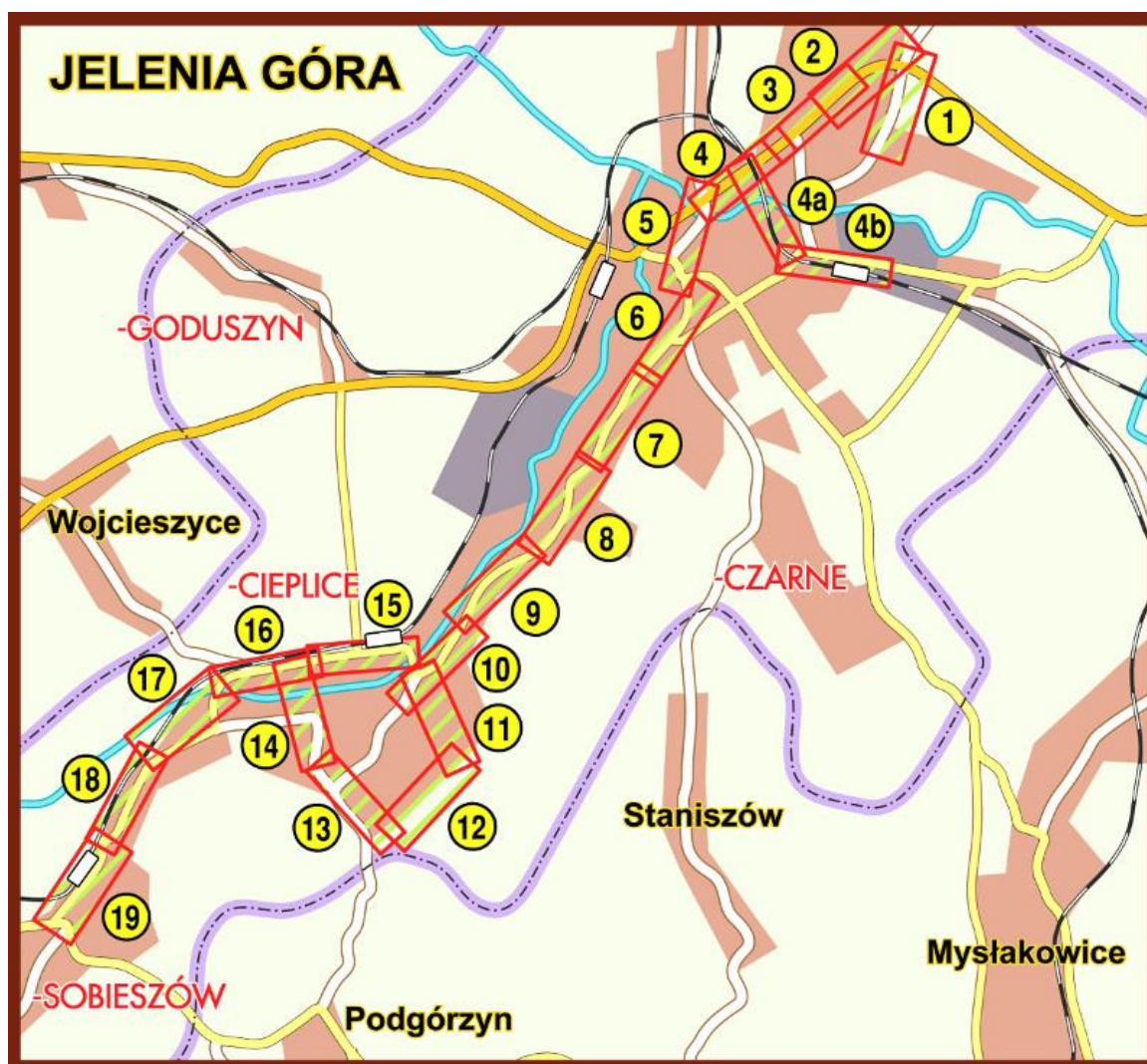


Henryk Magoń, Tomasz Wojtasik  
**CZY TRAMWAJE W JELENIEJ GÓRZE?**

W wielu miastach całego świata powstają linie tramwajowe. Nie tylko w tych, gdzie taka komunikacja już była, ale też tam gdzie tramwajów nigdy nie było.

W Ameryce w latach trzydziestych, a w Europie po II wojnie światowej, zachłyśnięto się możliwościami samochodu i autobusu. Obecnie wzrasta zanieczyszczenie powietrza, a ponadto na ulicach tworzą się korki i przejazd między dwoma punktami zajmuje bardzo dużo czasu. Alternatywą jest elektryczna komunikacja zbiorowa, w zdecydowanej większości niezależna od ulic. Konieczność ekologicznego, elektrycznego transportu zbiorowego w coraz bardziej duszących się miastach jest potrzebą chwili a Kotlina Jeleniogórska jest regionem, gdzie często występuje smog. W Polsce pierwszym miastem (i oby nie ostatnim), ponownie po pięćdziesięcioletniej przerwie, w którym uruchomiono tramwaje jest Olsztyn. Pierwszym posunięciem było ustawienie tramwaju zabytkowego. W Jeleniej Górze ten etap mamy już za sobą.

Wszystkie mapy do poniższego opracowania wykonał Tomasz Wojtasik. Przy sporządzaniu map wykorzystano podkłady geodezyjne, aktualne mapy, zdjęcia satelitarne, wizję i pomiary w terenie, jak też obowiązujące przepisy (minimalna długość przystanków, wymiary taboru, promienie łuków, rozjazdy) itp.

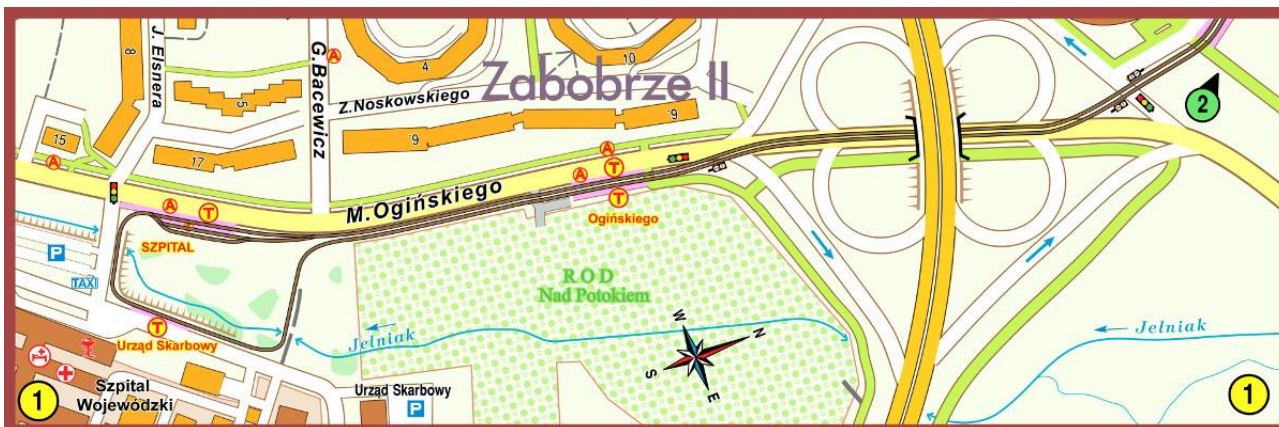


Mapa powyżej pokazuje część miasta, w której, przez autorów, przewidziane są linie tramwajowe, rozmieszczenie dalszych szczegółowych arkuszy oraz ich numery. Szczegółowych arkuszy jest 21, każdy arkusz ma swój numer napisany dwukrotnie w dolnych rogach w żółtym kółku. Zielone kółko ze strzałką pokazuje umiejscowienie następnego arkusza.

Główna linia, w tym opracowaniu, jest przewidziana od szpitala na Zabobrze do Sobieszowa i jest to pokazane na arkuszach 1-10 i 15-19.

### Początek trasy/pętla → Centrum (arkusze 1-5)

#### Arkusz 1



Arkusz 1 ukazuje pętlę na Zabobrze przy szpitalu oraz początek trasy. Trasa będzie w kierunku Dziwiszowa tak, aby objąć sąsiednie galerie handlowe. Tam gdzie jest to możliwe, tory są umieszczone poza jezdnią. Przy ul. Ogińskiego jest przystanek. Dalej tramwaj przejeżdża pod dwupasmową jezdnią wiodącą z Grabarowa. Za nią zaczyna zakręcać w kierunku galerii handlowej.

#### Arkusz 2



Na drugim arkuszu przy Galerii Sudeckiej jest przystanek. Za przystankiem trasa znowu skręca w lewo i w efekcie linia obraca się o 180 stopni i tramwaj jedzie w kierunku centrum miasta. Za następnym przystankiem koło Marexu tory wchodzi w jezdnię ulicy Sygietyńskiego, ponieważ poza jezdnią nie ma miejsca (obok ZUS-u jest przystanek) i schodzą z niej dopiero za pocztą. Dalej za zakrętem w lewo jest punkt przesiadkowy tramwaj-autobus. Na skrzyżowaniu z ul. Bacewicz tory wchodzi na środek dwupasmowej al. Jana Pawła II.



### Arkusz 3



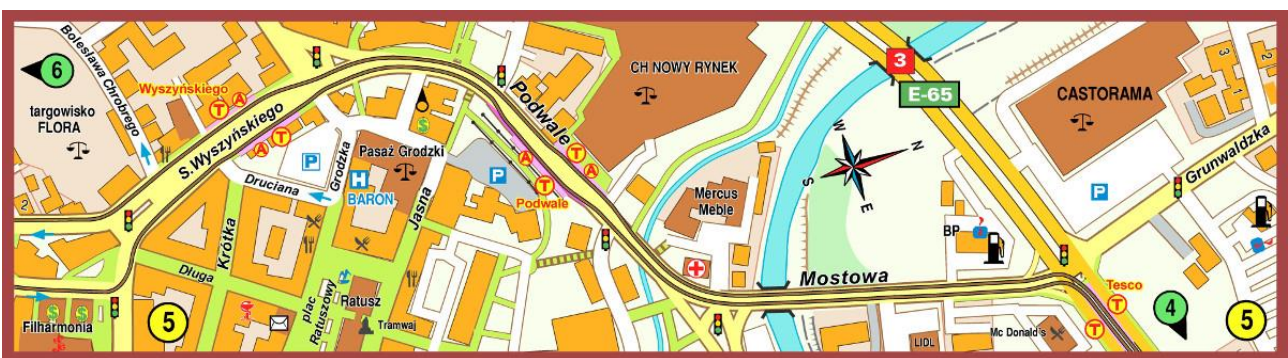
Na kolejnym arkuszu Tory biegną środkiem alei Jana Pawła II. Na tym odcinku są dwa przystanki: przy ulicach *Moniuszki* i *Różyckiego*. Przewidziane jest miejsce na poszerzenie pasa środkowego i przesunięcie pasa jezdni.

### Arkusz 4



Kolejny arkusz przedstawia estakadę na alei Jana Pawła II. Na estakadzie nad torami kolejowymi tory są w jezdni, gdyż nie ma tam miejsca dla tramwajów. Za estakadą trasa biegnie znowu środkiem. Tam też odgałęzia się linia wiodąca do dworca kolejowego. Nieco dalej jest przystanek przy *Tesco*. Na skrzyżowaniu tramwaj skręca w lewo na ul. *Mostową*. Tory są na niej w jezdni z powodu braku miejsca.

### Arkusz 5



Na ul. *Podwale* tor również musiałyby być w jezdni, a przystanek w stronę Cieplic przesunięty i umiejscowiony przy galerii handlowej *Nowy Rynek*. W przeciwnym kierunku, tak jak obecnie, przystanek mają autobusy. Na placu *Wyszyńskiego 3* tory biegną wzdłuż chodników. Na tym arkuszu przewidziano przystanki w obydwu kierunkach, gdyż odległość między przystankami *Podwale* i *Skłodowskiej-Curie* byłaby zbyt duża. Następnie tor skręca w prawo w jednokierunkowe łączniki ul. *Wolności*.



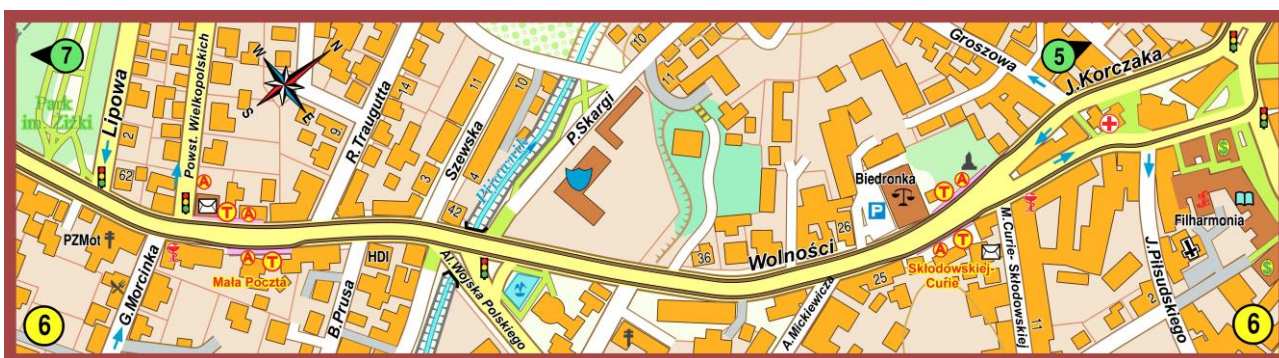
## Odcinki ulicy Wolności (arkusze 6-10)

Na ul. Wolności tory będą brzegiem jezdni. Rozwiązanie takie jest rzadko stosowane. Jednak nie jest to nowość i ma wiele zalet:

- z zatrzymującego się na przystanku tramwaju pasażerowie wysiadają bezpośrednio na chodnik (również z niego wsiadają),
- zatrzymanie tramwaju nie powoduje wstrzymania ruchu samochodowego,
- te same maszyny mogą być wykorzystane do zawieszenia sieci trakcyjnej i latarni ulicznych.

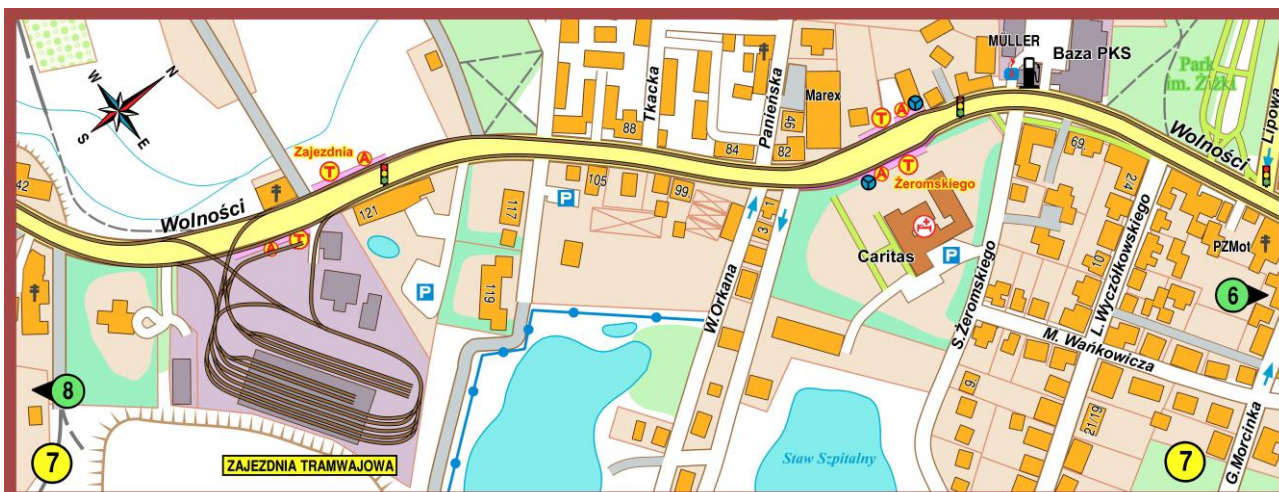
W większości tor jest zaplanowany w miejscu trawników, chyba, że uniemożliwiają to warunki terenowe (wysoka skarpa, rzeka). Na ulicy Wolności przystanki przewidziane są w miejscach obecnych przystanków autobusowych, jedynie zwiększono ich długość.

### Arkusz 6



Ulica Wolności i centrum

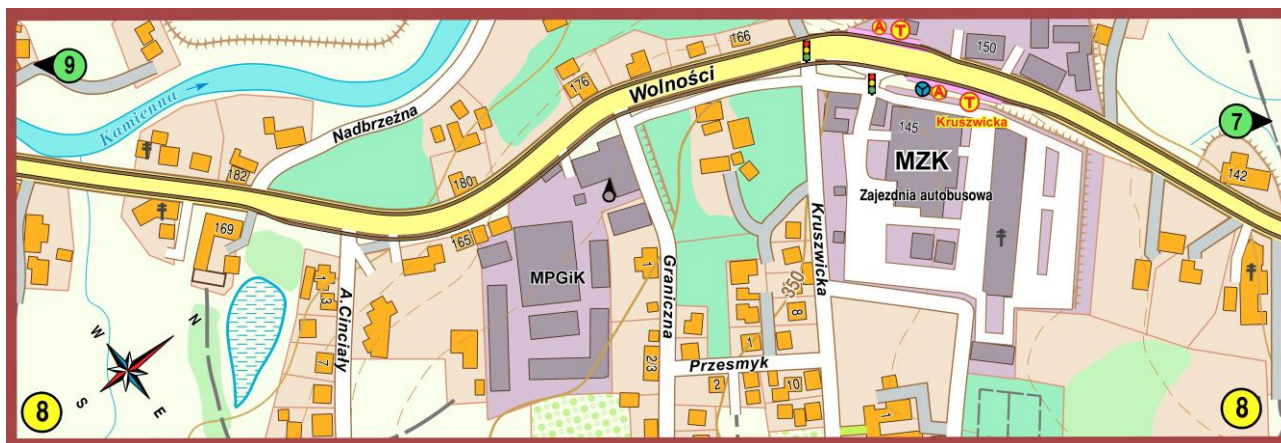
### Arkusz 7



Arkusz numer 7 pokazuje zajezdnię, jest ona przewidziana na miejscu byłej cegielni, gdyż w miejscu obecnej zajezdni autobusowej jest zbyt mało miejsca aby pomieścić tramwaje, ponadto teren jest nierówny. Zmiana siedziby Urzędu Skarbowego powoduje, że pozostanie budynek i parking. Ponadto nazwa przystanku staje się nieaktualna. Ma on nazwę *Zajezdnia*.



### Arkusz 8



Obecny przystanek *Zajezdnia* ma nazwę *Kruszwicka* (od pobliskiej ulicy). Arkusz wskazuje na sytuację gdy rozebrany musiałby być ganek byłego budynku Teatru Animacji.

### Arkusz 9



Na arkuszu 9 w dalszym ciągu linia biegnie ul. Wolności. Wyburzone musiałby być jednak trzy budynki mieszkalne. Wówczas tą ulicą tramwaj dojeżdżałyby do Cieplic.

### Arkusz 10



Kolejny arkusz 10 przedstawia skrzyżowanie trasy ulicy Wolności z ulicą Marcinkowskiego, tory skręcają tu w prawo i odtąd są ponownie obok siebie. Na tym skrzyżowaniu odgałęzia się linia jednotorowa do osiedla XX-lecia. Tory są poza jezdnią przekraczają rzekę Kamienną (wymagałoby to budowy dwutorowego mostu tramwajowego) i wchodzą na teren zakładu Zorka.



### Arkusz 15



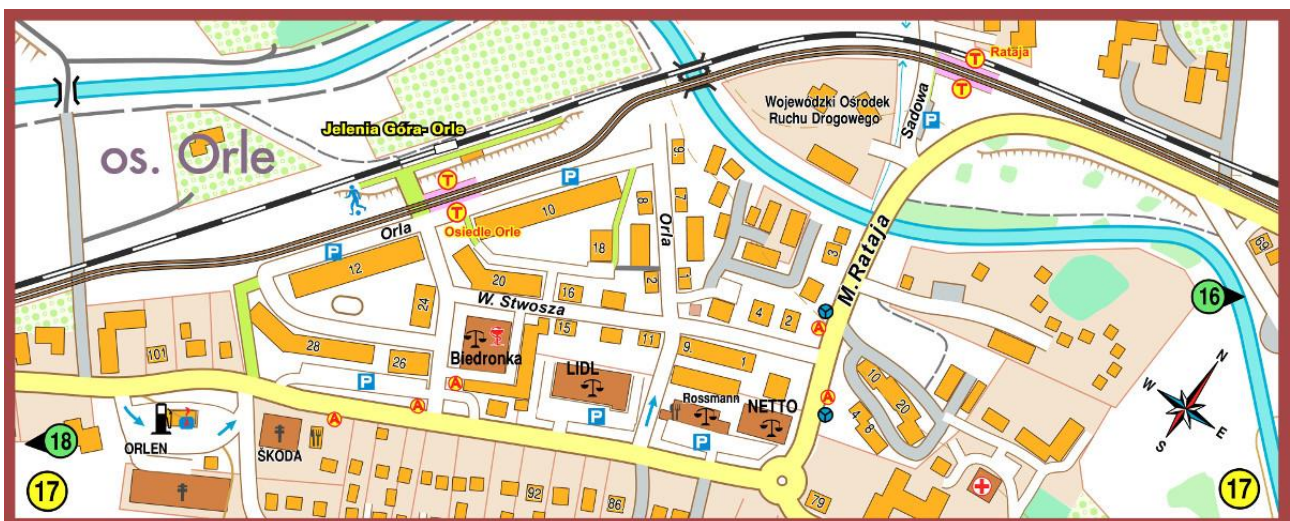
Arkusz 15 wskazuje, że przejście przez teren zakładu wymagałoby wyburzenia części hali i dwóch budynków. Przy dworcu kolejowym jest przystanek. Dalej linia przebiega między ul. Dworcową a torem kolejowym do Szklarskiej Poręby. Następny przystanek jest przy ul. Lubańskiej.

### Arkusz 16



Od skrzyżowania z ul. Lubańską ta sama ulica nazywa się Sobieszowska. Do głównej trasy przyłączyłaby się linia z Osiedla XX-lecia.

### Arkusz 17

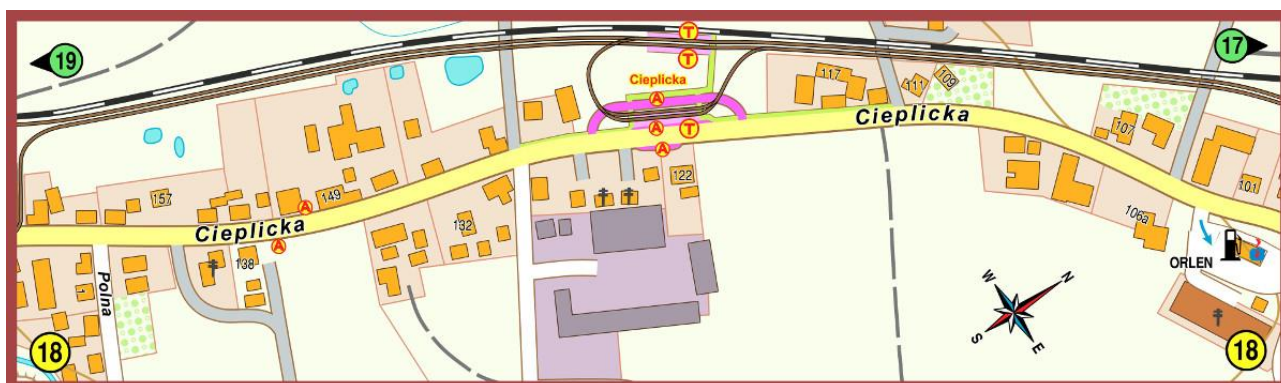


Linia przechodziłaby przez teren Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, przekraczałaby rzekę Kamienną, w tym celu potrzebna byłaby budowa mostu tramwajowego, i wchodziłaby na osiedle



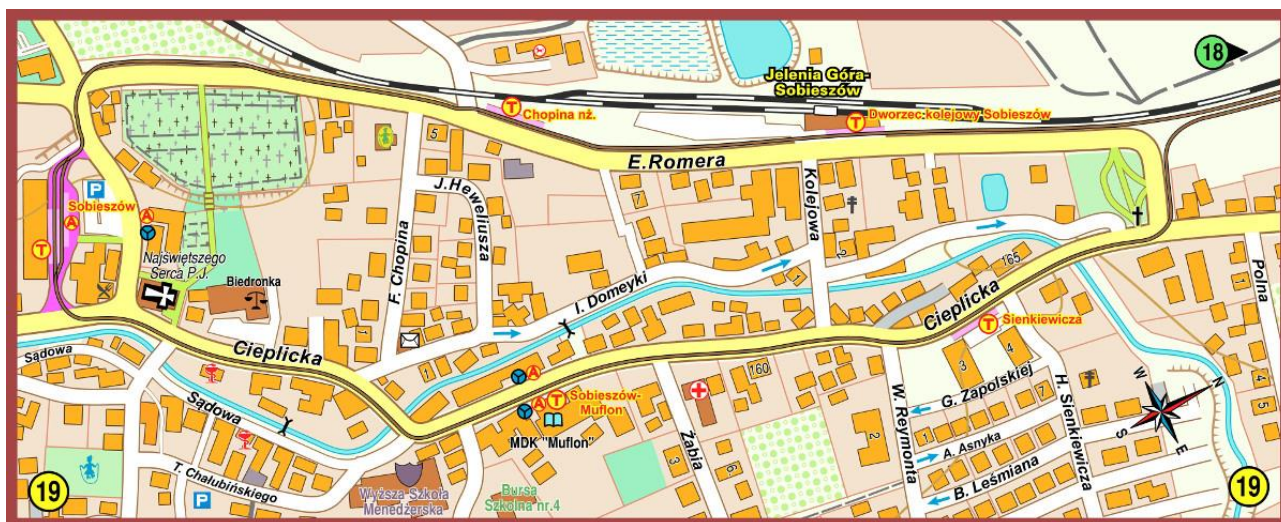
Orle. Na arkuszu przystanek tramwajowy jest obok przystanku kolejowego *Jelenia Góra Orle*.

### Arkusz 18



Arkusz 18 przedstawia przystanek za osiedlem Orle i pętlę dla tramwajów nie dojeżdżających do Sobieszowa. Na odcinku Orle↔Cieplicka tor kolejowy wymagałby przesunięcia w kierunku północno-zachodnim, aby pomieścić tory tramwajowe. Natomiast za pętlą znajdują się trzy stawy, które należałoby nieco zmniejszyć (przesunąć groble), aby zmieścić dwa tory. Dalej trasa biegłaby do Sobieszowa.

### Arkusz 19



Arkusz 19 rozważa utworzenie pętli ulicznej w Sobieszowie (innej się nie da utworzyć z powodu ciasnej zabudowy). Przed dworcem kolejowym tory się rozdzielają. Tramwaj jedzie ul. Romera do końca. Zakończenie trasy byłoby w miejscu obecnej pętli autobusowej. Za pętlą obecnie jest jeden budynek, który mógłby stanowić przeszkodę dla takiego rozwiązania. Powrót odbywałby się ul. Cieplicką i fragmentem ul. Romera dojeżdżając do drugiego toru trasy.

### Linia do dworca kolejowego (arkusze 4, 4a i 4b)

Linia do dworca kolejowego byłaby w większości jednotorowa. Odgańlenie byłoby nieopodal Tesco i zbliżałoby się do torów kolejowych. Linia musiałaby być poprowadzona śladem fragmentu linii kolejowej Lwówek Śląski↔Jelenia Góra, natomiast wpięcie do linii kolejowej do linii Szklarska Poręba↔Jelenia Góra następowałoby przed estakadą. Umożliwiło by to budowę dwóch peronów i uruchomienie przystanku kolejowego Tesco.



#### Arkusz 4a.

Most na Bobrze zostałyby wykorzystany dla tramwajów. Przystanek byłby na ul. Kubsza.



#### Arkusz 4b.

Przystanek *Tunel* w kierunku do dworca musiałby powstać w nowym miejscu; w kierunku przeciwnym zostałyby wykorzystana końcówka peronu 1 stacji. Przed dworcem tor wychodziłby na ulicę 1 Maja i się rozdziela. Część toru 18. stacji przewidziana jako tor odstawczy. Główny przystanek w miejscu gdzie przed laty miały go tramwaje. Dalej ul. Krakowską do pętli zaplanowanej w dawnym miejscu.



### Arkusze 11-14 (linia na osiedle XX-lecia)

Linia na osiedle XX-lecia byłaby w większości jednotorowa poza jezdnią. Tramwaje jechałyby w jedną stronę, czyli inną trasą tam i z powrotem. Trasa prowadziłaby od ul. Marcinkowskiego do Sobieszowskiej.



#### Arkusz 11.

Malinnik byłby przystankiem na żądanie. Przy cmentarzu powstałaby mijanka będąca torem odstawczym nie wykorzystywanym w ruchu.



#### Arkusz 12.

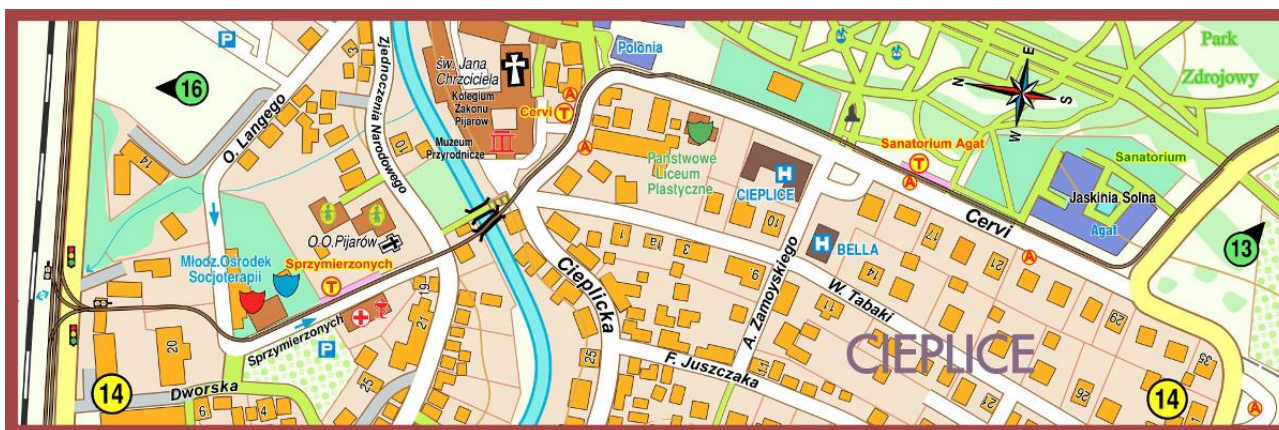
Linia przerywaną zaznaczono drogi będące w planach.



#### Arkusz 13.

Koło ronda tor zakręcałby i dochodził do przystanku Osiedle XX-lecia. Dalej linia biegłaby obok ulic. Przekraczałaby rzekę Podgórną (wymagana byłaby budowa jednotorowego mostu tramwajowego).





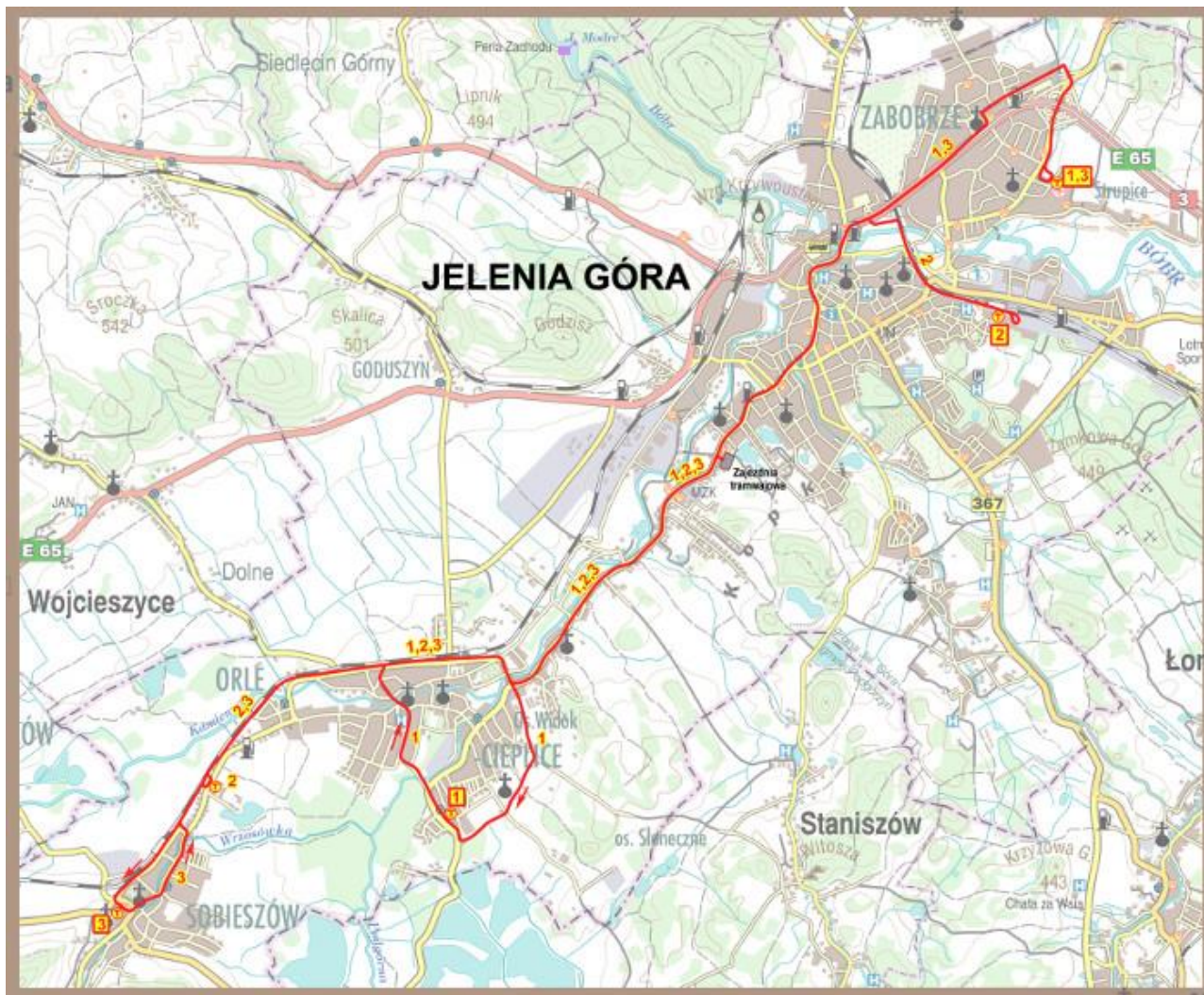
#### Arkusz 14.

Ta linia wiodłaby obok ul. Cervii i przed domem sanatoryjny Polonia wchodziła na jezdnię. Dalej przekraczałyby rzekę Kamienną (wymagałoby to budowy jednotorowego mostu tramwajowego). Później przecinałaby ul. Zjednoczenia Narodowego (co wymagałoby rozbiórki, obecnie w stanie ruiny, pustostanu). Na ul. Sprzymierzonych przystanek byłby przy ośrodku zdrowia. Następnie przy Młodzieżowym Ośrodku Socjoterapii (na jego terenie drewniana szopa-magazynek musiałby być rozebrany). Nieco dalej linia łączyłaby się z główną linią na ul. Sobieszowskiej (wymagałoby to wyburzenia, będącego tam, budynku gospodarczego w stanie ruiny).



### Podsumowanie

Opracowanie przewiduje linię główną od szpitala na Zabobrze do Sobieszowa i dwie boczne: do kolejowego dworca głównego i osiedla XX-lecia. Proponujemy trzy linie (mapka poniżej).



Mówi się, że pojazd tramwajowy jest dwukrotnie droższy od autobusu, jednak pomija się fakt, że jego żywotność jest ponad dwukrotnie większa. Spotyka się pięćdziesięcioletnie i starsze tramwaje w codziennej eksploatacji. Dla autobusu wielkość ta jest nierealna.

Cieplice z centrum Jeleniej Góry łączyła tylko ul. Wolności. Już od dawna nie jest to jedyne połączenie obu części miasta. Jest już ul. Spółdzielcza i przejazd przez byłą Celwiskożę, a w planach jest obwodnica do Osiedla XX-lecia – połączeń alternatywnych więc przybywa. Wykorzystanie ul. Wolności dla tramwajów nie stanowi przeszkody, tym bardziej, że pozwoliłoby to wyeliminować z niej większość autobusów. Budowane obecnie torowiska są bardzo równe co umożliwi po nich jazdę samochodów. W miejscach gdzie jest to możliwe na torowiska są wykorzystane przychodnikowe pasy trawnika, które po wykonaniu torowiska mogą być w pewnym stopniu odbudowane.

Wielu uważa, że tramwajów w Jeleniej Górze nie ma gdzie zmieścić. Zamieszczone mapy udowadniają, że nie mają racji. Tramwaje mogą być i to główna linia dwutorowa na całej długości. Proponowane linie tramwajowe przewidują jak najmniejszą rozbiórkę budynków, jednak całkowicie



nie dało się tego uniknąć. Cała inwestycja z pewnością nie byłaby tania, jednak celem poprawy jakości powietrza w mieście i kotlinie konieczna. Działania w tym kierunku są kosztowne.

W miejscach gdzie poruszają się tylko tramwaje stosuje się coraz częściej trawniki w których są umieszczone szyny. Sprawia to wrażenie jak gdyby tramwaj jechał po trawie.

Pod słowem awaria kryje się uszkodzenie wozu, wykolejenie, zderzenie, wypadek itp. (wszelkie zdarzenia uniemożliwiające ruch na danym odcinku). Linie są tak rozrysowane, aby awaria na którymkolwiek odcinku nie powodowała unieruchomienia całej sieci. Z tego powodu na skrzyżowaniach są zjazdy niewykorzystywane w planowym ruchu:

- Jana Pawła II↔dworzec kolejowy
- Marcinkowskiego↔osiedla XX-lecia,
- Sobieszów↔osiedla XX-lecia).

Istnieje możliwość wykorzystania wszystkich odgałęzień jako trójkąty nawrotne. Do nawracania może też być wykorzystana zajezdnia.

Wszystkie linie są przewidziane do obsługi taborem jednokierunkowym, dlatego na końcówkach tras są pętle. Taki tabor jest tańszy. Rozstaw toru normalny (1435 mm).

Stan na maj 2017 roku.