

„Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Lubsko wraz z budową przystanków w m. Budziechów, Jasień i Bieszków” w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku - konsultacje

Celem Programu KOLEJ+ jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takich, które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia.

Taką funkcję spełnia planowana rewitalizacja fragmentu linii kolejowej nr 275 na odcinku Lubsko – Bieniów. W praktyce, oprócz stworzenia połączenia Lubsko z Zieloną Górą, przedmiotowa inwestycja usprawni też wzajemne powiązanie Lubsko m.in. z Żarami i Żaganiem, dzięki utworzeniu systemu przesiadek na stacji Bieniów. Oferta przewozowa zakłada uruchamianie 8 par pociągów w dobie na odcinku Bieniów – Lubsko, w tym 4 pary w relacji bezpośredniej do/z Zielonej Góry a pozostałe 4 z możliwością przedłużenia do/z Żagania.

Zakładany czas przejazdu Zielona Góra – Lubsko: 63 minuty dla pociągów zatrzymujących się na wszystkich stacjach i przystankach.

1 Wariant infrastruktury - (opcja 1)

Przebieg połączenia kolejowego miasta Lubsko z miastem Zielona Góra na odcinku Bieniów - Lubsko zakłada trasowanie linii kolejowej po istniejącym układzie torowym. Założenia przy wykonywaniu geometrii istniejącego toru dotyczyły zmiany położenia toru zarówno w planie jak i profilu w zakresie umożliwiającym wyrównanie krzywizn i nierówności torów – prace ograniczone do regulacji osi toru.

W wariantcie zakłada się osiągnięcie następujących parametrów techniczno– eksploatacyjnych:

- linia pierwszorzędna, jednotorowa typu P120, niezelektryfikowana,
- kod ruchu pasażerskiego: P4,
- prędkość konstrukcyjna zgodnie z Id-12: $V_k=120$ km/h,
- prędkość maksymalna pojazdów szynowych wynikająca z geometrii toru: $V_{max}=120$ km/h,
- założona maksymalna prędkość pojazdów szynowych: $V_p=90-120$ km/h,
- minimalny promień łuku poziomego dla prędkości jazdy pojazdów szynowych $V_{max}=120$ km/h, $R=600$ m (z krzywymi przejściowymi dł. 35m-150m),
- skrajnia budowli: GPL-1,
- długość peronu: 100m.

1.1 Zdefiniowanie wariantu infrastruktury – (opcja 1)

Wariant zakładający całkowite wykorzystanie istniejącej infrastruktury - budowa nowych peronów jedynie w Bieszkowie i Budziechowie, budowa mijanki wraz z przystankiem osobowym na LK370 w miejscowości Letnica

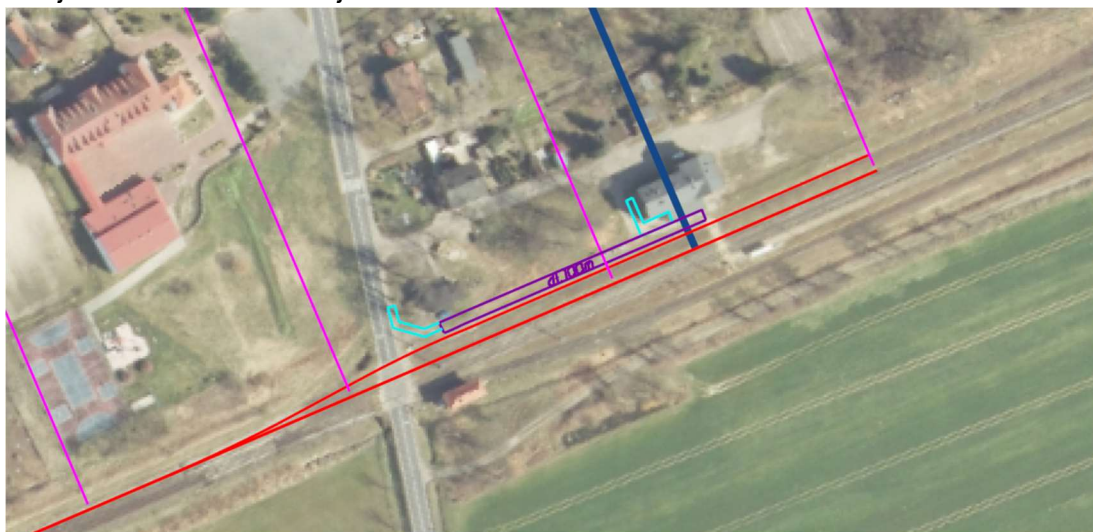
Wariant zakłada remont linii kolejowej nr 275 Wrocław Muchobór - Gubinek na odcinku Bieniów – Lubsko z wykorzystaniem istniejącego układu torowego na całej długości linii. Długość istniejącego oraz projektowanego połączenia kolejowego Zielona Góra Główna – Bieniów – Lubsko wynosi 57,641 km.

- Regulacja w planie i w profilu toru linii kolejowej nr 275 od km 155+700 do km 172+886.
- Odtworzenie układu torowego przystanku osobowego Lubsko (tor główny szlakowy włączony do istniejącego układu torowego – przejście z toru szlakowego w tor stacyjny nr 4), budowa żeberka za czołem istniejącego peronu nr 1 oraz zabudowa infrastruktury niezbędnej do przywrócenia ruchu pociągów (ograniczenie prędkości z uwagi na niekorzystną w obrębie stacji geometrię toru do $V_{\max} = 30$ km/h na odcinku od km 172+300 do km 172+800). Remont 100-metrowego odcinka peronu jednokrawędziowego nr 1, budowa dojścia do peronu z ul. Dworcowej oraz zabudowa niezbędnej infrastruktury.
- Budowa przystanku osobowego Budziechów w rejonie przejazdu kolejowo- drogowego w km 170+393 wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja).
- Remont przystanku osobowego Jasień – remont peronu jednokrawędziowego, zlokalizowanego przy torze głównym zasadniczym linii kolejowej nr 275 wraz z zabudową niezbędną infrastruktury. Przebudowa dojścia do peronu z ul. Kolejowej – zabudowa schodów oraz windy umożliwiającej dostęp do peronu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Budowa przystanku osobowego Bieszków w rejonie wiaduktu wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja) – budowa peronu po prawej stronie toru, wykorzystanie istniejącego nasypu.
- Remont przystanku osobowego Biedzychowice Dolne w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km 159+278 wraz z zabudową niezbędną infrastruktury.
- Remont stacji Bieniów – remont peronu nr 1 wraz z zabudową niezbędną infrastruktury oraz dojścia do peronu; regulacja torów LK 275 oraz zabudowa infrastruktury niezbędnej do przywrócenia ruchu pociągów.
- Budowa mijanki wraz z przystankiem osobowym na linii kolejowej nr 370 w miejscowości Letnica.
- Likwidacja zbędnej infrastruktury, która zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego i pasażerów.
- Przewidywany remont wybranych przejazdów kolejowo - drogowych i dróg kołowych.
- Przewidywany remont obiektów inżynierskich – w zależności od stanu technicznego obiektów.

1.2 Lokalizacja punktów obsługi pasażerskiej – (opcja 1)

1.2.1 Gmina Żary

- Stacja Bieniów – km osi stacji 155+769

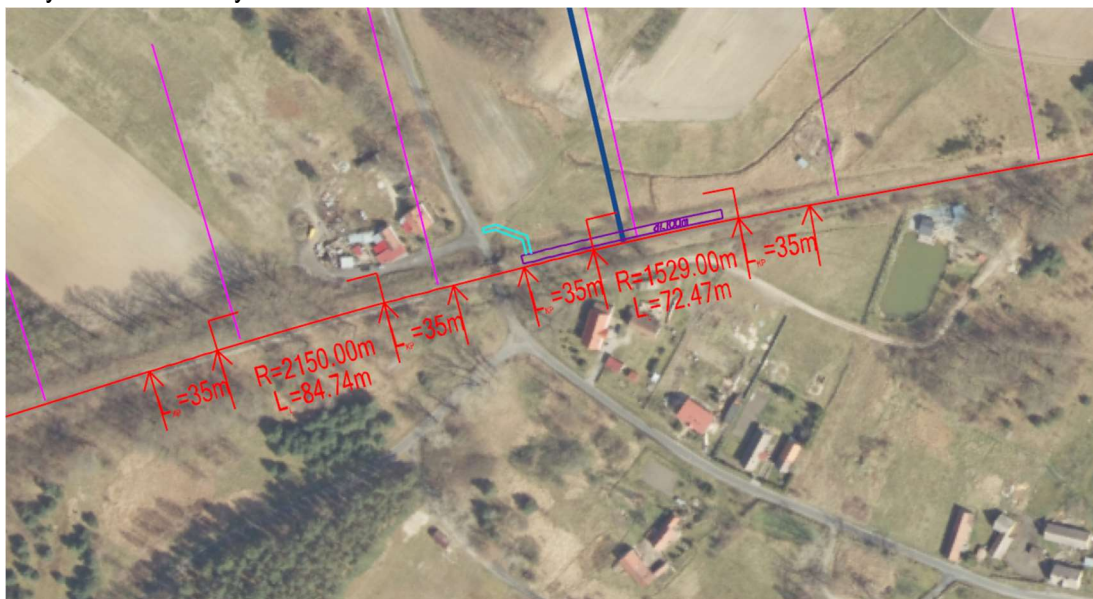


- Przystanek osobowy Biedrzychowice Dolne – km osi PO 159+300



1.2.2 Gmina Jasień

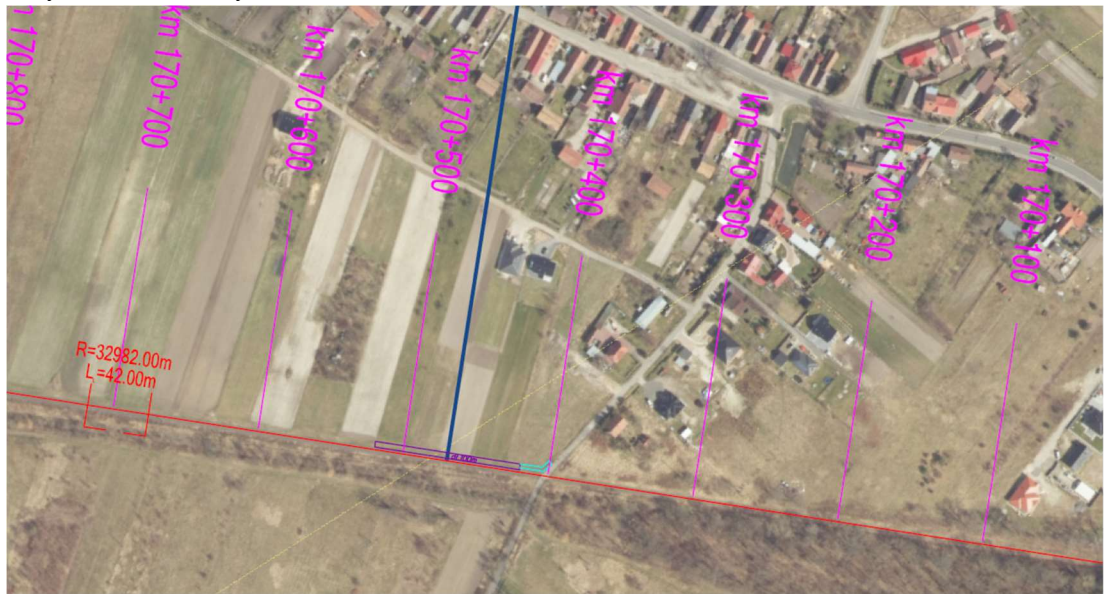
- Przystanek osobowy Bieszków – km osi PO 163+848



- Przystanek osobowy Jasień – km osi PO 167+173



- Przystanek osobowy Budziechów – km osi PO 170+470



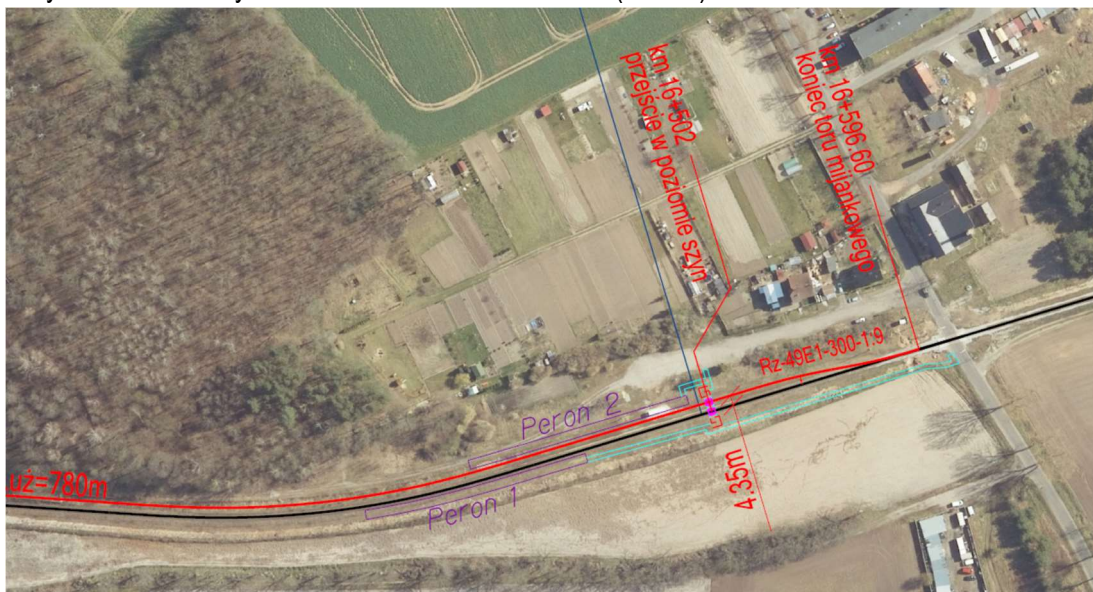
1.2.3 Gmina Lubsko

- Przystanek osobowy Lubsko – km osi PO 172+780



1.2.4 Gmina Świdnica

- Przystanek osobowy Letnica – km osi MPO 16+497 (LK370)



2 Wariant infrastruktury - (opcja 2)

Przebieg połączenia kolejowego miasta Lubsko z miastem Zielona Góra na odcinku Bieniów - Lubsko zakłada trasowanie linii kolejowej po istniejącym układzie torowym, także na odcinku Lubsko – Lubsko Zachód. Założenia przy wykonywaniu geometrii istniejącego toru dotyczyły zmiany położenia toru zarówno w planie jak i profilu w zakresie umożliwiającym wyrównanie krzywizn i nierówności torów – prace ograniczone do regulacji osi toru. Ponadto przewiduje się połączenie kolejowe PO Lubsko z nowoprojektowanym PO Lubsko Zachód w śladzie istniejącego toru.

W wariantie zakłada się osiągnięcie następujących parametrów techniczno– eksploatacyjnych:

- linia pierwszorzędna, jednotorowa typu P120, niezelektryfikowana
- kod ruchu pasażerskiego: P4,
- prędkość konstrukcyjna zgodnie z Id-12: $V_k=120$ km/h,
- prędkość maksymalna pojazdów szynowych wynikająca z geometrii toru: $V_{max}=120$ km/h,
- założona maksymalna prędkość pojazdów szynowych: $V_p=90-120$ km/h,
- minimalny promień łuku poziomego dla prędkości jazdy pojazdów szynowych $V_{max}=120$ km/h, $R=600$ m (z krzywymi przejściowymi dł. 35m-150m);
- skrajnia budowli: GPL-1,
- długość peronu: 100m.

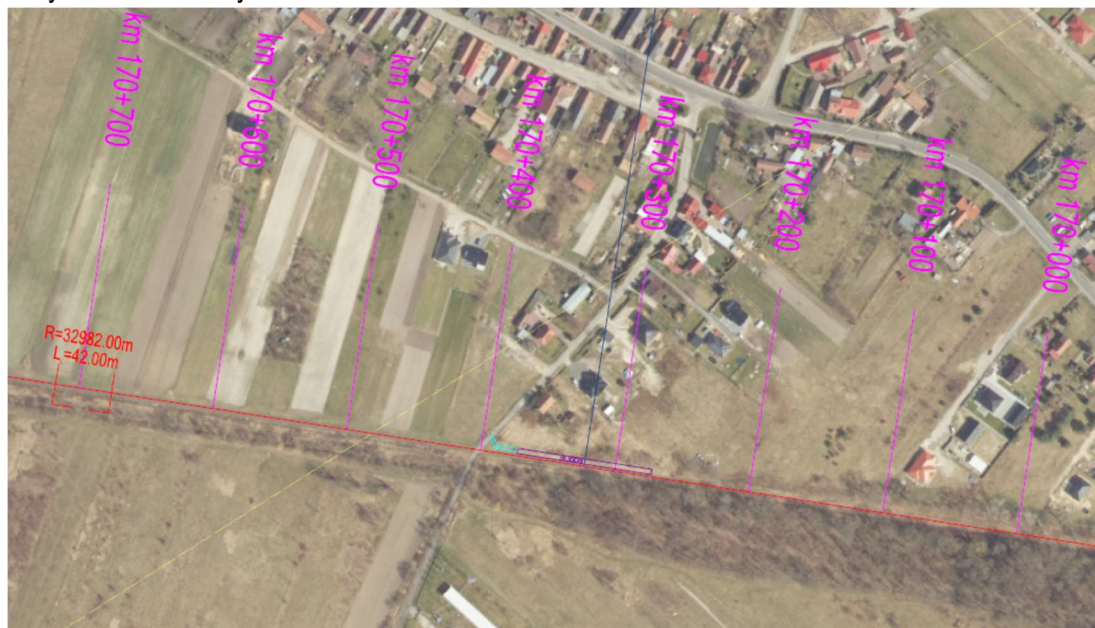
2.1 Zdefiniowanie wariantu infrastruktury – (opcja 2)

Wariant zakłada częściowe wykorzystanie infrastruktury - budowa nowych peronów w Biedzychowicach Dolnych, Bieszkowie, Jasieniu, Budziechowie, Lubsku (Lubsko Wschód; Lubsko; Lubsko Zachód), budowa mijanki wraz z przystankiem osobowym na LK370 w miejscowości Letnica.

Wariant zakłada remont linii kolejowej nr 275 Wrocław Muchobór – Gubinek na odcinku Bieniów – Lubsko z wykorzystaniem istniejącego układu torowego na całej długości linii. Długość istniejącego oraz projektowanego połączenia kolejowego Zielona Góra Główna – Bieniów – Lubsko wynosi 57,641 km.

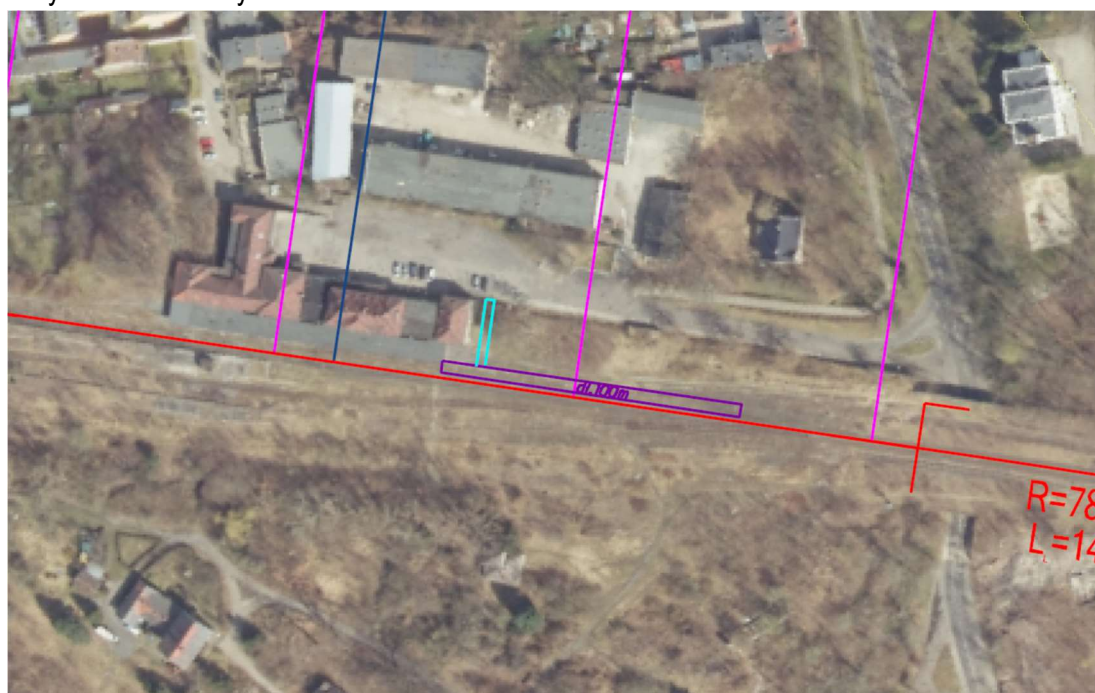
- Regulacja w planie i w profilu toru linii kolejowej nr 275 od km 155+700 do km 173+760.
- Budowa nowego przystanku osobowego Lubsko Zachód wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja).
- Odtworzenie układu torowego przystanku osobowego Lubsko (tor główny szlakowy stanowi tor przyperonowy), zabudowa infrastruktury niezbędnej do przywrócenia ruchu. Budowa peronu jednokrawędziowego, zewnętrznego, budowa dojścia do peronu z ul. Dworcowej oraz zabudowa niezbędnej infrastruktury.
- Budowa nowego przystanku osobowego Lubsko Wschód wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja).
- Budowa przystanku osobowego Budziechów w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km 170+393 wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja).
- Budowa przystanku osobowego Jasień – budowa peronu jednokrawędziowego wraz z niezbędną infrastrukturą w nowej lokalizacji – lokalizacja korzystniejsza pod względem długości dojścia z centrum miasta oraz dojazdu do pracy osób zatrudnionych w zakładach przemysłowych. Zarówno w wariantach 1 jak i 2 peron zlokalizowany jest na dużym nasypie, jednak w przypadku tej lokalizacji możliwa jest zabudowa pochylni dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Budowa przystanku osobowego Bieszków w rejonie wiaduktu wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja) – budowa peronu po prawej stronie toru, wykorzystanie istniejącego nasypu.
- Przebudowa przystanku osobowego Biedzychowice Dolne w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km 159+278 – budowa peronu jednokrawędziowego od strony miejscowości Biedzychowice Dolne. Zabudowa niezbędnej infrastruktury.
- Remont stacji Bieniów – remont peronu nr 1 wraz z zabudową niezbędnej infrastruktury oraz dojścia do peronu; regulacja torów LK 275 oraz zabudowa infrastruktury niezbędnej do przywrócenia ruchu pociągów.
- Budowa mijanki wraz z przystankiem osobowym na linii kolejowej nr 370 w miejscowości Letnica.
- Likwidacja zbędnej infrastruktury, która zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego i pasażerów.
- Przewidywany remont wybranych przejazdów kolejowo – drogowych i dróg kołowych.
- Przewidywany remont obiektów inżynierskich – w zależności od stanu technicznego obiektów.

- Przystanek osobowy Budziechów – km osi PO 170+323

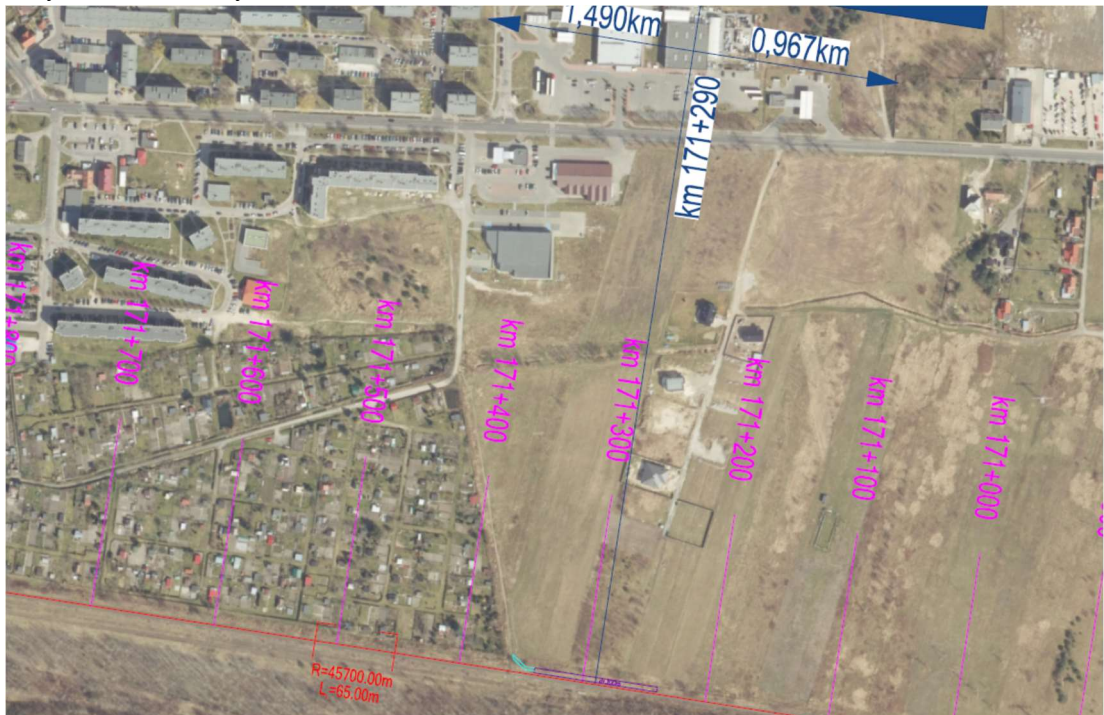


2.2.3 Gmina Lubsko

- Przystanek osobowy Lubsko – km osi PO 172+780



- Przystanek osobowy Lubsko Wschód – km osi PO 171+290



- Przystanek osobowy Lubsko Zachód – km osi PO 173+527



2.2.4 Gmina Świdnica

- Przystanek osobowy Letnica – km osi MPO 16+497 (LK370)
Jak w opcji 1

3 Wariant infrastruktury - (opcja 3)

Przebieg połączenia kolejowego miasta Lubsko z miastem Zielona Góra na odcinku Bieniów - Lubsko zakłada trasowanie linii kolejowej po istniejącym układzie torowym. Założenia przy wykonywaniu geometrii istniejącego toru dotyczyły zmiany położenia toru zarówno w planie jak i profilu w zakresie umożliwiającym wyrównanie krzywizn i nierówności torów – prace ograniczone do regulacji osi toru.

W wariantcie zakłada się osiągnięcie następujących parametrów techniczno– eksploatacyjnych:

- linia pierwszorzędna, jednotorowa typu P120, niezelektryfikowana
- kod ruchu pasażerskiego: P4,
- prędkość konstrukcyjna zgodnie z Id-12: $V_k=120$ km/h,
- prędkość maksymalna pojazdów szynowych wynikająca z geometrii toru: $V_{max}=120$ km/h,
- założona maksymalna prędkość pojazdów szynowych: $V_p=90-120$ km/h,
- minimalny promień łuku poziomego dla prędkości jazdy pojazdów szynowych $V_{max}=120$ km/h: $R=600$ m (z krzywymi przejściowymi dł. 35m-150m);
- skrajnia budowli: GPL-1,
- długość peronu: 100m.

3.1 Zdefiniowanie wariantu infrastruktury – (opcja 3)

Wariant zakłada częściowe wykorzystanie infrastruktury - budowa nowych peronów w Biedzychowicach Dolnych, Bieszkowie, Budziechowie, optymalizacja układów torowych w obrębie PO Lubsko oraz ST Bieniów, budowa mijanki wraz z przystankiem osobowym na LK370 w miejscowości Letnica.

Wariant zakłada remont linii kolejowej nr 275 Wrocław Muchobór – Gubinek na odcinku Bieniów – Lubsko z wykorzystaniem istniejącego układu torowego na całej długości linii. Długość istniejącego oraz projektowanego połączenia kolejowego Zielona Góra Główna – Bieniów – Lubsko wynosi 57,641 km.

- Regulacja w planie i w profilu toru linii kolejowej nr 275 od km 155+600 do km 172+942.
- Odtworzenie układu torowego przystanku osobowego Lubsko - budowa połączenia toru szlakowego z torem nr 4 umożliwiającą wykorzystanie istniejącej krawędzi peronowej przy budynku, optymalizacja geometrii układu torowego w obrębie przystanku, budowa żeberka za czołem istniejącego peronu nr 1 oraz zabudowa infrastruktury niezbędnej do przywrócenia ruchu pociągów.
- Budowa przystanku osobowego Budziechów w rejonie przejazdu kolejowo- drogowego w km 170+393 wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja).
- Remont przystanku osobowego Jasień – remont peronu jednokrawędziowego, zlokalizowanego przy torze głównym zasadniczym linii kolejowej nr 275 wraz z zabudową niezbędnej infrastruktury.

Przebudowa dojścia do peronu z ul. Kolejowej – zabudowa schodów oraz windy umożliwiającej dostęp do peronu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

- Budowa przystanku osobowego Bieszków w rejonie wiaduktu wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja) – budowa peronu po prawej stronie toru, wykorzystanie istniejącego nasypu.
- Przebudowa przystanku osobowego Biedrzychowice Dolne w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km 159+278 – budowa peronu jednokrawędziowego od strony miejscowości Biedrzychowice Dolne. Zabudowa niezbędnej infrastruktury.
- Remont stacji Bieniów – remont peronu nr 1 wraz z zabudową niezbędnej infrastruktury oraz dojścia do peronu; regulacja torów LK 275 oraz zabudowa infrastruktury niezbędnej do przywrócenia ruchu pociągów.
- Budowa mijanki wraz z przystankiem osobowym na linii kolejowej nr 370 w miejscowości Letnica.
- Likwidacja zbędnej infrastruktury, która zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego i pasażerów.
- Przewidywany remont wybranych przejazdów kolejowo - drogowych i dróg kołowych.
- Przewidywany remont obiektów inżynierskich – w zależności od stanu technicznego obiektów.

3.2 Lokalizacja punktów obsługi pasażerskiej – (opcja 3)

3.2.1 *Gmina Żary*

- Stacja Bieniów – km osi stacji 155+769
Jak w opcji 1
- Przystanek osobowy Biedrzychowice Dolne – km osi PO 159+300
Jak w opcji 2

3.2.2 *Gmina Jasień*

- Przystanek osobowy Bieszków – km osi PO 163+807
Jak w opcji 1
- Przystanek osobowy Jasień – km osi PO 167+173
Jak w opcji 1
- Przystanek osobowy Budziechów – km osi PO 170+470
Jak w opcji 1

3.2.3 Gmina Lubsko

- Przystanek osobowy Lubsko – km osi PO 172,780



3.2.4 Gmina Świdnica

- Przystanek osobowy Letnica – km osi MPO 16+497 (LK370)
Jak w opcji 1

4 Wariant infrastruktury - (opcja 4)

Przebieg połączenia kolejowego miasta Lubsko z miastem Zielona Góra na odcinku Bieniów - Lubsko zakłada trasowanie linii kolejowej po istniejącym układzie torowym. Założenia przy wykonywaniu geometrii istniejącego toru dotyczyły zmiany położenia toru zarówno w planie jak i profilu w zakresie umożliwiającym wyrównanie krzywizn i nierówności torów – prace ograniczone do regulacji osi toru.

W wariantie zakłada się osiągnięcie następujących parametrów techniczno– eksploatacyjnych:

- linia pierwszorzędna, jednotorowa typu P120, niezelektryfikowana
- kod ruchu pasażerskiego: P4,
- prędkość konstrukcyjna zgodnie z Id-12: $V_k=120$ km/h,
- prędkość maksymalna pojazdów szynowych wynikająca z geometrii toru: $V_{max}=120$ km/h,
- założona maksymalna prędkość pojazdów szynowych: $V_p=90-120$ km/h,
- minimalny promień łuku poziomego dla prędkości jazdy pojazdów szynowych $V_{max}=120$ km/h: $R=600$ m (z krzywymi przejściowymi dł. 35m-150m),
- skrajnia budowli: GPL-1,
- długość peronu: 100m.

4.1 Zdefiniowanie wariantu infrastruktury – (opcja 4)

Wariant zakłada częściowe wykorzystanie infrastruktury - budowa nowych peronów w Biedrzychowicach Dolnych, Bieszkowie, Budziechowie, częściowa dobudowa nowego peronu w Lubsku, optymalizacja układów torowych w obrębie PO Lubsko oraz ST Bieniów, budowa mijanki wraz z przystankiem osobowym na LK370 w miejscowości Letnica.

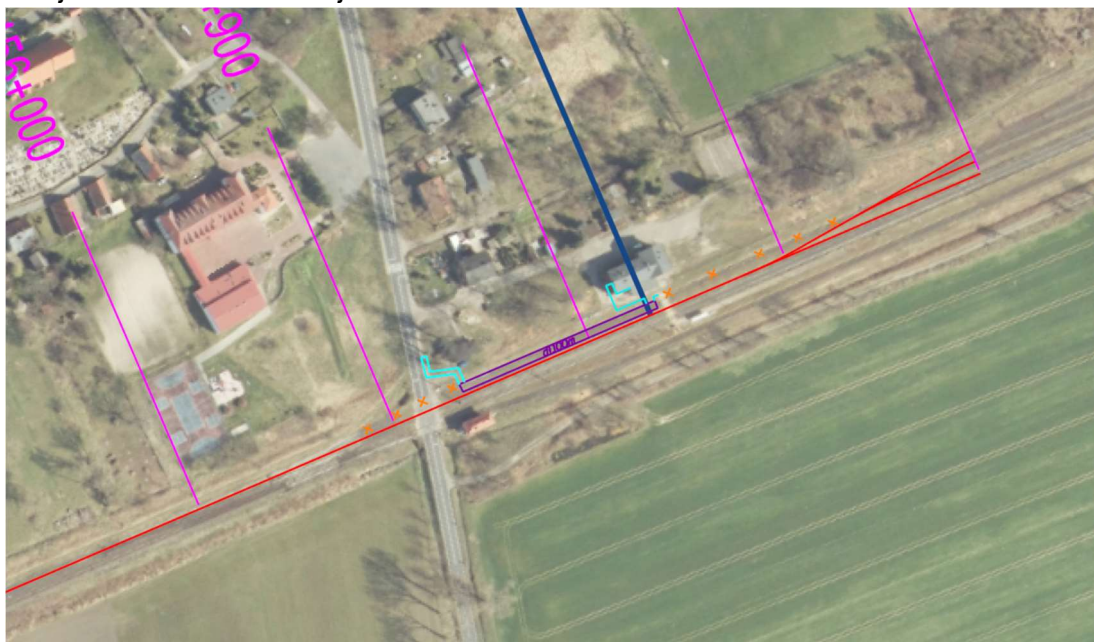
Wariant zakłada remont linii kolejowej nr 275 Wrocław Muchobór - Gubinek na odcinku Bieniów – Lubsko z wykorzystaniem istniejącego układu torowego na całej długości linii. Długość istniejącego oraz projektowanego połączenia kolejowego Zielona Góra Główna – Bieniów – Lubsko wynosi 57,641 km.

- Regulacja w planie i w profilu toru linii kolejowej nr 275 od km 155+600 do km 172+942.
- Odtworzenie układu torowego przystanku osobowego Lubsko - budowa połączenia toru szlakowego z torem nr 4 umożliwiające częściowe wykorzystanie istniejącej krawędzi peronowej przy budynku o długości 40m, dobudowa peronu o długości ok. 60m (łącznie długość peronu wynosi 100m), optymalizacja geometrii układu torowego w obrębie przystanku, budowa żeberka za czołem istniejącego peronu nr 1 oraz zabudowa infrastruktury niezbędnej do przywrócenia ruchu pociągów.
- Budowa przystanku osobowego Budziechów w rejonie przejazdu kolejowo- drogowego w km 170+393 wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja).
- Remont przystanku osobowego Jasień – remont peronu jednokrawędziowego, zlokalizowanego przy torze głównym zasadniczym linii kolejowej nr 275 wraz z zabudową niezbędnej infrastruktury. Przebudowa dojścia do peronu z ul. Kolejowej – zabudowa schodów oraz windy umożliwiającej dostęp do peronu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Budowa przystanku osobowego Bieszków w rejonie wiaduktu wraz z niezbędną infrastrukturą (nowa lokalizacja) – budowa peronu po prawej stronie toru, wykorzystanie istniejącego nasypu.
- Przebudowa przystanku osobowego Biedrzychowice Dolne w rejonie przejazdu kolejowo- drogowego w km 159+278 – budowa peronu jednokrawędziowego od strony miejscowości Biedrzychowice Dolne. Zabudowa niezbędnej infrastruktury.
- Przebudowa układu torowego stacji Bieniów – rozbiórka toru głównego zasadniczego nr 1 na długości ok. 300 m, budowa peronu jednokrawędziowego w miejscu rozebranego toru nr 1, dowiązanie do istniejącego układu torowego toru nr 1 oraz 2, zabudowa niezbędnej infrastruktury.
- Budowa mijanki wraz z przystankiem osobowym na linii kolejowej nr 370 w miejscowości Letnica.
- Likwidacja zbędnej infrastruktury, która zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego i pasażerów.
- Przewidywany remont wybranych przejazdów kolejowo - drogowych i dróg kołowych.
- Przewidywany remont obiektów inżynierskich – w zależności od stanu technicznego obiektów.

4.2 Lokalizacja punktów obsługi pasażerskiej – (opcja 3)

4.2.1 Gmina Żary

- Stacja Bieniów – km osi stacji 155+769



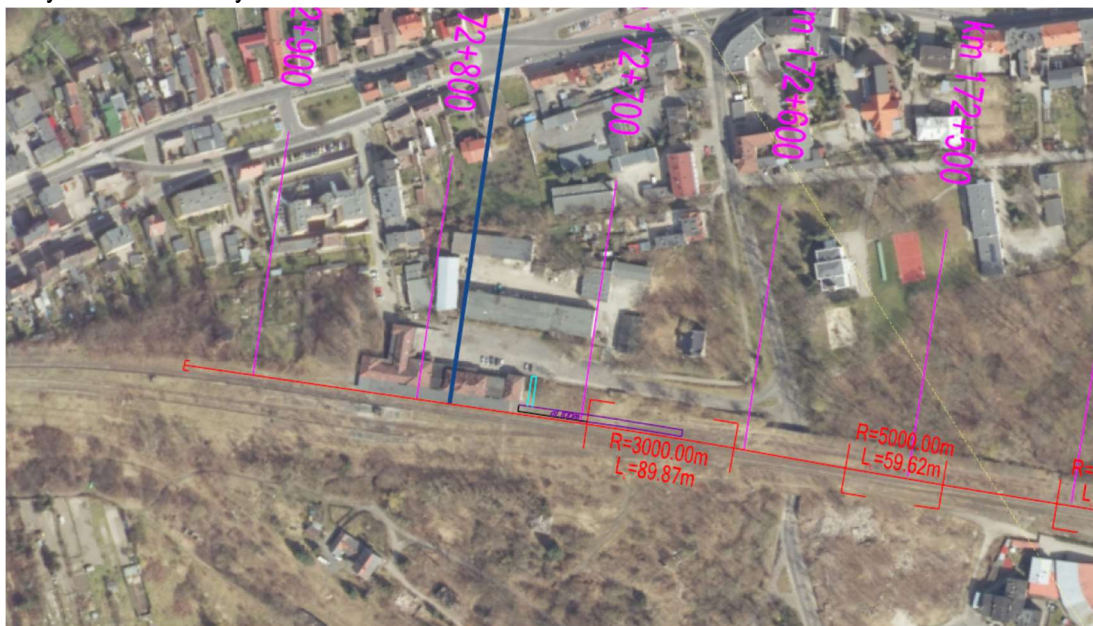
- Przystanek osobowy Biedrzychowice Dolne – km osi PO 159+300
Jak w opcji 2

4.2.2 Gmina Jasień

- Przystanek osobowy Bieszków – km osi PO 163+807
Jak w opcji 1
- Przystanek osobowy Jasień – km osi PO 167+173
Jak w opcji 1
- Przystanek osobowy Budziechów – km osi p.o. 170+470
Jak w opcji 1

4.2.3 Gmina Lubsko

- Przystanek osobowy Lubsko – km osi PO 172+780



4.2.4 Gmina Świdnica

- Przystanek osobowy Letnica – km osi MPO 16+497 (LK370)
Jak w opcji 1

5 Opcja rekomendowana do realizacji

Rekomendowana do realizacji została opcja 2, zakładająca rewitalizację linii 275 w istniejącym przebiegu (bez budowy nowej linii kolejowej), wraz z budową dwóch dodatkowych przystanków w Lubsku (tj. Lubsko Wschód i Lubsko Zachód). Atutem tego wariantu jest lepsza dostępność z punktu widzenia:

- Osiedli mieszkaniowych (zwłaszcza w przypadku przystanku Lubsko Wschód, położonego ok. 300 m od dużego osiedla mieszkaniowego);
- Punktów handlowo-usługowych (w odległości ok. 400 od proponowanej lokalizacji przystanku Lubsko Wschód znajduje się kompleks galerii handlowej i kilku marketów);
- Obszaru turystyczno-rekreacyjnego (w rejonie przystanku Lubsko Zachód, oprócz osiedla domów jednorodzinnych, znajduje się Zalew Karaś, wokół którego sukcesywnie rozbudowuje się baza turystyczno-rekreacyjna, m.in. infrastruktura rowerowa, kajakowa, a także baza gastronomiczna; w sezonie wiosenno-letnim w tym rejonie odbywają się liczne wydarzenia kulturalne i sportowe).