze Świebodzicami, z kolei trzeci, autorstwa hrabiego A.M. Renorda ze Strzelec Opolskich - planował połączenie Wrocławia z Górnym Śląskiem. Wzorowana na angielskim modelu ustawa kolejowa z 1838r. zakładała budowę kolei przez prywatne spółki akcyjne na określonych przez państwo zasadach.

Na terenie dzisiejszego Dolnego śląska ukształtowały się cztery Towarzystwa Akcyjne, które zmierzały do stworzenia układu transportowego pomiędzy Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym, a dynamicznie rozwijającym się Wrocławiem. Od początku lat czterdziestych do lat osiemdziesiątych XIX w, Towarzystwa te wyznaczyły najważniejsze kierunki rozwoju sieci kolejowej w regionie.

W pierwszej kolejności podjęto budowę szlaku z Wrocławia do Oławy – uruchomionego 22 maja 1842r. Drugim kierunkiem działania Towarzystwa była oś północ - południe, gdzie od lat pięćdziesiątych przez Poznań (1856) łączyła się z Koleją Wschodnią, a od lat siedemdziesiątych - prowadziła w kierunku południowym, ku granicy austriackiej. Szlak odgałęział się w Kamieńcu Żąbkowickim w kierunku Kędzierzyna Koźła (1876) tworząc tzw. Magistralę Podsudecką łączącą Berlin z Górnym Śląskiem. Towarzystwo Kolei Dolnośląsko - Marchijskiej (NME) miało na celu połączenie stolicy prowincji – Wrocławia – ze stolicą państwa w Berlinie.³

W założeniach budowy, linia kolejowa przebiegać miała ze Szczecina do Wrocławia i miała utworzyć szlak tranzytowy do portu szczecińskiego, dla przewozu węgla i wyrobów hutniczych. Jako pierwszy został zbudowany odcinek pomiędzy Szczecinem i Stargardem, oddany do użytku **1 maja 1846r.** Odcinek ten został wybudowany przez Towarzystwo Kolei Berlin-Szczecin (Berlin - Stettiner Eisenbahn - Gesellschaft) i był przedłużeniem oddanej do użytku 15 sierpnia 1843r. linii kolejowej Berlin –Szczecin.

³ Keller red., „Dzieje kolei w Polsce”. Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik 2012

Do budowy odcinka Stargard - Poznań powołano Towarzystwo Kolei Stargard - Poznań (Stargard - Posener Eisenbahn - Gesellschaft). Prace rozpoczęto od strony Stargardu 20 marca 1846r. Budowa trwała ponad dwa lata. Odcinek Szczecin – Poznań został oddany do użytku w dniu **09.08.1848r.**

Pod zarządem Towarzystwa Kolei Górnośląskich, w dniu **29.10.1856r.** oddano do użytku odcinek z Poznania przez Leszno do Wrocławia.

Na terenie Wrocławia koniecznym stało się wybudowanie przeprawy przez Odrę. Był to most o 33 przęsłowej konstrukcji stalowej o łącznej długości 380 m (dwa przęsła były obrotowe, ze względu na żeglowność rzeki). Konstrukcja ta znajdowała się w pobliżu obecnego drogowego Mostu Milenijnego).

27 września 1856r. linią kolejową na odcinku Wrocław Główny – Leszno odbył się próbny przejazd lokomotywy parowej. Pierwszy regularny kurs pociągu miał miejsce 27 października 1856 r. Uroczyste otwarcie linii nastąpiło dwa dni później, **29 października 1856r.**

Do roku 1886 linia Wrocław – Poznań była jednotorowa. W XX – leciu międzywojennym, linia kolejowa Wrocław - Poznań była linią międzynarodową, a stacja w Lesznie pełniła funkcję stacji granicznej z kontrolą graniczną. Granicę przekraczały 2 pociągi osobowe oraz pociąg pospieszny 801/802 relacji Wrocław – Gdańsk – Wrocław. Do Rawicza docierały również 2 pociągi osobowe z Poznania.⁴

W roku 1977 zakończono elektryfikację linii kolejowej nr 271 Wrocław – Poznań, a w roku 1998, po wykonaniu remontu na odcinku Wrocław Osobowice – granica województwa dolnośląskiego podwyższono prędkość jazdy pociągów pasażerskich do 140 km/h.⁵

3.2. Lokalizacja inwestycji

W województwie dolnośląskim linia kolejowa przebiega przez:

- Teren dwóch starostw powiatowych: Wrocław i Trzebnica,
- Miasta: Wrocław, Oborniki Śląskie, Żmigród,
- Gminy: Wisznia Mała, Oborniki Śląskie, Prusice, Żmigród.

⁴ [http:// pl.wikipedia.org/wiki/Linia kolejowa nr 271](http://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa_nr_271), luty 2014

⁵ tamże

3.3. Klimat

Warunki klimatyczne tego rejonu należą do umiarkowanych i w dużej mierze uwarunkowane są wpływami oceanicznymi związanymi z globalną cyrkulacją mas powietrza napływającego z południowego Atlantyku.

Obszar gminy położony w obrębie dzielnicy wrocławskiej charakteryzuje się wysoką średnią roczną temperaturą $+8,5^{\circ}\text{C}$ i długim okresem wegetacyjnym, wynoszącym 225 dni. Mniej korzystne warunki klimatyczne panują w obrębie Wzgórz Trzebnickich.

Średnie roczne temperatury powietrza wynoszą tu również ok. $8,5^{\circ}\text{C}$, przy czym najchłodniejszym miesiącem jest styczeń, ze średnimi temperaturami od $-0,5^{\circ}\text{C}$ do $-1,0^{\circ}\text{C}$, a najcieplejszym lipiec – średnia temperatura wynosi $18,0 - 18,5^{\circ}\text{C}$. Przedwiośnie trwa średnio 40-50 dni, wiosna ok. 40 dni, lato 90-100 dni, jesień trwa ok. 30 dni, natomiast termiczna zima 40-50 dni. Liczba dni z przymrozkami wynosi 100 -110.⁶

3.4. Charakterystyka terenów przyległych do linii kolejowej

Linia E59 przebiega przez tereny z przewagą gruntów rolnych. Gminy: Trzebnica, Wisznia Mała, Oborniki Śląskie, Prusice oraz Żmigród mają charakter typowo rolniczy. Gmina Oborniki Śląskie jest gminą z tradycjami turystyczno-leczniczymi, ze względu na znaczny udział obszarów leśnych, które stanowią 34% powierzchni gminy, przy 52% powierzchni, którą zajmują użytki rolne. Natomiast w gminie Żmigród, tereny leśne zajmują 29% powierzchni, a unikatem w skali europejskiej jest Park Krajobrazowy "Dolina Baryczy".

3.4. Warunki gruntowo – wodne

W obszarze objętym inwestycją prac występują cztery piętra wodonośne: czwartorzędowe, neogeńsko-paleogeńskie, triasowe i permskie. Ogólnie klasa jakości badanych wód czwartorzędowego piętra wodonośnego, najbardziej narażonego na antropogeniczne wpływy, jest zwykle w tym obszarze obniżona z uwagi na zawartość żelaza i związków azotu, zwłaszcza azotynów i jonu amonowego. Wody te są zaliczane do IV klasy, tzn. niezadawalającej jakości.⁷

⁶ Raport oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego, od km 1,700 do km 59,697". FPP Consulting sp. z o.o., wrzesień 2010r.

⁷ tamże



Ryc. nr 1. Mapa regionu za <http://www.nadmorski24.pl/>

Rozdział 4

Atrakcyjność terenów przyległych do realizowanej inwestycji.

4.1. Walory kulturowe

Linia kolejowa przebiega przez tereny obfitujące w naturalne atrakcje turystyczne, jak np.: Wzgórza Trzebnickie, Dolina Odry, Dolina Widawy, Dolina Baryczy, duże kompleksy leśne: Nadleśnictwa Oborniki Śl., Żmigród, Park Krajobrazowy Dolina Baryczy.

Na terenie gminy Oborniki Śl. występują dwa rezerваты „Jodłowice” i „Las bukowy”, sklasyfikowane są 3 pomniki przyrody. Ponadto, w sąsiedztwie linii kolejowej znajdują się stanowiska archeologiczne, obiekty i zespoły stacji kolejowych (ujęte w wojewódzkiej ewidencji zabytków – stacja Skokowa) oraz historyczne obiekty związane z linią kolejową E59 i okolicą, wśród których wyróżnia się obiekty posiadające duże wartości kulturowe⁸ (oczywiście poza Wrocławiem). Są to np.:

- a. **Szewce** – wieś położona w 16 km linii kolejowej. Przystanek kolejowy o tej samej nazwie.
 - Kościół par. pw. św. Anny, gotycki z ok. 1350r. (portal). Sklepienie prezbiterium z XVIII w. Barokowy ołtarz główny z obrazem A. Schefflera, przedstawiający Marię i Annę (ok. 1740) i rzeźbami św. Jana Chrzciciela, Jana Ewangelisty, św. Jana Nepomucena i św. Augustyna, renesansowa chrzcielnica (pocz. XVII w.), barokowe ołtarze boczne, rokokowa ambona. Po stronie zachodniej i północnej powstały dwa ostrołukowe portale o bogatym, lecz nieco ludowym wystroju.⁹
- b. **Pęgów** – wieś położona w 20-tym km linii kolejowej u podnóża Wzgórz Trzebnickich. Przystanek kolejowy o tej samej nazwie. Początki dziejów Pęgowa sięgają trzynastego wieku, a pierwsza wzmianka o miejscowości pochodzi z dokumentu księcia wrocławskiego Henryka IV Probusa z 1288 roku. Najciekawszym obiektem Pęgowa jest bez wątpienia pałac i zabudowania datowane na ok. 1845r. W 1937 roku posiadłość liczyła 400ha, w tym 293ha pól uprawnych, 4ha łąk, 40ha lasów, 50ha pastwisk, 13ha parku, ogrodu, dróg i podwórz gospodarczych. Po drugiej wojnie światowej posiadłość przejęło państwo polskie. Po upadku PGR-u, w latach 90-tych XX w., obiekt znajdował się w zasobach Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa. Około 1996 roku dawną rezydencję nabył prywatny inwestor. Pałac obecnie jest własnością prywatną, zabytek można zobaczyć z większej odległości, zza ogrodzenia.

⁸ tamże

⁹ Janusz Czerwiński „Dolny Śląsk przewodnik” s. 452 Wydawnictwo Kartograficzne Eko-Graf sp. z o.o., Wrocław 2009



Ryc. nr 2. Pałac w Pęgowie – fot. własna

- c. **Oborniki Śl.** – pierwsza pisemna wzmianka o Obornikach Śląskich pochodzi z roku 1305.
- Oborniki Śl. - powstały jako wieś służebna wymieniona w 1305 r. należąca początkowo do dóbr biskupa wrocławskiego, później do księcia Konrada I Oleśnickiego.
 - Przez 200 lat Oborniki Śl. należały do rodziny Schaubertów. Gdy odkryto źródła słabej szczawy żelazistej, Karol Wolfgang Schaubert w 1835 roku rozpoczął budowę nowoczesnego uzdrowiska w północno-zachodniej części wsi. Wykorzystywało ono położenie (las Sittenwald), malowniczy krajobraz, wody, łagodny klimat. Odtąd Oborniki zaczęły przekształcać się w miejsce wypoczynku i uzdrowisko.
 - W latach 1906-13 powstało najbardziej okazałe sanatorium Szarotka (niem. Friedrichshöhe) przy ul. Prusickiej i sanatorium Leśne przy ul. Dunikowskiego. Od poł. XIX w do końca 80 ubiegłego wieku Oborniki były jedynym nizinnym ośrodkiem leczniczym chorób płucnych. Obecnie z inicjatywy wrocławskiej firmy farmaceutycznej Hasco - Lek S.A., na wzgórzu w 12 ha parku, z centralnie usytuowaną „Szarotką” powstaje Centrum Seniorów Ad Novum.

Godne uwagi: neogotycki kościół parafialny św. Tadeusza Judy i św. Antoniego Padewskiego przy ul. kard. Stefana Wyszyńskiego, budynek dworca kolejowego, Wzgórze Holtei'a, liczne ścieżki spacerowe i trasy rowerowe w mieście i okolicy.¹⁰



Ryc. nr 3. Sanatorium Szarotka w Obornikach Śl. – fot. własna

- d. **Wielka Lipa** - wieś służebna o średniowiecznym rodowodzie należała do F.E. von Diebitsch, oficera wojsk pruskich, później na służbie rosyjskiej. Jego syn Hans Karl Friedrich Antoni (1785-1831) po ukończeniu szkoły kadetów w Berlinie wstąpił do armii rosyjskiej, później awansował do stopnia generała, w końcu - feldmarszałka. Brał udział w kampanii rosyjskiej, w latach 1828-29 dowodził wojskami rosyjskimi w wojnie z Turcją na Bałkanach, a w 1831r. armią rosyjską w czasie tłumienia powstania listopadowego w Polsce, m.in. w bitwach pod Olszynką Grochowską, Wawrem, Ostrofęką.
- Przy wjeździe do wsi zobaczyć możemy pałac, obecnie neogotycki zbudowany na pocz. XX w. właściciel spokrewniony z Hohenzollernami - Alfred Von Waldenburg.
 - We wsi powstała zagroda agroturystyczna Arkadia - stajnia i pensjonat dla koni, kryta ujeżdżalnia (czynna cały rok, jedna z największych w Europie ¹¹

¹⁰ tamże s.457

¹¹ tamże s.458



Ryc. nr 4. Pałac w Wielkiej Lipie – fot. własna



Ryc. nr 5. Gospodarstwo agroturystyczne i stadnina Arkadia w Wielkiej Lipie – fot. wł.

- e. **Bagno** - wieś powstała w latach 1250 -1301, pierwotnie nazywała się Heinrichsdorf, co w przetłumaczeniu na język polski oznacza „wieś Henryka”. Zamek w Bagnie to zespół dwóch obiektów. Stary zamek został zbudowany około 1680 roku, rozbudowany w latach 1722-1734 i zmodernizowany w latach 1909-1910. Nowy zamek jest budowlą eklektyczną wykorzystującą motywy barokowe. Bagno zostało kupione przez Geoga Kisslinga, właściciela firmy „Conrad Kissling” z Wrocławia, zajmującej się warzeniem i wyszynkiem piwa. W związku z chorobą właściciela rodzina postanawia przenieść się z Wrocławia do Bagna.

Obecnie klasztor w Bagnie i seminarium prowadzone jest przez zakon Salwatorian.¹²



Ryc. nr 6. Zabudowania klasztorne i seminarium duchowne w Bagnie – fot. własna

- f. **Trzebnica** – wzmiankowana w dokumentach łacińskich z roku 1149 prawa miejskie otrzymała w 1250r. W dokumentach występuje jako własność księcia Władysława Wygnańca. Na dalszych dziejach Trzebnicy zaważyła fundacja w 1202 r. klasztoru przez ks. Henryka Brodatego i jego małżonki Jadwigi, do którego za sprawą bpa Cypriana sprowadzono cysterki z Bambergu.

¹² Zespoły Pałacowe Bagno. Wydawnictwo SALWATOR 2012

W mieście występują źródła mineralne typu szczaw żelazistych i siarczanowych. Leczone tu reumatyzm, anemie choroby kobiece. Szeroko znany specjalistyczny szpital chirurgii ręki. Trzebnica jest przede wszystkim miejscowością pielgrzymkową, związaną z kultem św. Jadwigi - patronki Śląska

- Najwspanialszym obiektem Trzebnicy jest zespół poklasztorny cysterek, obejmujący kościół i budynki klasztorne, zaliczany do najciekawszych zabytków architektury i sztuki w Polsce .
- Kościół św. Bartłomieja i św. Jadwigi Śląskiej w 1943r. został podniesiony do godności bazyliki mniejszej, jest budowlą późnoromańską, trzynawową w układzie trzy bazylikowym. Jest to pierwsza na ziemiach polskich budowla ceglana. Najstarszą częścią kościoła jest krypta św. Leonarda powstała prawdopodobnie w 1214r., kiedy pochowano tu Konrada Kędzierzawego. Zachowały się tu ślady pierwotnej romańskiej budowli. Jest tu także źródółko, któremu tradycja przypisuje cudowne właściwości. Kaplica św. Jadwigi wzniesiona została ok.1267r. przez jej wnuka, księcia Władysława Piasta. Jej środek zajmuje wspaniąty, barokowy wykonany (1679-80) w marmurze sarkofag św. Jadwigi Śląskiej. W późnobarokowym ołtarzu głównym kaplicy z l.1730-40 obraz św. Jadwigi (1653). Wspaniątej artystycznej roboty tabernakulum, w którym jako relikwia przechowywana jest czaszka św. Jadwigi.¹³

g. **Prusice** – osada targowa, o której wzmianka pojawia się po raz pierwszy w 1253r. W 1254r. Prusice posiadał książę wrocławski Henryk III. Od 1337r. Prusice należały do książąt opolskich. W XVIII w Prusice znane były jako ośrodek przędzalniczy. Miasto wielokrotnie padało ofiarą pożarów, epidemii i wojen: trzydziestoletniej, siedmioletniej, wojen napoleońskich.

Warte uwagi:

- Ratusz miejski wzmiankowany w 1512r., spalony 1529r., odbudowany w stylu renesansowym ok. 1553r. i przebudowany w 1831r.;
- Gotycki kościół pw. św. Jakuba z XII w. Wewnątrz m. in renesansowa chrzcielnica, rzeźba Ukrzyżowanie, zespół barokowych rzeźb apostołów (ok. roku 1740). W dobudowanej do kościoła kaplicy (1658) znajduje się wykonana przez Achillesa

¹³ Janusz Czerwiński „Dolny Śląsk przewodnik” s.472-475 Wydawnictwo Kartograficzne EKO GRAF Sp. z o.o.

Kerna w l. 1659-63 alabastrowy grobowiec ówczesnego właściciela Prusic, austriackiego feldmarszałka Melchiora Haatzfeldta, który wspierał Polaków w walce ze Szwedami w okresie wojen szwedzkich ¹⁴

- Kościół poprotestancki – pw. Św. Józefa Oblubieńca wybudowany w latach 1910 - 1911. Po II wojnie światowej, w 1955 r. kościół przekazano katolikom, a konsekracja odbyła się w 1986 r. W kościele znajduje się Hala Pamięci, w której umieszczone są marmurowe tablice z nazwiskami poległych w latach 1914 – 1918 mieszkańców prusickiej parafii.



Ryc. nr 7. Ratusz w Prusicach – fot. własna

¹⁴ tamże s.476-477



Ryc. nr 8. Kościół pw. Św. Jakuba Apostoła w Prusicach – fot. własna

- h. **Żmigród** – wymieniana w 1155 r. osada Żmigród, położona w sąsiedztwie grodu na prawym brzegu Baryczy, stanowiła własność biskupstwa wrocławskiego.
- Obecną lokalizację wraz z nadaniem praw miejskich Żmigród otrzymał w 1253r. od księcia wrocławskiego Henryka II Białego. Miasto wielokrotnie trapione nieszczęściami; 1656-57 spustoszenia czyniła dżuma, w 1702r. pożar strawił część zabudowań, w 1736r. groźny wylew Baryczy, a później klęska głodu. Liczne szkody wyrządziły wojny śląskie, a później napoleońskie.
 - W centrum Żmigrodu zachował się średniowieczny układ o kształcie zbliżonym do owalu z prostokątnym rynkiem i wychodzącymi z niego ulicami, które zbiegają się w miejscach, gdzie do 1819 roku stały bramy miejskie
 - Kościół Parafialny P.W. Św. Trójcy zbudowany w latach 1595 – 97 zbudowany jako renesansowy . W latach 1702-04 stawiony przez pożar przebudowany w stylu barokowym. W1868-69 powstało nowe, neogotyckie prezbiterium wg. projektu A. Langer. W dzisiejszej formie jest budowla trójnawową w układzie bazylikowym, z dobudowanymi kruchtami i kaplicą Krzyża Św. Ołtarz główny neogotycki, ołtarze boczne barokowe. Barokowa kaplica Świętego Krzyża z ołtarzem, w którym kompozycja rzeźbiarska Ukrzyżowanie ze stojącymi pod krzyżem rzeźbami figurami Maryi, Marii Magdaleny i Jana, z freskami F.A. Schefflera (m.in. Sąd Ostateczny w kopule i sceny Męki Pańskiej na ścianie bocznej).
 - W zabytkowym parku angielskim (15 ha) z dużym stawem oglądać można ruinę częściowo odbudowanego pałacu Hatzfeldtów. W pałacu kwaterował w 1806r. Napoleon , a w lipcu 1813r. spotkali się tu: car Aleksander I, Wielki Księżę Konstanty, feldmarszałek ks. Michaił Kutuzow, szwedzki następca tronu Karl Johann Bernadotte, król Pruski Fryderyk Wilhelm III kanclerz Karl August von Hardenberg i ambasadorzy Anglii - w celu zawarcia sojuszu i podpisania tzw. Protokołu żmigrodzkiego, określającego strategię walki z Napoleonem. Podczas II wojny światowej pałac spłonął.
 - Zachowała się gotycko - renesansowa obronna wieża mieszkalna z 1560r., rozbudowana w 1642r. i przebudowana w l. 1831-47, ozdobiona herbami Kurzbachów i Maltzanów, zwana basztą – obecnie punkt informacji turystycznej.¹⁵

¹⁵ tamże s.478-479

Korzeńsko - wzmiankowane po raz pierwszy w 1315 roku. We wsi wznosi się barokowy kościół parafialny Podwyższenia Krzyża Świętego wzniesiony w 1725. Na północnej ścianie gotycki tryptyk (ok.1500r.) z Pokłonem Trzech Króli i rzeźbami św. Jana Chrzciciela i Jana Ewangelisty.¹⁶



Ryc. nr 9. Zespół parkowo – pałacowy w Żmigrodzie – fot. własna

¹⁶ Janusz Czerwiński Przewodnik Dolny Śląsk s. 634 Sport Turystyka MUZA SA Warszawa 1999

4.2. Walory przyrodnicze

W wyniku inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej w ramach przygotowania inwestycji w rejonie bezpośredniego sąsiedztwa stwierdzono występowanie:

- Siedlisk: łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe; natura 2000
- Bezkręgowców - kozioróg dębosz;
- Ryb – piskorz;
- Płazów - ropucha szara ;
- Ssaków - wilk, mopek, nocek,¹⁷



Ryc. nr 10. Nocek – fot. własna

¹⁷ Raport oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego, od km 1,700 do km 59,697”. przez FPP Consulting sp. z o.o., wrzesień 2010r.

4.3. Walory krajobrazowe

Największym polskim parkiem krajobrazowym jest **Park Krajobrazowy Dolina Baryczy** o powierzchni 870.40 km² utworzony w dniu 3 czerwca 1996 r. Powierzchnię obszaru badań (część gmin Oborniki Śl., Prusice, Żmigród) szacuje się na ok. 240 km², przy czym – na obszary chronione przypada ok. 3 km².

Park jest parkiem ponadregionalnym, większość jego powierzchni położona jest w województwie dolnośląskim w środkowym biegu rzeki Baryczy. Dolina Baryczy, zwłaszcza w górnym i środkowym biegu, wyróżnia się różnorodnością przyrodniczą. Oprócz dużych, zwartych kompleksów leśnych i licznych zadrzewień śródpolnych, najbardziej charakterystyczna jest ogromna liczba zbiorników wodnych, które najczęściej zgrupowane są w kompleksy stawowe.¹⁸

Teren ten stał się siedliskiem 277 gatunków ptactwa wodnego, został uznany za Europejską Ostoję Ptaków oraz objęty postanowieniami Konwencji Ramsarskiej. Licznie występują tu ssaki (56 gatunków), ryby (34 gatunki), oraz płazy (13 gatunków).

Na terenie parku funkcjonują cztery obszary ochrony ścisłej, najbardziej znaczący jest ornitologiczny rezerwat „Stawy Milickie”. Ochronie podlegają tu rzadkie gatunki i cenne gatunki ptaków, a także środowiska wodne i błotne stanowiące ich miejsca lęgowe oraz żerowe. Obszar ten stanowi największe lęgowisko gęgawy w Europie Środkowej.

Pozostałe rezerваты zawiązano w celu ochrony zespołów leśnych (olszyn, lasów dębowych i bukowych). Na turystów chcących poznać przyrodę parku czeka aż siedem oznakowanych ścieżek dydaktycznych, poprowadzonych przez najciekawsze fragmenty kompleksu. Warto zobaczyć też wczesnośredniowieczne grodziska, wśród których do najlepiej zachowanych należą obiekty w Żmigródku, Kędziem i Lelikowie. Niezwykle cenne są także kościoły fundacji Hatzfeldów w Powidzu i Radziądzu, dwory w Karminie, Miłosławicach i Krośnicach oraz ruiny XIV-wiecznego zamku w Miliczu. Dzięki słabemu zaludnieniu i brakowi przemysłu w bezpośrednim sąsiedztwie, obszar ten w znacznym stopniu zachował swój dziki, naturalny charakter.¹⁹

¹⁸ Ranoszek E., Ranoszek W. „Park Krajobrazowy Doliny Baryczy” rozdz. „Wstęp” Wydawnictwo Gottwalda ul. Wiśniowa 2, 56-300 Milicz 2004

¹⁹ Redaktor prowadzący Paweł Zalewski „Parki Narodowe i Krajobrazowe w Polsce s. 332-333 Grupa Wydawnicza Sp. o.o. ul. Świętokrzyska 5/7 00-236 Warszawa wydanie I, 2008



Ryc. nr 11. Mapa Parku krajobrazowego Dolina Baryczy – za <http://zpkww.poznan.ibip.pl>

Rozdział 5

Cel inwestycji

5.1. Europejskie znaczenie linii kolejowej Wrocław Poznań

Linia kolejowa E59 stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmö – Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Jest to najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami.

Linia E 59 jest objęta „Umową Europejską o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych” (AGC), a także stanowi element Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, w skład której wchodzi drogi, linie kolejowe, porty lotnicze, morskie, rzeczne, drogi wodne oraz terminale przeladunkowe.²⁰

²⁰ Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 Odcinek Wrocław - Poznań, Etap II. Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom I.



Ryc. nr 12. Transeuropejskie korytarze transportowe w Polsce – za www.nadmorski24.pl/

5.2. Otoczenie realizacyjne

Modernizacją objęto linię kolejową istniejącą od 160 lat, trwale umiejscowioną w krajobrazie i związaną z gospodarką przyległych terenów.

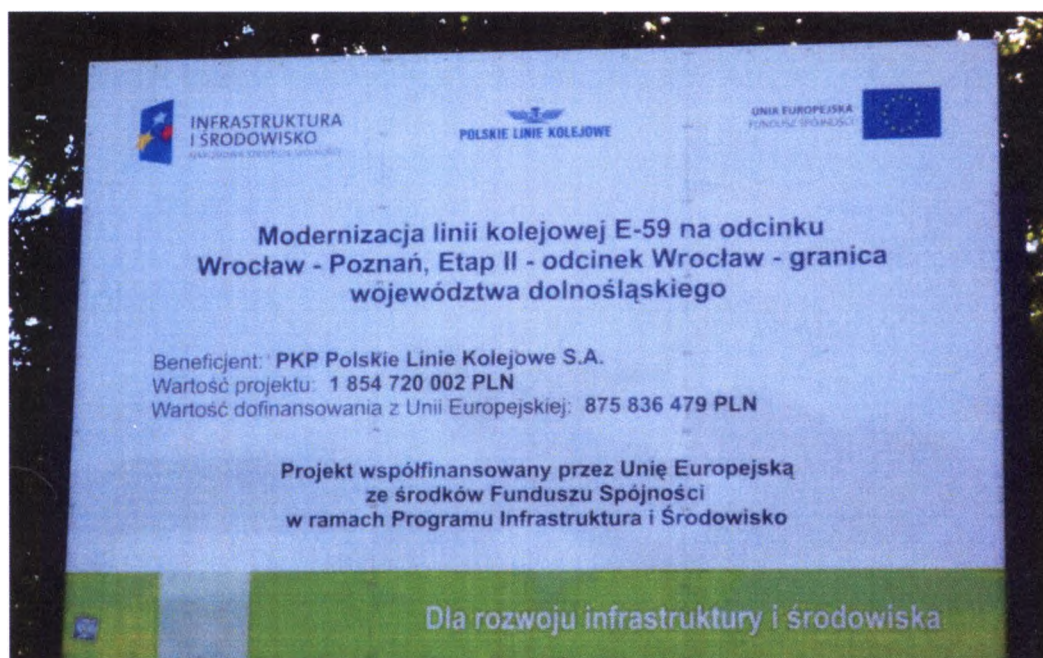
Zmodernizowana linia przebiegać będzie po dotychczasowej trasie istniejącego szlaku transportowego, nie powodując nowych, zasadniczych zmian w strukturze krajobrazu, za wyjątkiem przesunięcia osi linii na długości ok. 1 km w obrębie stacji Skokowa.²¹

5.3. Finansowanie

Projekt jest realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie umowy o współfinansowaniu ze środków pomocowych Unii Europejskiej, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), priorytet VII Transport Przyjazny Środowisku i wpisany jest na listę podstawową poz. 7.1-4., w związku z czym - inwestor ma obowiązek przestrzegania procedur dotyczących projektów współfinansowanych ze

²¹ tamże

środków UE. Od maja 2011r. usługa jest realizowana przez inwestora w zgodności z polskim prawem i wymaganiami wynikającymi z uzyskanych pozwoleń na budowę.²²



Ryc. nr 13. Tablica informacyjna projektu inwestycyjnego – fot. własna

5.4. Cel modernizacji linii kolejowej – E-59

Celem modernizacji linii E 59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego jest wg²³:

- a. Przygotowanie infrastruktury technicznej linii, do parametrów eksploatacyjnych określonych w umowach AGC i AGTC, tj. prędkości pociągów zestawionych z taboru klasycznego w ruchu pasażerskim do 160 km/h, a w ruchu towarowym do 120 km/h i nacisku na oś 221 kN oraz przystosowanie niektórych elementów tej infrastruktury do docelowej prędkości 200 km/h (skrajnia budowli, sieć trakcyjna);
- b. Spełnienie wymagań określonych w: Dyrektywie z dnia 17 czerwca 2008 r. Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności kolei we Wspólnocie;
- c. Zwiększenie efektywności systemu sterowania ruchem na całej linii;

²²Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 Odcinek Wrocław - Poznań, Etap II. Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom I.

²³ tamże

- d. Zwiększenie bezpieczeństwa na jednopoziomowych przejazdach kolejowych, jako wynik zmniejszenia ich ilości oraz wyposażenia pozostałych przejazdów w nowoczesną sygnalizację i „nadzór wizualny” oraz poprawa bezpieczeństwa poprzez budowę, w wybranych lokalizacjach, nowych skrzyżowań dwupoziomowych;
- e. Poprawa jakości przewozów i wzrost efektywności wykorzystania linii kolejowej poprzez umożliwienie, po zakończeniu zadania, realizowania oferty przewozowej z użyciem nowoczesnych lokomotyw trakcji elektrycznej oraz wagonów, wprowadzenia wyższej prędkości rozkładowej, skrócenia czasu jazdy i zwiększenia przepustowości linii;
- f. Udoskonalenie połączeń poprzez sieć TEN między krajami Europy Północnej, a krajami Europy Południowej;
- g. Zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko oraz poprawa stanu ochrony środowiska w obszarze zmodernizowanej linii kolejowej – budowa ekranów dźwiękochłonnych, przejść dla zwierząt, zmniejszenie poziomu drgań i hałasu, oczyszczanie wód, działania kompensacyjne;
- h. Poprawa dostępu do infrastruktury kolejowej dla osób niepełnosprawnych,
- i. Zwiększenie atrakcyjności terenów przyległych do linii kolejowej poprzez:
 - zwiększenie komfortu podróży,
 - skrócenie czasu podróży i intensyfikację przewozów – planowane kursowanie pociągów AGLO co 30 minut,
 - zwiększenie konkurencyjności kolei w stosunku do innych rodzajów transportu,
 - zwiększenie bezpieczeństwa podróży.²⁴

5.5. Zakres rzeczowy modernizacji

Przedstawiony poniżej zakres robót związany z modernizacją linii E 59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego wynika ze Studium Wykonalności, warunków określonych w wydanych decyzjach administracyjnych oraz opracowanej na tej podstawie dokumentacji projektowej.

²⁴ Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 Odcinek Wrocław - Poznań, Etap II. Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom I.

Zakres rzeczowy projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59, Etap II odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego” obejmuje następujące główne roboty:

- a. Wymianę nawierzchni torów głównych zasadniczych i dodatkowych na długości ok. 116 km wraz z wzmocnieniem podtorza i budową odwodnienia. Geometria torów będzie dostosowana do perspektywicznej prędkości pociągów $V = 200$ km/h.
- b. Modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym na 8 stacjach i posterunkach odgałęźnych. Dla kierowania ruchem pociągów na tym odcinku linii wybudowane będzie Lokalne Centrum Sterowania (LCS) we Wrocławiu o zintegrowanym systemie kierowania i sterowania ruchem kolejowym, zdalnie zarządzającym ruchem na przyporządkowanych mu posterunkach (stacje, przystanki, posterunki odgałęźne).
- c. Ze względu na zwiększoną prędkość pociągów przebudowana będzie sieć trakcyjna. Rozstaw i nośność słupów konstrukcji wsporczej dostosowane będą do prędkości $V=200$ km/h. Powstaną 2 nowe podstacje trakcyjne z liniami zasilającymi, przebudowane będą istniejące podstacje trakcyjne wraz z liniami zasilającymi.
- d. Konstrukcja istniejących mostów, wiaduktów i przepustów będzie dostosowana do prędkości $V=200$ km/h. Na modernizowanym odcinku linii zakwalifikowano do przebudowy, modernizacji, rozbiórki i odbudowy 96 obiektów.
- e. Przebudowę 18 peronów na 10 stacjach i przystankach osobowych oraz budowę jednego nowego przystanku osobowego Wrocław Osobowice Cmentarz.
- f. Zmodernizowanych lub zbudowanych zostanie 6 nastawni, 4 strażnice przejazdowe, 1 obiekt Centrum Obsługi Technicznej Linii, oraz Lokalne Centrum Sterowania.
- g. Zostaną zbudowane ekrany dźwiękochłonne, 2 przejścia dla dużych zwierząt, pozostałe objekty zostaną wyposażone w „kładki” dla małych zwierząt, wykonane zostaną nasadzenia zieleni i działania kompensacyjne, szyny na całej długości modernizowanego odcinka będą szlifowane dla obniżenia poziomu hałasu.

W wyniku przeprowadzonych robót, według założeń PKP PLK S.A - prędkość pociągów pasażerskich wzrośnie do 160 km/h (perspektywicznie do 200 km/h), a czas jazdy na odcinku Wrocław Główny – Poznań Główny wyniesie 75 minut dla pociągów EIC.

Zakończenie prac na odcinku dolnośląskim przewidziane pierwotnie na jesień 2014r., planowane jest na 2015 rok.

Rozdział 6

Uwarunkowania formalno- prawne realizacji inwestycji

6.1. Podstawowe uregulowania prawne

Realizacja procesu budowlanego, w tym inwestycji infrastrukturalnych, uregulowana jest w prawie polskim. Podstawowe akty prawne to:

- a. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2006 Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) – jest to podstawowy akt prawny, regulujący zasady i warunki realizacji robót budowlanych, powiązany z innymi regulacjami, w tym – dotyczącymi szeroko pojętych zagadnień środowiskowych;
- b. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25 poz. 150 z późn. zm.);
- c. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.);
- d. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tj. Dz. U. 2007 Nr 39, poz. 251);
- e. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (tj. Dz. U. 2005 Nr 239, poz. 2019 ze zm.);
- f. Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. 2004 nr 121 poz. 1266 z późn. zm.);
- g. Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2005 r. Nr 240 poz.2027 tekst jednolity z późniejszymi zmianami), wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy;
- h. Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. 2005 nr 45 poz. 435 z późn. zm.);
- i. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. 2007 Nr 16 poz. 94 z późn zm.);
- j. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2003 Nr 162 poz. 1568 z późn. zm.);
- k. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 Nr 92, poz. 880 ze zm.);
- l. Ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. 2005 Nr 228, poz. 1947 ze zm.);
- m. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. 2007 Nr 75 poz. 493)

- n. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie odległości i warunków usytuowania drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 153, poz.955);
- o. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku o ochronie dziko żyjących ptaków (Dyrektywa Ptasia);
- p. Dyrektywa Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 roku w sprawie oceny skutków niektórych publicznych i prywatnych przedsięwzięć dla środowiska (Dyrektywa EIA)
- q. Dyrektywa Rady 91/689/EWG z dnia 12 grudnia 1991 r. w sprawie odpadów niebezpiecznych znowelizowana dyrektywą Rady 94/31/WE;
- r. Dyrektywa Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych
- s. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa);
- t. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 97/11/WE z dnia 3 marca 1997 roku zmieniająca dyrektywę 85/337/EWG z 1985 roku w sprawie oceny skutków niektórych publicznych i prywatnych przedsięwzięć dla środowiska;
- u. Wytyczne w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych z dnia 5 maja 2009 r.

oraz przepisy wykonawcze i związane.

6.2. Wymagania formalne na etapie przygotowania inwestycji – projektowanie

Podstawowe wymagania określające rangę problematyki środowiskowej w procesie budowlanym zawarte są w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2006 Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.):

a. Wymagania stawiane obiektowi budowlanemu:

Art. 5.

1. Obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować (...) sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając:

1) **spełnienie wymagań podstawowych dotyczących:**

d) odpowiednich warunków higienicznych i zdrowotnych oraz ochrony środowiska,

(...)

e) ochrony przed hałasem i drganiami,

b. Prawo budowlane określa uczestników procesu budowlanego, przypisując im określone obowiązki i uprawnienia:

Art. 17.

Uczestnikami procesu budowlanego, w rozumieniu ustawy, są:

- 1) inwestor;*
- 2) inspektor nadzoru inwestorskiego;*
- 3) projektant;*
- 4) kierownik budowy lub kierownik robót.*

c. Obowiązki projektanta:

Art. 20.

1. Do podstawowych obowiązków projektanta należy:

*1) **opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z ustaleniami określonymi w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227), lub w pozwoleniu, o którym mowa w art. 23 i 23a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.(90)),** wymaganiami ustawy, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej;*

d. Uwarunkowania dotyczące wydania pozwolenia na budowę:

Art. 28.

*3. **Pozwolenia na budowę wymagają przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko oraz przedsięwzięcia mogące znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000, które nie są bezpośrednio związane z ochroną tego obszaru lub nie wynikają z tej ochrony, w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji***

o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Art. 32.

1. Pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektu budowlanego może być wydane po uprzednim:

- 1) przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, jeżeli jest ona wymagana przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;**

Art. 35.

Ust. 1. Przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub odrębnej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego właściwy organ sprawdza:

- 1) zgodność projektu budowlanego z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w przypadku braku miejscowego planu, a także wymaganiami ochrony środowiska, w szczególności określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;**

art. 48

Ust. 4. W razie spełnienia wymagań, określonych w ust. 1, właściwy organ wydaje decyzję:

- 1) o zatwierdzeniu projektu budowlanego i pozwoleniu na wznowienie robót;**
- 2) o zatwierdzeniu projektu budowlanego, jeżeli budowa została zakończona.**

Ust. 4a. Decyzje, o których mowa w ust. 4, mogą być wydane po uprzednim przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, jeżeli jest ona wymagana przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Z wyżej przytoczonych przepisów prawa budowlanego wynika, że na etapie przygotowania inwestycji modernizacji linii kolejowej, Inwestor musi:

- a. Projektować roboty w sposób bezpieczny dla środowiska,
- b. Uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w art. 71 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, która warunkuje uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę,
- c. Dokonać oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 i jej wyniki uwzględnić w opracowanym projekcie, jak również podczas realizacji i późniejszej eksploatacji obiektów powstałych w wyniku zrealizowanej inwestycji.

Rozdział 7

Realizacja inwestycji

7.1. Etap przygotowania inwestycji

Na etapie przygotowania inwestycji Inwestor (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) przeprowadził wiele czynności związanych z pracami studialnymi i prognozami technicznymi, eksploatacyjnymi i finansowymi.

Wyniki tych prac objęte zostały Studium Wykonalności modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, w którym między innymi określone zostały zakresy rzeczowe robót w poszczególnych branżach i kolejność ich realizacji.²⁵

W tej fazie realizacji Projektu miało miejsce opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej dla odcinka Wrocław – Poznań (161,700 km linii), finansowane zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej z dnia 27.12.2004 r. dla projektu nr CCI 2004/PL/16/C/PT/005 i decyzji modyfikującej z dnia 30.06. 2009 r.²⁶

²⁵ Sobotnik T. – Założenia i wdrożenie modernizacji linii kolejowej E59. Przegląd komunikacyjny 10/2013. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej, Warszawa 2013.

²⁶ tamże

7.1.1. Wymagania środowiskowe – decyzje administracyjne

- a. Zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) §2 ust. 1 i 2 - inwestycja polegająca na modernizacji linii kolejowej zaliczana jest do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Inwestor zobowiązany jest do sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji. **Jest to warunek konieczny dla ubiegania się o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę oraz dofinansowanie z POIiŚ.**
- b. Inwestor przeprowadził wymagane prawem działania i dokonał oceny oddziaływania inwestycji na środowisko – wyłoniony w drodze przetargu wykonawca – Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM Sp. z o.o przeprowadził wymagane prawem czynności i sporządził Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko wraz z aneksami do raportu dot. oddziaływania na obszary Natura 2000,
- c. Dnia 20 października 2006r. Wojewoda Dolnośląski wydał Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (Nr SR.III6613 -5/35/AK/06) dla planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego. Decyzja ta stanowi podstawę dla rozpoczęcia prac projektowych i określa podstawowe warunki realizacji każdego z etapów inwestycji oraz późniejszej eksploatacji.
- d. Równoległe z pracami projektowymi, na etapie kompletowania dokumentów niezbędnych do złożenia wniosku o pozwolenie na budowę w trybie art. 29 Prawa Budowlanego, Inwestor w związku z niekompletnością złożonego wniosku i koniecznością rozszerzenia zakresu prac (m. innymi o budowę ekranów dźwiękochłonnych) wystąpił o zmianę wydanej decyzji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wydał decyzję zmieniającą nr RDOŚ-02-WOOS-6613-1/13/09/10/ama z dnia 16.02.2010r.
- e. Na etapie składania wniosku o pozwolenie na budowę – Inwestor zlecił wykonanie „Raportu oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego, od km 1,700 do km 59,697”. Dokument został opracowany we wrześniu 2010r. przez FPP Consulting sp. z o.o.

7.1.2. Projektowanie – zakres wymagań środowiskowych

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji z 16.02.2010r. nakłada na Inwestora szereg obowiązków, wynikających z istniejących uregulowań prawnych, na kolejnych etapach realizacji i późniejszego eksploataowania linii kolejowej.

Poniżej przedstawiono główne wymagania środowiskowe, wynikające z **decyzji o środowiskowych uwarunkowań inwestycji**²⁷ i ²⁸:

- a. Ochrona wód podziemnych i powierzchniowych przed sływem wód opadowych i roztopowych oraz innych substancji do wód podziemnych i powierzchniowych. W tym przypadku – system odwodnienia linii kolejowej i wyposażony zostanie w osadniki i podczyszczacze oraz separatory.
- b. Przystosowanie budowanych urządzeń odwadniających (rowy, koryta, przepusty) do swobodnej migracji małych zwierząt w sposób bezpieczny, bez zagrożenia ich życia. Wymagania te zostały zrealizowane poprzez zaprojektowanie półek w przepustach i siatek przy wlotach i wylotach ciągów odwodnieniowych:



Ryc. nr 14. Półki wewnątrz przepustu dla migracji małych zwierząt – fot. własna

²⁷ Decyzja Wojewody Dolnośląskiego o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji Nr SR.III6613 -5/35/AK/06 z dnia 20 października 2006r.;

²⁸ Decyzja zmieniająca z dnia 16.02.2010r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji nr RDOŚ-02-WOOŚ-6613-1/13/09/10/ama



Ryc. nr 15. Wygradzenia z siatki w rowach odwadniających – fot. własna

- c. Zaprojektować i wykonać dwa przejścia dla zwierząt – jedno w formie ekoduktu ponad linią kolejową w rejonie Pęgowa, drugie dolne (pod linią kolejową) w postaci wiaduktu w rejonie Obornik Śląskich;



Ryc. nr 16. Ekodukt dla dużych zwierząt w km 21,100 (Pęgów) – fot. własna



Ryc. nr 17. Przejście dla dużych zwierząt pod torami km 24,800 (Oborniki Śl.) – fot. własna

- d. Na obszarach chronionych zastosować urządzenia odstrasżające dla zwierząt. Urządzenia elektroniczne połączone są z systemem sterowania ruchem i uruchamiane przed przejazdem pociągu, emitują dźwięki odstrasżająco działające na zwierzyne.



Ryc. nr 18. Elektroniczny odptaszacz zwierząt UOZ – fot. własna

- e. Zastosować rozwiązania zmniejszające poziom hałasu i drgań. Zamawiający zaprojektował na wszystkich mostach i wiaduktach o konstrukcji stalowej maty antywibracyjne, szyny będą podlegały szlifowaniu. Wykonany został projekt ochrony akustycznej przyległych terenów za pomocą ekranów dźwiękochłonnych.



Ryc. nr 19. Maty przeciwwibracyjne na moście nad Sąciecznicą (Żmigród) – fot. własna



Ryc. nr 20. Ekran dźwiękochłonny na stacji Pęgów – fot. własna

- f. Projekt obejmuje również wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, albo zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego ze względu na położenie

w odległości mniejszej niż 15 m od toru. W związku koniecznością wycinki drzew i krzewów – Zamawiający musiał zaprojektować nasadzenia drzew i krzewów i zakres ten jest objęty Projektem.²⁹

7.1.3. Wymagania projektowe – dostęp dla osób niepełnosprawnych

Zgodnie z art. 5 ustawy prawo budowlane - obiekty użyteczności publicznej i budynki mieszkalne wielorodzinne muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych, szczególnie poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 15 grudnia 1998 r.) w sposób jednoznaczny nakłada na zarządcę infrastruktury kolejowej jej przystosowanie do obsługi osób niepełnosprawnych³⁰:

- a. *§ 98 ust. 3. W zależności od potrzeb technologicznych pracy stacji przy projektowaniu peronów i przystanków osobowych powinno się ustalić:
4) możliwość obsługi osób niepełnosprawnych,*
- b. *§ 103 ust. 3. Nowo budowane lub modernizowane schody powinny być wyposażone w pochylnie dla wózków dziecięcych, wózków dla osób niepełnosprawnych, rowerów lub urządzenia dźwigowe.*
- c. *§ 103 ust. 4. Przejścia podziemne i przejścia nad torami powinno się wyposażyć w urządzenia dźwigowe w celu umożliwienia korzystania z nich przez osoby niepełnosprawne oraz osoby na wózkach.*

²⁹ Raport oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego, od km 1,700 do km 59,697". przez FPP Consulting sp. z o.o., wrzesień 2010r.

³⁰ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 15 grudnia 1998 r.)



Ryc. nr 21. Pochylnia przy przejściu pod torami w Garbcach – fot. własna



Ryc. nr 22. Pochylnia dla osób niepełnosprawnych w Żmigrodzie – fot. własna



Ryc. nr 23. Winda dla osób niepełnosprawnych w Żmigrodzie – fot. własna

7.2. Realizacja inwestycji

Etap realizacji jest najtrudniejszym z etapów prowadzonego Projektu. Ilość ograniczeń, jakie wynikają z decyzji administracyjnych w znaczący sposób wpływa na tempo wykonywania prac i ich koszt. Niezmiernie trudne jest pogodzenie wymagań projektowych z miejscowymi warunkami realizacji. Niezależnie od postanowień Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji – umowa z Wykonawcą robót również zawiera wymagania dotyczące poszanowania środowiska w szerokim rozumieniu, tzn. nie tylko przyrodniczego, ale również środowiska i warunków bytowania ludzi. Głównymi wymaganiami środowiskowymi na etapie realizacji prac są:

- a. Brak możliwości wycinania drzew w okresie marzec – sierpień ze względu na okres gniazdowania ptaków. W związku z dużymi zaniedbaniami w utrzymaniu linii kolejowej – drzewa i krzewy w znaczący sposób utrudniały wykonywanie robót budowlanych, często kolidując z przebudową obiektów. Taki stan rzeczy w istotny sposób wpływa na tempo prowadzenia prac.

- b. Ograniczenie czasu wykonywania robót . Na odcinkach linii przebiegających przez obszary chronione – Dolina Widawy w km 14,400 – 14,700 lub w ich pobliżu, w km 48,00 – 53,000 (Dolina Baryczy) - sezon budowlany ograniczono do okresu październik – luty. Ograniczenie to jest bardzo restrykcyjne ze względu na budowę kilku dużych obiektów mostowych i konieczność specjalnego podejścia do organizacji robót i stosowania odpowiednich technologii.



Ryc. nr 24, 25. Wygradzenie placu budowy w obszarze chronionym Dolina Widawy – fot. wł.

- c. Prowadzenie robót w sposób jak najmniej naruszający warunki terenowe, nie likwidować naturalnych zagłębień, rozlewisk, zarośli. Stosować technologie nieinwazyjne, zabezpieczać drzewa i krzewy przed uszkodzeniem.

- d. Konieczność prowadzenia należytej gospodarki odpadami zgodnie z ustawą o środowisku. W tym przypadku, zdecydowana większość tłucznia pochodzącego z rozbiórki podlega recyklingowi, to znaczy po mechanicznym oczyszczeniu (przesianiu) jest ponownie wbudowywana w tor, podkłady i szyny – po dokonaniu oceny przydatności do ponownego użycia są składowane na bazach materiałowych PKP PLK S.A. i będą wykorzystywane do napraw torów niższej klasy. Odpady (materiały z rozbiórki) nienadające się do ponownego użycia podlegają utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- e. Ograniczenie czasu pracy urządzeń uciążliwych do pory dziennej. Niezależnie od warunku wynikającego z Decyzji środowiskowej, oddziaływanie budowy na lokalny klimat akustyczny i warunki bytowania ludzi i zwierząt zostało ograniczone w postanowieniach umowy z Wykonawcą. Przytoczyć można choćby Klauzule o unikaniu zakłócania porządku i dostępu do istniejącej infrastruktury, poszanowaniu praw miejscowych, w tym prawa własności i zapewnieniu bezpiecznego otoczenia realizacji inwestycji. W tym przypadku wymaga się dobrego i ścisłego kontaktu Inwestora i Wykonawcy z miejscowymi organami władzy rządowej i samorządowej oraz organizacjami społecznymi działającymi na terenie objętym inwestycją. Nieuniknione są konflikty, wynikające z pośpiechu Wykonawcy i nieprzestrzegania miejscowych uwarunkowań, jak np. praca w soboty i niedziele oraz w nocy.
- f. Uporządkowanie terenu po robotach, po likwidacji zaplecza i baz materiałowych. Te wydawałoby się proste czynności, wbrew pozorom stanowią jeden z głównych problemów związanych z zakończeniem i rozliczeniem prac w przypadku tak wielkich inwestycji. Nagminne staje się niewywiązywanie się Wykonawców i Podwykonawców z bezpośrednich uzgodnień z właścicielami działek użytkowanych jako drogi dojazdowe lub zaplecza, unikanie naprawy uszkodzonej infrastruktury – przede wszystkim dróg wszystkich klas, przepustów, słupów.³¹

³¹ Raport oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego, od km 1,700 do km 59,697". przez FPP Consulting sp. z o.o., wrzesień 2010r.



Ryc. nr 26. Zaburzenie gospodarki wodnej przy robotach ziemnych w Garbcach – fot. wł.

7.3. Eksploatacja i utrzymanie linii kolejowej po zakończeniu inwestycji

Faza eksploatacji linii kolejowej po zakończeniu jej modernizacji może wydawać się prostym zabiegiem, a większość inwestorów uważa, że ponieważ mają już obiekt budowlany nowy, o wysokich parametrach użytkowych – to przez najbliższych kilka lat zwolnieni są z obowiązku utrzymania i konserwacji.

Dokonując analizy wymagań³², można stwierdzić, że jakkolwiek, część zmodernizowanej infrastruktury nie będzie wymagać wielkich nakładów na utrzymanie w początkowej fazie eksploatacji, tak zaniedbanie wykonywania najprostszych czynności może doprowadzić do stanu przed awaryjnego lub awaryjnego.

Narzucone decyzją środowiskową³³ obowiązki dotyczące okresowej kontroli poziomu hałasu oraz zawartości zawiesin i innych substancji w wodach odprowadzanych do cieków będą realizowane, ponieważ wynikają z decyzji administracyjnej, a ich niewykonanie niesie za sobą określone konsekwencje i uciążliwości dla zarządcy.

³² Raport oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego, od km 1,700 do km 59,697”. przez FPP Consulting sp. z o.o., wrzesień 2010r.

³³ Decyzja Wojewody Dolnośląskiego o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji Nr SR.III6613 -5/35/AK/06 z dnia 20 października 2006r.

Należy tu zwrócić uwagę na konieczność bieżącego utrzymania całego systemu odwodnienia linii w sprawności technicznej (szczególnie wlotów i wylotów przepustów oraz kratek zabezpieczających). Zachwaszczenie i zarośnięcie rowów odwadniających powoduje zmniejszenie odpływu wód, a brak należytego utrzymania wlotów i wylotów przepustów spowodować może cofki, podtapianie przyległych terenów, zagrożenie bezpieczeństwa gatunków bytujących w sąsiedztwie linii, a w skrajnych przypadkach zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Rozdział 8

Wyniki przeprowadzonych badań

8.1. Wywiad pogłębiony z ekspertami - mieszkańcami

Metodologię wywiadu opisano w pkt 2.1. pracy. Poniżej prezentowane są odpowiedzi respondentów, jakie padały w trakcie przeprowadzonego wywiadu. Transkrypcja zamieszczona została w załączniku nr 1. Pytania 1 – 7 miały na celu scharakteryzowanie osoby, z którą wywiad był przeprowadzany (patrz pkt 2.1. pracy).

Na kolejne pytania respondenci udzielali następujących odpowiedzi:

- Na pytanie z jakiego środka transportu korzysta najczęściej (pyt.8) - tylko dwoje ankietowanych odpowiedziało, że z pociągu, gdyż jeden z nich nie posiada własnego samochodu, drugi zaś dojeżdża do pracy . Pozostali - zgodnie odpowiedzieli, że korzystają z własnego samochodu gdyż tak jest dużo wygodniej.
- Tylko jedna osoba (emerytka) nie zna żadnych stowarzyszeń działających na terenie gminy. Reszta respondentów podała przynajmniej 1 stowarzyszenie działające lokalnie. (pyt.9)
- 9 osób nie słyszało o próbie nawiązania przez inwestora kontaktu z mieszkańcami przed rozpoczęciem inwestycji. Przy tym - 4 z nich są to mieszkańcy Obornik Śl., i niezamieszkujące w bezpośrednim kontakcie z inwestycją (pyt.10).
- Tylko 2 osoby odpowiedziały twierdząco na pytanie pyt. 11a, tzn. „czy uczestniczyły w takim spotkaniu” Jest to prezes stowarzyszenia „Okolice”, druga osoba to Inżynier Projektu. Wg respondentów takie spotkanie odbyło się w gminie Oborniki Śl. w Obornickim Ośrodku Kultury i gminie Żmigród. Ponadto, 1 osoba uzyskała stosowną informację z tablicy ogłoszeń, ale nie uczestniczyła w takim spotkaniu.

- Jedna osoba uczestniczyła w spotkaniu w trakcie inwestycji, które odbyło się w Urzędzie Miasta i Gminy w Obornikach ŚL. (pyt.11a)
- Tylko jeden z respondentów ocenił, że frekwencja była reprezentatywna ze względu na udział radnych. Inny określił ilość 10-15 osób, osoba, która uczestniczyła w trakcie inwestycji oceniła frekwencję jako 100 % (pyt.11 b).
 - Na spotkaniach były poruszane kwestie: wpływ inwestycji na środowisko, wykupy gruntów, problemy drogowe, likwidacja przejazdów i związane z tym utrudnienia komunikacyjne, konflikty w związku z zamknięciem przejazdu w Osoli. Na spotkaniu w trakcie trwania inwestycji poruszane były problemy braku peronów, brak wiat, brak zapowiedzi odjazdu przyjazdu lub opóźnień pociągów, zniszczonych dróg, wyciętych drzew i zburzenia 100 letniego budynku stacyjnego.(pyt. 11 c)
 - Na pytanie nr 12, tj. „czy poruszane przez mieszkańców problemy są czy były rozwiązane?” odpowiedziało 6 respondentów. I tak: problem niskich peronów – rozwiązany; problem wyburzenia budynku stacyjnego w Osoli - wcześniej nie był brany pod uwagę ; brak do tej pory nagłośnienia na peronach - chociaż głośniki już są, nadal nie ma dostatecznej informacji o przyjazdach i opóźnienia pociągów, brak rozkładów jazdy na peronach. Dodatkowo, respondenci wymieniają utrudnienia związane z prowadzonymi robotami: hałas, bałagan, wjeżdżanie ciężkim sprzętem na teren prywatny bez zgody właściciela, uszkodzenia urządzeń melioracyjnych, a w związku z tym częste zalewanie pól, uszkodzenia dróg, uszkodzenia budynków wywołane drganiem podczas wbijania pali fundamentowych słupów sieci trakcyjnej, utrudnienia dotyczące dostępności do infrastruktury kolejowej, długotrwałe objazdy.
 - (pyt. 13) Na pytanie nr 13, tj. „jakie problemy nie zostały rozwiązane?” odpowiedziały 5 osoby. Nie rozwiązano problemu wiat – postawiono tylko kontenery zastępcze; można było uchronić budynek stacyjny w Osoli z poczekalnią i wiatą przed zburzeniem (co wcześniej nie było w zamierzeniach projektowych). Po interwencji mieszkańców w mediach - tymczasowo zostały postawione kontenery. W obrębie przejazdu w Osoli nie została dokończona naprawa drogi, trwa też użytkowanie działek bez zgody właścicieli. Jedna osoba w wywiadzie zaznaczyła, że ekrany akustyczne powinny być przezroczyste, na razie ekranów brak. Ponadto, po zgłoszeniu przez mieszkańców – Gmina wszczęła postępowanie administracyjne związane z wycinką drzew bez pozwolenia

- Na pytanie 14 w sprawie powstałych, nowych problemów w związku z inwestycją - odpowiedziało 7 osób: problemy drogowe nie zawsze usuwane są na bieżąco, jedna z osób uznała, że prace były prowadzone opieszale. Osoba granicząca swą posesją z inwestycją nie była poinformowana o zamiarze wywłaszczenia od strony drogi, co doprowadziło do sporu z inwestorem, tym bardziej, że na swojej posesji - osoba ta miała już słup energetyczny własności inwestora. Wcześniejsze poinformowanie i uzyskanie kompromisu w tej kwestii zaoszczędziłoby właścicielce posesji stresu, a zamiast tego, doprowadziło do wstrzymania robót.
- Nie zabezpieczono wykopów pod fundamenty ekranów dźwiękochłonnych na przystanku w Osoli, co spowodowane było brakiem należytej reakcji ze strony wykonawcy i nadzoru. Sprawa została załatwiona dopiero po interwencji mieszkańców w Wojewódzkim Nadzorze Budowlanym. Interwencja spowodowała natychmiastowe zabezpieczenie wykopów przez wykonawcę robót.
- Nowym problemem który pojawił się w związku z nastaniem wiosny jest brak stojaków na rowery, problem ten zgłaszany był sołtysowi. Na razie nie jest znany sposób rozwiązania tej sprawy. Tu muszę podkreślić, że rower jest najpowszechniej używanym środkiem transportu na krótkie odległości. Z powodu nie rozwiązania problemu stojaków, bądź wiaty na rowery (zburzonej przez wykonawcę) – są one przechowywane u okolicznych mieszkańców i pod przystówiową chmurką.
- Na pytanie 15, tj. „czy realizacja inwestycji wpłynęła na ilość odwiedzin przez turystów?” – wszyscy ankietowani, oprócz jednego - zgodnie odpowiedzieli, że wg nich jest mniej turystów (być może wynika to z faktu dużych utrudnień przy dojazdach – opóźnienia i odwołania pociągów). Nie mniej jednak, w wypowiedziach ankietowanych pojawia się informacja, że na parkingach leśnych obserwuje się dużo rodzin „grillujących” i przyjeżdżających na spacer do lasu. Jedna osoba odpowiedziała, że turystów jest więcej w związku z tym, że są teraz wysokie wygodne perony (wcześniej - zwłaszcza wsiadanie dla ludzi starszych było znacznie utrudnione);
- Na pytanie nr 16, tj. „co zmieniło się w związku z trwającą modernizacją?” odpowiedzieli wszyscy respondenci, co można uznać za zdarzenie pozytywne. Jeden z nich za zdarzenie pozytywne uznaje estetyczne perony i przejazdy. Prawie wszyscy mają odczucie, że w związku z modernizacją poprawi się komfort i czas przejazdów,

- a tym samym - wzrosła świadomość mieszkańców, że mogą mieć wpływ na sposób i otoczenie realizacji inwestycji oraz rejon, który zamieszkują. Ze swoich obserwacji wywnioskowałam, że mieszkańcy zaczęli bardziej dbać o swoje otoczenie.
- Na podstawie wypowiedzi Dyrektora Ośrodka Sportu i Rekreacji w Obornikach Śl. - OSiR rozpoczął już modernizację swoich obiektów w Obornikach Śl. Obok Dworca PKP w Obornikach Śl. powstał nowoczesny plac targowy, co już w tej chwili cieszy się dużym zainteresowaniem przyjezdnych gości i kupców. Na targowisku można handlować od poniedziałku do środy i w piątek - sprzedaż produktów rolnych, owoców, warzyw oraz giełda rzeczy używanych (odzież, sprzętu AGD i RTV, mebli) itp. We czwartek - „Obornicki Dzień Targowy”, w sobotę „Drugi Obornicki dzień Targowy” oraz giełda staroci i osobliwości. Zaczęto też prace związane z zamontowaniem nowego ogrodzenia, rozpoczęto modernizację kortu tenisowego, w obozowisku TRAMP, w domkach kempingowych rozpoczęto wymianę armatury sanitarnej, podłóg, wykładzin. W przyszłości planowana jest modernizacja basenu (OSiR chce to wykonać na światowym poziomie z zasilaniem czystą wodą głębinową). Planuje się również realizację projektu dofinansowanego przez UE o rozszerzenie hal widowiskowych. Do tych projektów przygotowywano się już od 2008r., ale w związku z małym poparciem ze strony Związków Sportowych projekt został na razie zawieszony. Promocja obiektu OSiR odbyła się już w Gazecie Wyborczej jak również w Metro – „Przyjazd w czasie ciepłych weekendów”. Doraźna promocja OSiR odbywa się też przez gminę w Gazecie Nowej i Kurierze.
 - Aktualnie odbywa się remont Dworca PKP w Obornikach Śl. i budowa przejścia podziemnego. W budynku stacyjnym, w porozumieniu PKP S.A. z Burmistrzem miasta Oborniki Śl. ma powstać nowoczesna multimedialna biblioteka XXI wieku.
 - Na pytanie 17, tj. „co zmieniło się w związku z trwającą modernizacją, co można by uznać za zdarzenie negatywne?”, większość respondentów wymienia wycinkę alei lipowej na stacji Osola i zburzenie pamiętającego budowę linii Wrocław - Poznań budynku stacyjnego. Za elementy i zdarzenia negatywne respondenci uznali też postawienie ekranów akustycznych, co szpeci krajobraz. Respondenci negatywnie ocenili: zamykanie przejazdów, objazdy źle przygotowanymi trasami, pozalewane drogi, opóźnienia i odwołanie części pociągów, brak pomieszczeń lub stojaków na rowery, wydłużony czas dojazdu do pracy, jak również pozostawiane śmieci i resztek

materiałów budowlanych np.: do tej pory nie usunięto wszystkich korzeni wyciętych drzew, prefabrykatów pozostałych po budowie peronów.

- Na pytanie nr 18, tj. „czy uważa Pan/i , że zrealizowanie inwestycji będzie miało wpływ na atrakcyjność turystyczną sąsiadujących terenów z inwestycją?“, wszyscy zgodnie potwierdzili, że tylko w przypadku pełnego uruchomienia kolei aglomeracyjnej będzie możliwy właściwy rozwój turystyki i aktywizacja położonych wzdłuż linii terenów. Będzie to miało wpływ na zdecydowaną poprawę dostępności dla turystów, tym samym wpłynie na atrakcyjność regionu. W przeciwnym razie - będzie to zwykła kolej. „Ludzie od dawna przyjeżdżali tu odpoczywać i osiedlali się” opowiada respondentka, która mieszka blisko przejazdu kolejowego i stacji – „ludzie przyjeżdżali na grzyby, jagody i pooddychać świeżym powietrzem”. Mieszkańcy mają nadzieję, że nadal tak będzie.

- Na pytanie 19, tj. „czy będzie mogła rozwijać się jakaś przedsiębiorczość lokalna?“, większość odpowiedziała, że może tu rozwijać się turystyka , a co za tym idzie różnego rodzaju usługi – handel, mała gastronomia, miejsca noclegowe.

Jedna z respondentek dała propozycję uruchomienie kolejki parowej, na trasie Wrocław – Wolsztyn, która jeszcze do niedawna jeździła kilka razy w roku i miała wielkie powodzenie również za granicą.

Jedna z respondentek podała możliwość rozwinięcia się z podmiejskiego transportu z korelacją z transportem kolejowym.

- Na poziom zadowolenia respondentów w związku z realizowaną inwestycją (pyt. nr 20) wpływ mają :

- o Nowe, wysokie perony (wcześniej niskie, były problemy z wsiadaniem zwłaszcza dla osób starszych);
- o Nowe nawierzchnie z płyt betonowych i gumowych na przejazdach (łatwe do pokonania przez takie środki lokomocji jak rower czy motocykl);
- o Odczuwalny, znacznie mniejszy poziom hałasu i drgań, mimo braku ekranów dźwiękochłonnych;
- o Poprawiona estetyka peronów, nowa nawierzchnia, odwodnienie;
- o Większe zapotrzebowanie na miejsca noclegowe, usługi gastronomiczne i pomieszczenia dla wykonawców związanych z modernizacją w miejscowościach sąsiadujących z linią kolejową;

- o Remont budynków dworców w Obornikach Śl. i w Żmigrodzie;
- Na poziom niezadowolonych respondentów (pyt. nr 21) wpływ mają:
 - o Utrudnienia w dojazdach do pracy i szkoły wynikające ze zmian w rozkładach jazdy spowodowanych robotami;
 - o Częste zamknięcia przejazdów spowodowane robotami i objazdy;
 - o Zwiększone natężenie ruchu samochodowego, szczególnie ciężarowego, w tym pojazdy o zwiększonej DMP;
 - o Utrata części posesji przez osoby graniczące z inwestycją wskutek wywłaszczeń, przy czym, kwoty odszkodowań nie są satysfakcjonujące.
 - o Uszkodzone i rozjeżdżone drogi i pobocza przez ciężki sprzęt;
 - o Bałagan podczas inwestycji, brak właściwego nadzoru wykonawcy nad porządkiem w rejonie placu budowy;
 - o Brak poszanowania praw mieszkańców do spokojnego życia - hałas spowodowany inwestycją;
 - o Zbyt wolne tempo pracy, praca w dni wolne od pracy;
 - o Ograniczony dostęp do posesji, pól w związku z zamykanymi drogami;
 - o Brak poczekalni, wiat i informacji dla pasażerów w Osoli;
 - o Brak woli dialogu wykonawcy i inwestora z władzami lokalnymi – spotkanie na sesji Rady Miejskiej odbyło się dopiero po interwencji spowodowanej nieprawidłowościami w 2012 r. – od tego czasu dialog poprawny.
 - o Wycięcie bez wymaganego pozwolenia lip w Osoli, tym samym oszpecenie krajobrazu;
 - o Wyburzenie budynku stacyjnego z poczekalnią i wiatą w Osoli;
 - o Zaprojektowanie i wybudowanie ekranów dźwiękochłonnych o wysokości 4-6 m zaburzy krajobraz;
- Na pytanie nr 22, tj. „jak Gmina mogłaby wykorzystać efekty modernizacji dla własnej promocji?”, prezes jednego z działających lokalnie Stowarzyszeń odpowiedział, że wspólnie ze Stowarzyszeniem Osadnictwo i Turystyka tworzone są już punkty rowerowe w związku z koncepcją subregionalnego produktu turystycznego Wzgórz Trzebnickich i Doliny Baryczy .
Kolejnych dwu respondentów zaproponowało hasła : „Koleją szybciej i wygodniej”, „Zielone płuca Wrocławia”, Gmina Oborniki zielonymi płucami Wrocławia.

Inny respondent zaproponował, żeby gmina zaakcentowała poprawę dostępności terenów dla osób niepełnosprawnych, poprzez likwidację barier architektonicznych, zaproponowano też wytyczenie tras rowerowych i wycieczkowych wraz z promocją ciekawych miejsc, które leżą na trasie i łatwo do nich dotrzeć.

Kilku inny respondentów dodało, że Gmina powinna promować istniejące obiekty i organizować imprezy plenerowe oraz reklamować łatwą dostępność do szlaków i ścieżek rowerowych.

Jeden z respondentów podał pomysł wizualnej i dźwiękowej reklamy turystycznej okolicy w środkach komunikacji miejskiej i pociągach.

- Na pytanie nr 23, tj. „jakie przedsięwzięcie gminy w powiązaniu z modernizacją linii kolejowej mogłoby podnieść atrakcyjność terenów?”, trzech respondentów odpowiedziało, że gmina powinna promować osadnictwo i turystykę. Do sprzedaży działek budowlanych z infrastrukturą, Gmina mogłaby powołać specjalną komórkę, proponowano również powołanie strefy ekonomicznej (parku inwestycyjnego). Zaproponowano również powołanie specjalnego programu budowy sieci ścieżek rowerowych wraz z zapleczem dla turystyki rowerowej (można rozważyć powstanie wypożyczalni rowerów lub tzw. rower miejski).

Jeden z respondentów wypowiedział się w sprawie konieczności modernizacji obiektów sportowo - rekreacyjnych, w tym - basenu.

Kilku respondentów wypowiedziało się w sprawie konieczności naprawy istniejących i budowy nowych dróg i chodników, szczególnie pomiędzy Wielką Lipą a Osolą.

Dwóch respondentów zaproponowało stworzenie oferty rekreacyjnej dla rodzin z dziećmi - placu zabaw dla dzieci wyposażonego w instalacje do zabaw.

Dwóch respondentów podało propozycję skorelowania komunikacji pociągowej z miejską jak również informacji pociągowej z informacją turystyczną o obiektach i atrakcjach turystycznych.

- Na pytanie nr 24, tj. „czy ma Pan/i własne propozycje na rozwój atrakcyjności turystycznej terenów sąsiadujących z inwestycją?”, jeden z respondentów zaproponował promowanie miejscowości w biuletynach, folderach, na tablicach, porządkowanie miejscowości.

Inny respondent proponuje wybudować trasy do uprawiania narciarstwa biegowego lub ekstremalne trasy rowerowe.

Miejscowa działaczka społeczna proponuje założyć w Osoli klubik wielopokoleniowy w celu integracji społeczności wiejskiej. Klub zajmowałby się również gromadzeniem pamiątek z historii i kultury miejscowości.

Kolejny respondent proponuje preferencyjną sprzedaż działek gminnych pod działalność agroturystyczną.

Respondenci z Obornik Śl. proponują przeprowadzenie modernizacji obiektów, takich jak park Holtei'a i teren z „Grzybkiem”.

Należy w tym miejscu dodać, że OSiR w Obornikach Śl. corocznie organizuje mistrzostwa w siatkówce plażowej oraz mistrzostwa Polski w podnoszeniu ciężarów. W tym roku odbędą się one w dniach 10-13 lipca.

Jedna z respondentek chce założyć na swojej posesji małe zoo, dla turystów z dziećmi, ma w tej kwestii już niewielkie doświadczenie, gdyż organizowała takie spotkania dla klas szkolnych swoich dzieci (hoduje pawie, które są atrakcją Osoli).

Radna z Osoli myśli o wspólnym przedsięwzięciu z partnerem, np. Polskimi Liniami Kolejowymi w organizacji imprez lokalnych np.; pociągiem retro do Parku Krajobrazowego w Dolinie Baryczy .

Respondentka z Osoli wskazuje konieczną naprawę dróg łączących Wrocław z Osolą.

- Dwóm respondentom zadałam jeszcze pytanie (pyt.25), na które mogliby znać odpowiedź, a mianowicie: „czy i jak rozwój turystyki i rekreacji jest uwzględniony w miejskich planach zagospodarowania przestrzennego po modernizacji linii E- 59?” Odpowiedzi udzieliła mi tylko Radna Gminy: „na dzień dzisiejszy powstało 75 km ścieżek rowerowych (Osola, Żmigród, Oborniki Śl.) i jest to efekt wdrażania koncepcji subregionalnego produktu turystycznego.”

8.2. Obserwacja uczestnicząca własna

Poniżej przedstawiono wyniki obserwacji własnych, udokumentowanych przez autorkę pracy w okresie od jesieni 2011r. do maja 2014r. Karta zbiorcza z obserwacji uczestniczącej własnej stanowi załącznik nr 2 do pracy.

1. Zasypana gruntem i błotem, uszkodzona droga na przejeździe w Osoli – zgłoszono w PKP w listopadzie 2011r.;



Ryc. nr 27. Zanieczyszczona droga w rejonie przejazdu w Osoli – fot. własna

2. Brak zejścia dla pieszych, w tym niepełnosprawnych - z peronu na przystanku Osola zgłoszone do PKP 06.05.2013r., zrealizowane w czerwcu 2013;
3. Zalana droga pod wiaduktem w km 31,815 na drodze powiatowej Morzęcin – Osolin – zgłoszono do nadzoru 04.05.2013r.;
4. Brak świateł ostrzegawczych na przejeździe 08, 09, 10.05.2013 – zgłoszono do PKP;
5. Zakłócenie ciszy nocnej (obniżanie toru źle wykonanego) 09.05.2013r.;
6. Droga zamknięta z powodu obniżenia toru (powtórnie) 09.05.2013r.;
7. Hałas do godz. 23 od 02.05. do 10.05.2013r.;
8. Zapadnięta droga za przejazdem w kierunku na Morzęcin;
9. Parkowanie samochodów, składowanie materiałów budowlanych gdzie popadnie, nawet w parku;
10. 23.05 - 24.05 2013r. po raz kolejny nieposprzątana droga po robotach – interwencja u Inżyniera Projektu;
11. 24 – 25.06.2013r. po opadach deszczu zalana droga pod wiaduktem w km 31,815. Wprowadzono ograniczenia prędkości pociągów do 30 km/h;



Ryc. nr 28. Pompowanie wody spod wiaduktu w km 31,815 – fot. własna

12. 09.08.2013r. skarga mieszkańców których działka graniczy z obiektem inżynieryjnym (przepust w km 31,815 Osola). Wykonawca uszkodził ogrodzenie, naruszył granice działki, uszkodził kanalizację . Inżynier Projektu zobowiązał Wykonawcę do usunięcia wszystkich nieprawidłowości do 12.08.2013r.;
13. Brak odwodnienia torów, stojąca woda, niewywiezione odpady powodują dodatkowe zanieczyszczenie środowiska i przyległych gruntów;
14. Wycinka stuletnich lip wzdłuż peronów w Osoli bez wymaganego zezwolenia – Urząd Gminy Oborniki Śl. prowadzi postępowanie administracyjne w tej sprawie.
15. Zasypane drzewa w sąsiedztwie stacji Oborniki Śląskie – zgłoszono do Urzędu Gminy – 04.2014r.
16. Dnia 20.02.2014r. autorka pracy wzięła udział w konsultacjach społecznych, warsztatach dotyczących strategii społecznej i rozwiązań problemów społecznych, na której - m. innymi przedstawiona była prezentacja obornickiej pomocy społecznej, dotyczącej udziału gminy w pomocy społecznej dla mieszkańców. Zaproszeni aktywni mieszkańcy gminy mieli za zadanie pokazać mocne i słabe strony gminy, m. innymi problemów związanych z aktywnością i współpracą. Spotkania są kontynuowane.



Ryc. nr 29. Naruszenie terenu posesji w km 31,815 – fot. własna



Ryc. nr 30. Rozlewisko spowodowane brakiem odwodnienia torów – fot. własna



Ryc. nr 31. Wycinka lip wzdłuż peronu w Osoli – fot. własna



Ryc. nr 32. Widok zasypanych drzew w sąsiedztwie stacji PKP Oborniki Śląskie – fot. własna

17. W dniu 16.05.2014r. podczas prac fundamentowych na przystanku Osola – Wykonawca przerwał kable telekomunikacyjne, pozbawiając mieszkańców połowy wsi łączności telefonicznej i Internetu. Zgłoszono do nadzoru i operatorów sieci. Awarię usunięto w dniu 19.05.2014r. w godz. popołudniowych.

Od 2000 roku autorka pracy jest mieszkanką Osoli i czuje się związana z miejscową społecznością, którą w ramach posiadanych możliwości wspiera, jako osoba niezrzeszona. Uczestniczy w projekcie współfinansowanym przez Unię Europejską „Obornickie Konsultacje Społeczne” realizowanym w partnerstwie Fundacji Wspierania Rozwoju Lokalnego „Moja Przestrzeń” z Gminą Oborniki Śląskie. Proces zainicjowany był warsztatami dotyczącymi diagnozy sytuacji społecznej w gminie.

Na 3-ech spotkaniach, w których uczestniczyła, nie zauważyła znaczącego zainteresowania kończącą się modernizacją linii kolejowej E- 59 wśród obecnych. zaproponowała, żeby w ramach rozwoju lokalnego transportu skorelować go z rozkładem jazdy kolei aglomeracyjnej, tak, aby umożliwić jego lepszą dostępność. Informowała przy tym, o planowanej kolei aglomeracyjnej, o której nikt z obecnych nie słyszał.

Wież jest celem wyjazdów turystycznych od dawna. Już w XVIII w europejscy turyści, którzy dotychczas podróżowali wyłącznie do miejskich ośrodków kulturalnych, pod wpływem „przekonania o regenerujących właściwościach sielskiego otoczenia i umacniającej się estetyki romantycznej” (Adler, 1989), zaczęli wyjeżdżać poza miasto. Wyjazdy na łono natury stały się bardzo popularne. W wielu krajach, taki sposób spędzania wakacji wybiera blisko jedna czwarta Europejczyków (Fast and Figures on the European’s Holiday, 1998)³⁴.

Z zaniepokojeniem zauważono, że w Gminie Oborniki Śl. nikt nie wziął pod uwagę możliwości rozwoju wsi poprzez promowanie rozwoju agroturystyki. Autorka pracy zgłosiła taki projekt, z nadzieją, że będzie on uwzględniony przy tworzeniu strategii rozwoju Gminy. Niezauważana jest też możliwość organizowania miejsc noclegowych dla turystów w gospodarstwach agroturystycznych, co mogłoby rozwiązać problem braku miejsc noclegowych w Gminie, gdyż baza noclegowa jest stara i niewystarczająca.

Zdaniem autorki pracy, aby lokalna ludność zauważyła i skorzystała z możliwości założenia gospodarstwa agroturystycznego - potrzebne jest wsparcie Gminy, poprzez powołanie komórki odpowiedzialnej za organizowanie promocji tego rodzaju działalności gospodarczej, poprzez organizowanie prelekcji, szkoleń, spotkań z miejscową ludnością, często borykającą się z problemami bezrobocia.

Do tego niezbędna jest świadomość o korzyściach wynikających z przynależności do organizacji agroturystycznych np.: Polskiej Federacja Turystyki Wiejskiej „Gospodarstwa

³⁴ Prender L., Sharpley R. str. 220 Zarządzanie Turystyką. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne Warszawa 2008 ss. 220-221

Gościnne”, wspierających rozwój agroturystyki. Na ten rozwój ma wpływ współpraca organów rządowych, samorządowych oraz organizacji pozarządowych. Aby agroturystyka rozwijała się intensywnie i na odpowiednim poziomie - organizowane są wyjazdy na targi agroturystyczne, wyjazdy do innych gospodarstw w celu szkoleń i podpatrzenia jak radzą sobie inni.³⁵

Z uwagi na rozbieżności dotychczasowych struktur ekonomicznych na terenach wiejskich i rosnące zainteresowanie wykorzystaniem zasobów (np. na potrzeby turystyki) koncepcja zarządzania uległa zmianom. Przede wszystkim, myślenie zdominowane przez problemy rolnictwa ustąpiło miejsce bardziej wielostronnemu podejściu nastawionemu na łagodzenie skomplikowanych konfliktów społeczno – politycznych – ekonomicznych, charakterystycznych dla współczesnej wsi. (Marsden, Murdoch, 1998, s. 1). W wielu krajach tradycyjne formy rządzenia oparte na formalnych, scentralizowanych i zinstytucjonalizowanych procesach podejmowania decyzji zostają zastąpione przez współzrządzenie charakteryzujące się „rozproszeniem władzy w ramach struktur państwowych i poza nimi”.³⁶

W badanej Gminie, mieszkańcy nie mają jeszcze pełnej świadomości tych zmian i myślą „po staremu”, często nie widząc możliwości rozwoju inicjatyw społecznych, twierdząc: „że się nie uda”, że nie mają na to środków, że nikt nie mówi im o możliwościach współzrządzenia, możliwościach wpływania i uczestniczenia w rozwoju swojego regionu.

Lokalna społeczność z zadowoleniem, ale również niepokojem przyjęła informację o planowanej modernizacji linii kolejowej E59 na naszym terenie.

Plany inwestycyjne PKP nie były, zdaniem autorki pracy, należycie zaprezentowane lokalnej społeczności, brak było informacji na tablicach ogłoszeń, nie organizowano spotkań wiejskich z lokalną ludnością. Tu także niedostateczny był przekaz informacyjny ze strony Gminy. Teza ta znajduje potwierdzenie w przeprowadzonych wywiadach. Ponieważ rodzina autorki pracy nie była stroną żadnego z postępowań administracyjnych i nie uczestniczyła w procesie przygotowania inwestycji - zetknęła się z inwestycją dopiero jesienią 2011 roku, gdy rozpoczęto przebudowę przystanku w Osoli, z którym sąsiaduje.

³⁵ <http://agroturystyka.pl/> 13.05.2014

³⁶ Prender L., Sharpley R. ss. 220-221, s. 226 Zarządzanie Turystyką Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne Warszawa 2008,

Spostrzeżenia i doświadczenia autorki pracy z okresu realizacji robót (jeszcze nieukończonych) są raczej negatywne, tak, jak osób, z którymi przeprowadzono wywiady. Zła organizacja robót, nieporządek, brak poszanowania dla środowiska naturalnego i spokoju mieszkańców, zniszczone i brudne drogi i pobocza, hałas, utrudnienia w ruchu – to podstawowe problemy, z jakimi spotykano się i jakie nadal występują.

Autorka pracy, negatywnie postrzega zamiar budowy ekranów dźwiękochłonnych o wysokości do 6m. Zaburzą one krajobraz i przepływ powietrza. Wspólnie z sąsiadami opracowano wniosek do Inwestora o rezygnację lub zmniejszenie wysokości ekranów. Wniosek sygnowany przez Przewodniczącego Rady Gminy i Burmistrza Obornik Śl. został przesłany do Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe. Oczekujemy na stanowisko Inwestora.

Podobnie jak respondenci, autorka pracy widzi możliwość wykorzystania efektów modernizacji linii kolejowej E59 dla poprawy atrakcyjności turystycznej okolicy. Przy tym - osoby biorące udział w konsultacjach społecznych widzą przede wszystkim szanse dla rozwoju Obornik Śl., zapominając o okolicznych wsiach, mających niepowtarzalne walory.

8.3. Analiza danych zebranych podczas wywiadów

Zestawienie odpowiedzi na pytania zadawane podczas wywiadów zebrano i przedstawiono w pkt 8.1. powyżej. Ankiety z odpowiedziami respondentów załączono do niniejszej pracy. Poniżej przedstawiono syntetyczne podsumowanie przeprowadzonego badania.

8.3.1. Wydarzenia krytyczne – pozytywne

W odczuciu ankietowanych – pozytywnie jest odbierana decyzja o przeprowadzeniu modernizacji linii kolejowej E59, biorąc pod uwagę osiągnięcie założonych celów strategicznych, między innymi poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego, komfortu podróżowania, zmniejszenie poziomu hałasu komunikacyjnego, likwidacja barier architektonicznych.

Równie ważne są dla respondentów korzyści lokalne, jakie wiążą oni z modernizacją linii kolejowej. Będą to – poprawa dostępu do terenów, związana z planowanym powołaniem kolei aglomeracyjnej, wzrost atrakcyjności terenów siedliskowych, wzrost atrakcyjności turystycznej rejonu przyległego do linii kolejowej.

Mieszkańcy widzą również możliwość odniesienia indywidualnych korzyści, wiążąc je z możliwościami prowadzenia działalności gospodarczej, np. agroturystycznej, dydaktycznej (mini zoo).

8.3.2. Wydarzenia krytyczne – negatywne

Wszyscy respondenci, jako zdarzenia negatywne podają utrudnienia wynikające przede wszystkim z ograniczenia dostępności dróg, przejazdów oraz infrastruktury kolejowej w trakcie robót, bałagan, hałas i niszczenie środowiska przez Wykonawcę robót. Jako bulwersujące opinię publiczną należy wskazać samowolne wycięcie starodrzewu (lipy) przy peronach przystanku w Osoli. Również negatywnie – mieszkańcy odnoszą się do sposobu informowania o inwestycji i własnych uprawnieniach przez Samorząd, Wykonawcę i Inwestora.

8.3.3. Poziom satysfakcji mieszkańców – zadowolenie

W tym przypadku – zbyt wcześnie mówić o zadowoleniu z efektów realizacji inwestycji, ponieważ roboty nie zostały jeszcze ukończone i zdecydowaną przewagę mają odczucia negatywne, związane z bieżącymi problemami i utrudnieniami. Można jednak zauważyć, że poziom zadowolenia mieszkańców wzrasta proporcjonalnie do postępu robót. Można również zaobserwować pierwsze przejawy zadowolenia spowodowane np. oddawaniem do użytku nowych peronów i przejazdów oraz rozpoczęte remonty budynków dworcowych i likwidację barier architektonicznych. Należy się spodziewać, że poziom satysfakcji będzie stale wzrastać i osiągnie maksimum po całkowitym ukończeniu robót.

Głównymi przyczynami zadowolenia mieszkańców na obecnym etapie realizacji inwestycji są : poprawa dostępności i estetyki zmodernizowanej infrastruktury i spodziewane korzyści, jakie lokalna społeczność ma nadzieję odnieść po zakończeniu inwestycji i osiągnięciu zamierzonych celów.

8.3.4. Poziom satysfakcji mieszkańców – niezadowolenie

Poziom niezadowolenia mieszkańców oceniono jako wysoki. Wynika to przede wszystkim z zakłócenia przez realizowaną inwestycję normalnego trybu funkcjonowania, począwszy od zmian w rozkładzie jazdy pociągów i gorszej

dostępności komunikacji kolejowej, poprzez ograniczenia dostępności infrastruktury drogowej, hałas i bałagan, aż do niszczenia własności i środowiska naturalnego. Są to koszty, których trudno uniknąć, ale można je minimalizować. W tym obszarze widoczne jest niewykorzystanie możliwości władz samorządowych i organizacji społecznych, chociaż należy przyznać, że w ostatnim czasie aktywność ich wzrosła, a wpływ na działania Inwestora stał się widoczny.

Główną przyczyną niezadowolonia mieszkańców jest brak dostatecznej, powszechnej informacji o realizowanej inwestycji i uprawnieniach mieszkańców ze strony władz samorządowych oraz poczucie braku należytej reprezentacji interesów mieszkańców przez Urząd. Brak dostatecznej wiedzy o uprawnieniach mieszkańców i korzystania z nich – powoduje, że staje się ona stroną słabszą niż dobrze zorganizowany Wykonawca i inwestor. Dodatkowo, nieprzestrzeganie przez Wykonawcę norm zasad współżycia społecznego, naruszanie prawa własności, zakłócanie spokoju - w znaczący sposób pogarszają warunki życia. Należy przy tym stwierdzić, że sytuacje konfliktowe, z jakimi się spotykano, spowodowały wzrost świadomości i samodzielności społecznej, dzięki czemu miejscowa społeczność staje się świadomym partnerem w realizacji tego projektu.

Rozdział 9

Wnioski

Można przypuszczać, że znaczenie kolei dla podróży turystycznych w Polsce będzie rostało i to nie tylko ze względu na poprawę komfortu jazdy, ale także wskutek zatłoczenia dróg, zwłaszcza lokalnych i rosnącej liczbie wypadków drogowych.

Duże znaczenie będzie też miał wybór środka transportu, ze względu na czas przejazdu pomiędzy miejscowościami oraz częstotliwość połączeń.

Nie można pominąć przy tym wzrostu świadomości proekologicznej. W wielu krajach (Indie, Niemcy, Norwegia, Peru) uruchamiane są pociągi specjalne o określonej trasie i rozkładzie (przyjazd do miejsca atrakcji i powrót wieczorem), w cenę biletu wliczony jest wstęp do zwiedzanego obiektu, transport lokalny, posiłki i usługi przewodnickie.³⁷

³⁷ Anna Pawlikowska-Piechotka „Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne” rozdz. 4 Turystyczna baza transportowa, podrzdział 4.3.2 Transport kolejowy s. 103.

W opisywanym i analizowanym przypadku modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Rawicz, należy podzielić wpływ działań inwestora na środowisko i atrakcyjność turystyczną terenów położonych w sąsiedztwie linii na okres przygotowania i realizacji inwestycji oraz okres po zakończeniu inwestycji – konsumowanie jej efektów.

9.1. Okres przygotowania i realizacji inwestycji.

Na podstawie przeprowadzonej wcześniej analizy, można stwierdzić, że:

- a. Inwestor przeprowadził procedury przygotowawcze zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami prawnymi, przeprowadził konsultacje społeczne, opracował raport środowiskowy, uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji i decyzje o pozwoleniach na budowę.
- b. Inwestor zaprojektował i objął zamówieniem na roboty budowlane wymagane decyzją środowiskową oraz wynikające z norm technicznych rozwiązania projektowe.
- c. W umowie z wykonawcą robót – inwestor w należyty sposób zabezpieczył kwestie ochrony środowiska, w tym – gospodarkę odpadami, poszanowanie spokoju i porządku w otoczeniu inwestycji.³⁸
- d. Inwestor zapewnił specjalistyczny nadzór nad inwestycją, wprowadzając do zespołu nadzorującego - specjalistę do spraw ochrony środowiska.³⁹
- e. Wydaje się, że współpraca inwestora i wykonawcy z miejscowymi władzami, samorządem i lokalną społecznością wymaga większego zaangażowania i nadzoru ze strony inwestora.
- f. Zmniejszenie ilości pociągów, opóźnienia, awarie zasilania sieci trakcyjnej – są negatywnie oceniane przez pasażerów, nie powodują wzrostu zainteresowania walorami turystycznymi okolicy w powiązaniu z transportem kolejowym.
- g. Wykonawca nie przestrzegał w należyty sposób zasad współistnienia na terenie objętym inwestycją, z opóźnieniem reagował na interwencje w sprawach porządku, poszanowania własności i innych.

³⁸ Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Wrocław - Poznań, Etap II. Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom II - Projekt umowy

³⁹ Opis Przedmiotu Zamówienia na nadzór nad modernizacją linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego, w ramach projektu POIiŚ 7.1-4 „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, Etap II – odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego”;

- h. Istniejąca infrastruktura drogowa jest nadmiernie eksploatowana, pogorszył się stan bezpieczeństwa ruchu w związku z nasilonym ruchem ciężkiego sprzętu transportowego i budowlanego.
- i. Wykonawca samowolnie dokonał wycinki drzew na przystanku Osola.

9.2. Okres po zakończeniu inwestycji – konsumpcja efektów.

Można w sposób zdecydowany stwierdzić, że założone przez inwestora efekty modernizacji linii kolejowej będą miały pozytywny wpływ na poprawę stanu ochrony środowiska i atrakcyjności terenów położonych w sąsiedztwie linii, w tym atrakcyjności turystycznej. Będą to między innymi:

- a. Realizacja zaprojektowanych przez inwestora proekologicznych rozwiązań technicznych w zdecydowany sposób zmniejszy negatywne oddziaływania transportu kolejowego na środowisko – zmniejszenie poziomu drgań, hałasu, zanieczyszczenia powietrza i wód.
Rozwiązania techniczne wpłyną również na poprawę możliwości migracji zwierząt pomiędzy wschodnią i zachodnią stroną linii kolejowej oraz zmniejszą śmiertelność wśród zwierząt.
- b. Planowana w ramach Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej częstotliwość połączeń, tj. interwał 30 minutowy w godzinach szczytów oraz 45 – 60 minutowy poza nimi, w sposób zdecydowany zbliżą centrum (Wrocław) i miejscowości satelickie. Efektem tego będzie wzrost zainteresowania i tak już dość popularnym wśród wrocławian kierunkiem osiedlania się.
- c. Rejony Obornik Śl. i Żmigrodu są również popularnymi miejscami wypoczynku weekendowego. Poprawa dostępności za pośrednictwem transportu kolejowego, z pewnością spowoduje wzrost zainteresowania turystyką weekendową.
- d. Likwidacja barier architektonicznych umożliwi dostęp do tras spacerowych osobom niepełnosprawnym.
- e. Poprawa estetyki przystanków i stacji z pewnością zachęci mieszkańców pobliskich posesji do poprawy estetyki własnych zabudowań, co bez wątpienia podniesie atrakcyjność okolicznych miejscowości. Już w trakcie prowadzonych robót można było zaobserwować takie działania – budowa i odbudowa ogrodzeń, porządkowanie posesji, nowe nasadzenia.

f. Wzrost świadomości i możliwość udziału samorządu i miejscowej społeczności w lokalnych przedsięwzięciach:

- Utworzenie nowej biblioteki w remontowanym budynku stacji Oborniki Śl.
- Powstała koncepcja subregionalnego produktu turystycznego Wzgórz Trzebnickich i Doliny Baryczy, tworzone są punkty i ścieżki rowerowe.
- Społeczne porządkowanie parku w Osoli, przylegającego do przystanku kolejowego.
- Propozycje dot. wykonania chodnika między Wielką Lipą, a Osolą poprawi bezpieczeństwo mieszkańców korzystających z przystanku w Osoli.

Wydaje się też, że inicjującą i wspomagającą dla lokalnych inicjatyw rolę powinny pełnić Rady Sołeckie i Gminne.

Na podstawie przeprowadzonych wywiadów oraz osobistego uczestnictwa autorki pracy w programie „Obornickie Konsultacje Społeczne” można stwierdzić, że świadomość społeczna mieszkańców rośnie i coraz więcej inicjatyw lokalnych ma szanse powodzenia i wsparcia, w tym - wykorzystania środków finansowych UE.

Tylko aktywne uczestnictwo mieszkańców we wspólnie inicjowanych przedsięwzięciach społecznych, środowiskowych, turystycznych ma szanse powodzenia i może przynieść długofalowe korzyści, jak powstanie infrastruktury agroturystycznej, hotelowej, gastronomicznej, a w konsekwencji może podnieść atrakcyjność turystyczną tak pięknych terenów i poprawić standard życia.

Bardzo istotne jest, żeby lokalne organizacje i stowarzyszenia, zarówno istniejące, jak i te, które powstaną w przyszłości - nie rywalizowały ze sobą (jak to ma miejsce obecnie), tylko się wspierały i realizowały wspólne projekty.

W interesie wszystkich mieszkańców jest wykorzystanie atutów zmodernizowanej linii E59 dla podniesienia atrakcyjności turystycznej przyległych terenów. Musimy zrobić wszystko, żeby wykorzystać tę możliwość.

SPIS RYCIN

- Ryc. nr 1. Mapa regionu
- Ryc. nr 2. Pałac w Pęgowie – fot. własna
- Ryc. nr 3. Sanatorium Szarotka w Obornikach Śl. – fot. własna
- Ryc. nr 4. Pałac w Wielkiej Lipie – fot. własna
- Ryc. nr 5. Gospodarstwo agroturystyczne i stadnina Arkadia w Wielkiej Lipie – fot. wł.
- Ryc. nr 6. Zabudowania klasztorne i seminarium duchowne w Bagnie – fot. własna
- Ryc. nr 7. Ratusz w Prusicach – fot. własna
- Ryc. nr 8. Kościół pw. Św. Jakuba Apostoła w Prusicach – fot. własna
- Ryc. nr 9. Zespół parkowo – pałacowy w Żmigrodzie – fot. własna
- Ryc. nr 10. Nocek – fot. własna
- Ryc. nr 11. Mapa Parku krajobrazowego Dolina Baryczy – <http://zpww.poznan.ibip.pl>
- Ryc. nr 12. Korytarze transportowe w Polsce - za <http://www.nadmorski24.pl/>
- Ryc. nr 13. Tablica informacyjna projektu inwestycyjnego – fot. własna
- Ryc. nr 14. Półki wewnątrz przepustu dla migracji małych zwierząt – fot. własna
- Ryc. nr 15. Wygrodenia z siatki w rowach odwadniających – fot. własna
- Ryc. nr 16. Ekodukt dla dużych zwierząt w km 21,100 (Pęgów) – fot. własna
- Ryc. nr 17. Przejście dla dużych zwierząt pod torami km 24,800 (Oborniki Śl.) – fot. własna
- Ryc. nr 18. Elektroniczny odpłaszczacz zwierząt UOZ – fot. własna
- Ryc. nr 19. Maty przeciwwibracyjne na moście nad Sąsiecznicą (Żmigród) – fot. własna
- Ryc. nr 20. Ekrany dźwiękochłonne na stacji Pęgów – fot. własna
- Ryc. nr 21. Pochylnia przy przejściu pod torami w Garbcach – fot. własna
- Ryc. nr 22. Pochylnia dla osób niepełnosprawnych w Żmigrodzie – fot. własna
- Ryc. nr 23. Winda dla osób niepełnosprawnych w Żmigrodzie – fot. własna
- Ryc. nr 24,25. Wygrodenie placu budowy w obszarze chronionym Dolina Widawy
- Ryc. nr 26. Zaburzenie gospodarki wodnej przy robotach ziemnych w Garbcach
- Ryc. nr 27. Zanieczyszczona droga w rejonie przejazdu w Osoli – fot. własna
- Ryc. nr 28. Pompowanie wody spod wiaduktu w km 31,815 – fot. własna
- Ryc. nr 29. Naruszenie terenu posesji w km 31,815 – fot. własna
- Ryc. nr 30. Rozlewisko spowodowane brakiem odwodnienia torów – fot. własna
- Ryc. nr 31. Wycinka lip wzdłuż peronu w Osoli – fot. własna
- Ryc. nr 32. Widok zasypanych drzew w sąsiedztwie stacji PKP Oborniki Śląskie

ZAŁĄCZNIKI (na płycie CD)

1. Transkrypcja wywiadu pogłębionego
2. Karta obserwacji uczestniczącej własnej
3. „Raport oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego, od km 1,700 do km 59,697”. przez FPP Consulting sp. z o.o., wrzesień 2010r.;
4. Decyzja Wojewody Dolnośląskiego o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji Nr SR.III6613 -5/35/AK/06 z dnia 20 października 2006r.;
5. Decyzja zmieniająca z dnia 16.02.2010r.Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji nr RDOŚ-02-WOOS-6613-1/13/09/10/ama;
6. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Wrocław - Poznań, Etap II. Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom I – Instrukcja dla Wykonawców;
7. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Wrocław - Poznań, Etap II. Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom II - Projekt umowy;
8. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Wrocław - Poznań, Etap I. Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom III – Wymagania ogólne;
9. Opis Przedmiotu Zamówienia na nadzór nad modernizacją linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego, w ramach projektu POLiŚ 7.1-4 „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, Etap II – odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego”;

BIBLIOGRAFIA

1. Czerwiński J. „Dolny Śląsk przewodnik” Wydawnictwo Kartograficzne Eko-Graf sp. z o.o., Wrocław 2009;
2. Czerwiński J. „Przewodnik Dolny Śląsk” Sport i Turystyka MUZA S.A. Warszawa 1999;
3. Keller red., „Dzieje kolei w Polsce”. Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik 2012;

4. Pawlikowska - Piechotka A. „Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne”. Nova Res Wydawnictwo Innowacyjne, Gdynia 2009
5. Prender L., Sharpley R. „Zarządzanie Turystyką” Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne Warszawa 2008;
6. Ranoszek E., Ranoszek W. „Park Krajobrazowy Doliny Baryczy” Wydawnictwo Gottwald, Milicz 2004;
7. Sobotnik T. – Założenia i wdrożenie modernizacji linii kolejowej E59. Przegląd komunikacyjny 10/2013. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej, Warszawa 2013.
8. Zalewski P. „Parki Narodowe i Krajobrazowe w Polsce Grupa Wydawnicza Sp. o.o. Warszawa 2008;
9. „Zespoły Pałacowe w Bagnie” Wydawnictwo SALWATOR 2012;

AKTY PRAWNE

1. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tj. Dz. U. 2006 Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.);
2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25 poz. 150 z późn. zm.);
3. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151 z 1988r. poz. 987)
5. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U 2003 nr 86 poz. 789)

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

1. http://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa_nr_271 luty 2014
2. <http://agroturystyka.pl/> 13.05.2014;
3. Mapa Parku krajobrazowego Dolina Baryczy – <http://zpkww.poznan.ibip.pl/>;
4. Mapa Korytarze transportowe w Polsce – za <http://www.nadmorski24.pl/>;
5. Mapa Parku krajobrazowego Dolina Baryczy – <http://zpkww.poznan.ibi.pl/>;

DOKUMENTACJA POSTĘPOWANIA PRZETARGOWEGO - STRONA WWW.PLK-SA.PL

1. „Raport oddziaływania na środowisko modernizacji linii kolejowej E59 Wrocław - Poznań na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego, od km 1,700 do km 59,697”. przez FPP Consulting sp. z o.o., wrzesień 2010r.;
2. Decyzja Wojewody Dolnośląskiego o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji Nr SR.III6613 -5/35/AK/06 z dnia 20 października 2006r.;
3. Decyzja zmieniająca z dnia 16.02.2010r.Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji nr RDOŚ-02-WOOS-6613-1/13/09/10/ama;
4. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 CCI 2007PL161PR001 Odcinek Wrocław - Poznań, Etap II Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośl. km 59,697 – tom I – Instrukcja dla Wykonawców;
5. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 CCI 2007PL161PR001 Odcinek Wrocław - Poznań, Etap II Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom II - Projekt umowy;
6. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Modernizacja linii kolejowej E 59 CCI 2007PL161PR001 Odcinek Wrocław - Poznań, Etap II Wrocław Grabiszyn km 1.700 - granica województwa dolnośląskiego km 59,697 – tom III – Wymagania ogólne;
7. Opis Przedmiotu Zamówienia na nadzór nad modernizacją linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego, w ramach projektu POIiŚ 7.1-4 „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, Etap II – odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego”;

Oświadczam, że pracę niniejszą przygotowałam samodzielnie. Wszystkie dane, istotne myśli i sformułowania pochodzące z literatury (przytaczane dosłownie lub niedosłownie) są opatrzone odpowiednimi odсылaczami. Praca ta nie była w całości ani w części, w tej ani podobnej formie przez nikogo przedłożona do żadnej oceny i nie była publikowana.

.....
podpis

Oświadczam, że treść pracy zapisana na dołączonej płycie CD jest zgodna z treścią pracy w wersji papierowej

.....
podpis

Oświadczenie woli autora

Wyrażam zgodę na udostępnienie niniejszej pracy mojego autorstwa przez WSB we Wrocławiu.

.....
podpis

