

Postulowane elementy rozwoju Wrocławskiego Węzła Kolejowego

Patryk Wild, Maciej Kruszyna

Granice Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego nie są precyzyjnie określone. Najbardziej powszechnie uważa się że jest to obszar dawnego województwa wrocławskiego o populacji 1.186 tys.(2006). Faktyczne metropolitalne powiązania Wrocławia, przynajmniej w niektórych obszarach sięgają znacznie dalej niż administracyjne granice dawnego województwa (na przykład do miasta Brzeg w woj. opolskim). Układ osadniczy Obszaru Metropolitalnego jest korzystny dla uruchamiania zorganizowanego transportu publicznego. Od stron zachodniej, północnej, wschodniej i południowo-wschodniej Wrocław otoczony jest miastami satelitarnymi położonymi w odległości od 25 - 35 km, o liczbie mieszkańców od 8,5 do 37 tysięcy. Miasta te to: Środa Śląska, (8,8 tys.) Brzeg Dolny (12,8 tys.), Oborniki Śląskie (8,5 tys.), Trzebnica (12,3 tys.), Oleśnica (37 tys.), Jelcz (15,2 tys.), Oława (31 tys.), Strzelin (12,2 tys.). Ponadto tuż przy granicy województwa – w województwie opolskim znajduje się miasto Brzeg z 39 tysiącami mieszkańców. Ten położony w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia obszar zwany będzie dalej „małym wieńcem”. W powiatach małego wieńca zamieszkuje 586 tysięcy ludzi z tego 256 tysięcy w miastach.

Artykuł jest zmodyfikowaną wersją referatu z konferencji „Zintegrowany system transportu miejskiego z 27 i 28 maja 2010 roku.



1. Skrzyżowanie nowoprojektowanej linii tramwajowej w ciągu ul. Długiej z linią kolejową – potencjalna lokalizacja węzła przesiadkowego (wizualizacja Biprogeo Projekt Sp. z o.o. dla Urzędu Miasta Wrocławia)

Kolej jako efektywny środek transportu

Ze względu na tak ukształtowany układ osadniczy oraz istniejące linie kolejowe łączące Wrocław ze wszystkimi istotnymi ośrodkami obszaru metropolii najbardziej efektywnym sposobem skomunikowania tego obszaru jest kolej. Dlatego już dziś w codziennych dojazdach korzysta z tego środka transportu wielu pasażerów. Według danych z Programu Rozwoju Transportu Województwa Dolnośląskie-

go na obszarze Wrocławia i siedmiu powiatów otaczających miasto w 2002 roku sprzedano 60,7 % ogólnej puli biletów kolejowych z całego terenu Województwa Dolnośląskiego (źródło: opracowanie własne autorów „Programu” na podstawie danych CIK).

Na południowy zachód, południe i południowy wschód od Wrocławia sieć osadnicza wygląda inaczej. Nie ma tu małych lub średnich ośrodków miejskich położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia (za wyjątkiem Kątów

Wrocławskich – 5,4 tys. i Sobótki – 5,6 tys. mieszkańców) natomiast w odległości 50 ÷ 75 km znajdują się ośrodki miejskie znacznie większe od tych położonych bliżej Wrocławia – po jego drugiej stronie. Są nimi miasta prezydenckie: Legnica (105 tys.), Świdnica (60 tys.), Wałbrzych (125 tys.), Lubin (76 tys.) oraz tak zwane „trójmiasto sudeckie” 76 tys. (Dzierżoniów 35 tys. + Bielawa 31 tys. + Pieszyce 9,5 tys.), a oprócz tego mniejsze ośrodki, takie jak Jawor (24 tys.), Strzegom (17 tys.), Ząbkowice Śląskie (16 tys.),

Ziębice (9,5 tys.) i inne. W odległości 80 km od Wrocławia położone jest Opole o populacji 127 tys. mieszkańców. Ten obszar możliwy do skomunikowania z centrum Wrocławia w czasie do 1 godziny wykraczający poza granicę województwa dolnośląskiego zwany będzie dalej „dużym wieńcem”. W powiatach dużego wieńca zamieszkuje 966 tysięcy z tego 760 tysięcy w ośrodkach miejskich. Również i ten układ osadniczy predestynowany jest do skomunikowania przy wykorzystaniu nowoczesnych form regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego – na przykład ekspresowych pociągów regionalnych. W sumie w obszarze małego i dużego wieńca zamieszkuje populacja ponad 1,5 miliona ludzi z czego około milion zamieszkuje w miastach.

Wrocławski Obszar Metropolitalny posiada bogatą infrastrukturę kolejową. Linie kolejowe wychodzą w 10 kierunkach (a nawet w 11 wliczając obie linie wychodzące ze stacji Kobierzyce). Linie kolejowe dochodzą do wszystkich miast i miasteczek zarówno „małego”, jak i „dużego wieńca”. Jednak infrastruktura kolejowa na terenie Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego – podobnie jak większa część krajowej infrastruktury kolejowej – jest poważnie zdekapitalizowana, co powoduje zmniejszenie atrakcyjności kolei jako środka transportu osobowego. Modernizacja Wrocławskiego Węzła Kolejowego (WWK) jest absolutnie niezbędna, gdyż do tego węzła dochodzą główne przeznaczone do modernizowania lub właśnie modernizowane linie takie jak E30, E59 czy E25. Bez wykonania prac modernizacyjnych węzeł ten stanie się wspólnym „wąskim gardłem” tych linii.

Koncepcje „samorządowe”

W ramach opracowania projektowego dotyczącego przebudowy WWK należy od razu przewidzieć kwestię budowy systemu kolei miejskiej i metropolitalnej. W związku z tym należy przewidzieć wydzielenie osobnych torów do obsługi kolei metropolitalnej oraz zaplanować budowę nowych przystanków kolejowych. Zakres studium powinien zawierać nie tylko inwestycje planowane do realizacji w okresie programowania do 2015 roku, ale również prace studialne dla inwestycji możliwych do przeprowadzenia w horyzoncie czasowym 2020 ÷ 2025.

Rozbudowa Infrastruktury Wrocławskiego Węzła kolejowego do 2015 roku

W przypadku budowy systemu Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej (WKM) pożądane będzie wydzielenie części infrastruktury dla ruchu miejskiego i aglomeracyjnego na odcinkach o największej intensywności ruchu. Konieczne będzie określenie standardu wysokości i długości peronu i przebudowa stacji WKM w celu uzyskania tego standardu. W modelu docelowym konieczne będzie dogęszczenie przystanków kolei miejskiej na istniejących liniach w centrum Wrocławia – szczególnie na odcinku średnicowym. Odległości pomiędzy obecnie

istniejącymi stacjami na odcinku miejskim we Wrocławiu wynoszą od 4 do 8 km i są od trzech do czterech razy dłuższe niż standardowe odcinki międzystacyjne innych kolei miejskich (wynoszące około 1000 ÷ 1500 m, a w ścisłych centrach miast poniżej 1000 m). Tak duże odległości między przystankami radykalnie zmniejszają atrakcyjność kolei jako środka transportu w komunikacji wewnątrz Wrocławia. W docelowym wariancie do roku 2015 należy rozważyć budowę nowych przystanków, węzłów i linii. W szczególności warte rozważenia są następujące przedsięwzięcia:

1. Budowa nowoczesnego systemu sterowania ruchem dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego na ok. 125 - 140 kilometrów linii.
2. Budowa dodatkowego toru na odcinku linii średnicowej Wrocław Główny – Wrocław Grabiszyn PODG w celu wydzielenia 2 torów dla kolei miejskiej i aglomeracyjnej oraz 2 torów dla kolei regionalnych i dalekobieżnych, długość około 2,1 km.
3. Budowa nowych przystanków w centrum Wrocławia, na trasie obecnej linii średnicowej (i dodatkowych w stosunku do stacji, których budowę przewidziano w „Planie Generalnym Rozwoju Transportu Szynowego”), w szczególności :
 - Al. Armii Krajowej - węzeł przesiadkowy komunikacji miejskiej na Obwodnicy Śródmiejskiej (do realizacji po przedłużeniu obwodnicy na Wielką Wyspę);
 - Huby - dla obsługi komunikacyjnej obszaru Hub oraz tzw. „Trójkąta” wymaga, oprócz budowy peronu, przywrócenia do użytku nieczynnej obecnie kładki nad torami pomiędzy ulicami Paczkowską a Stacha Świstackiego;
 - ul. Powstańców Śląskich - węzeł przesiadkowy do tramwaju na ulicy Powstańców Śląskich - służący ponadto do obsługi komunikacyjnej centrum usługowego i terenów nowej zabudowy wielkomiejskiej (do realizacji po wybudowaniu dodatkowego toru na odcinku linii średnicowej);
 - Grabiszyn wzdłuż ulicy Owsianej – nad ulicą Zaporoską – węzeł przesiadkowy do tramwaju na ulicy Grabiszyńskiej (do realizacji po wybudowaniu dodatkowego toru na odcinku linii średnicowej);
 - ul. Długa wzdłuż ulicy Portowej nad ulicą Długą – węzeł przesiadkowy do tramwaju na Trasie Mieszczańskej, służący do obsługi komunikacyjnej centrum handlowego i terenów nowej zabudowy obecnej giełdy samochodowej;
 - Browar Piastowski – przystanek dla obsługi komunikacyjnej zabudowanego obszaru dawnych terenów przemysłowych przeznaczonych w studium uwzględnić pod zabudowę śródmiejską;
 - Uniwersytet – przystanek dla obsługi komunikacyjnej okolic ulicy Koszarowej.
4. Budowa linii na lotnisko Wrocław Strachowice od magistrali E30 skoordynowana z budową nowego Terminala wraz z zaplanowaniem możliwości późniejszej jej rozbudowy jako łącznicy pomiędzy linią 274

a E30 (długość budowanej linii około 3 km – docelowo ok. 9 km).

5. Modernizacja odcinka Wrocław Główny – Wrocław Brochów o długości około 4,8 km wraz z budową nowych przystanków kolejowych.
6. Odbudowa do parametrów dwutorowych linii Wrocław – Kobierzyce wraz z przebudową wiaduktu nad ulicą Bardzką, Zwycięską oraz ewentualnie ul. Generała Stefana Grot-Roweckiego o długości około 16 km oraz budowa nowych przystanków w tych miejscach.
7. Modernizacja linii Wrocław – Kąty Wrocławskie o długości około 17 km.
8. Modernizacja Linii Wrocław – Jelcz Laskowice o długości około 17 km.
9. Modernizacja linii Wrocław Psie Pole – Oleśnica o długości około 21 km.
10. Modernizacja odcinka linii Wrocław – Strzelin o długości około 19,9 km.
11. Elektryfikacja linii Wrocław Psie Pole – Trzebnica o długości około 19 km.

Przy rozbudowie i modernizacji WWK należy uwzględnić powstanie nowych węzłów przesiadkowych poprzez budowę dodatkowych przystanków kolejowych w miejscach gdzie linie kolejowe krzyżują się z istniejącą lub nowo budowaną siecią linii tramwajowych. Przykład wizualizacji takiego miejsca przedstawia rys. 1. Na każdej stacji wewnątrzmięjskiej powinno zostać zorganizowane łatwe dojście do przystanku komunikacji zbiorowej umożliwiające wygodną przesiadkę „z” i „do” pociągu oraz usytuowana wypożyczalnia rowerów miejskich. Ponadto na stacjach położonych przy drogach wjazdach do miasta (np. Leśnica, Psie Pole, Klecina) powinny powstać parkingi „Park and Ride”. Przestrzenna integracja stacji kolejowych z systemami komunikacji publicznej gmin obszaru metropolitalnego powinna polegać na przebudowie stacji kolejowych w węzły przesiadkowe komunikacji publicznej i indywidualnej. Na każdej stacji podmiejskiej powinien zostać zorganizowany przystanek autobusowy umożliwiający łatwą przesiadkę do pociągu, monitorowany parking dla samochodów oraz parking dla rowerów.

Infrastruktura dla tramwaju dwusystemowego

Kolejnym elementem przebudowy WWK powinno być spięcie sieci kolejowej z siecią tramwajową umożliwiające uruchomienie linii tramwaju dwusystemowego. Takie rozwiązanie – z powodzeniem stosowane w wielu miejscach na świecie – pozwoliłoby na wykorzystanie gęstej sieci kolejowej Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego w celu umożliwienia bezpośredniego dojazdu do samego ścisłego centrum miasta gdzie nie ma linii kolejowych z jednoczesnym pominięciem najpoważniejszych „wąskich gardeł” systemu sieci kolejowej WWK (np. Estakady Grabiszyńskiej). Proponowane lokalizacje punktów styku sieci kolejowej z tramwajową to:

- pętla Wrocławski Park Przemysłowy, budowa torów o długości około 100 m;

- bocznicą kolejową na ul. Krakowskiej, dobudowa torów o długości około 500 m;
- pętla Marino, dobudowa torów o długości około 100 m;
- pętla Kowale, dobudowa torów o długości około 100 m;
- okolice zajezdni przy ulicy Słowiańskiej – spięcie torowiskiem w ul. Jedności Narodowej o długości około 300 m;
- teren dawnej boczniczy do nieistniejącej Cukrowni Na Klecinie – do pętli Klecina, dobudowa torów o długości około 1000 m;
- teren Stadionu Olimpijskiego wraz z wpięciem do boczniczy kolejowej na terenie fabryki Volvo, dobudowa torów o długości około 1500 m (w tym budowa mostu).

W wyniku tak przeprowadzonej modernizacji schemat systemu Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej (uwzględniający uruchomienie linii tramwaju dwusystemowego MT) około roku 2015 mógłby wyglądać w sposób zaprezentowany na rysunku 2.

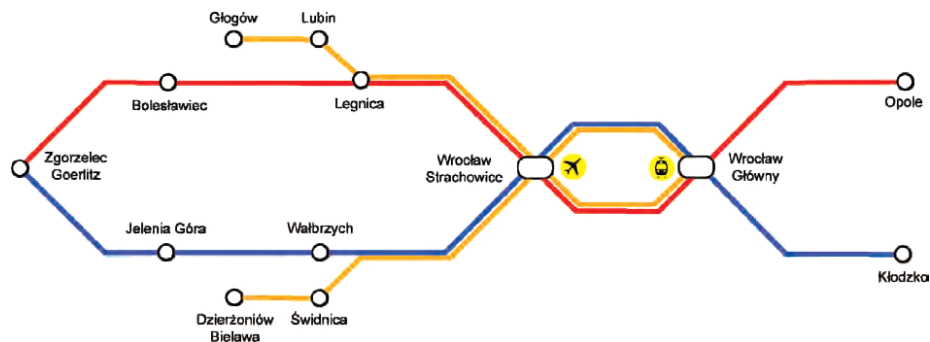
Rozbudowa Wrocławskiego Węzła Kolejowego 2015 ÷ 2025

W perspektywie kilkunastu najbliższych lat należy rozważyć daleko bardziej zaawansowane technicznie i kapitałowo projekty, w tym budowę na pewnych odcinkach podziemnej kolei miejskiej nie stanowiącej osobnego wydzielonego systemu (jak na przykład Metro) lecz będącego elementem kolejowej komunikacji regionalnej i miejskiej i aglomeracyjnej. W tym kontekście należy dążyć do:

1. budowy, na odcinku aglomeracyjnym, jednego lub dwóch dodatkowych torów dla linii kolei wielkich prędkości w kierunku na Warszawę, oraz dla pociągów ekspresowych w kierunku na Poznań i Opole oraz zabezpieczenie rezerwy terenowej dla takich torów na liniach w kierunku Legnicy oraz Kłodzka;
2. przedłużenia połączenia Portu Lotniczego z linią E30 do linii kolejowej 274 (Jelenia Góra

- Wałbrzych – Wrocław) przebiegającego pod lotniskiem i pasem startowym (długość odcinka podziemnego około 800 metrów);
- 3. wybudowania linii kolei miejskiej ze stacji Wrocław Główny przez Wielką Wyspę do stacji Wrocław Kowale na linii 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice;
- 4. wybudowania podziemnego przedłużenia

Wydłużyłoby to wprawdzie o około 5 minut długość podróży ale można założyć, że główny ciężar dojazdów do lotniska mieszkańców regionu (oraz Wrocławia) przejąłby transport kolejowy. Lotnisko Wrocław Strachowice stałoby się faktycznie portem regionalnym umożliwiającym uruchomienie transportu regionalnego wg schematu przedstawionego na rysunku 3.



3. Schemat połączeń regionalnych z lotniskiem Wrocław Strachowice

linii 274 z dworca Świebodzkiego przez stację Plac Solny - Rynek, Plac Społeczny, Rondo Reagana, Park Szczytnicki, Sępólno i dalej do linii o której mowa w pkt. 3 (do stacji Wrocław Kowale lub do Dworca Głównego);

5. pasażerskiego wykorzystania części torów na kolejowej obwodnicy południowej.

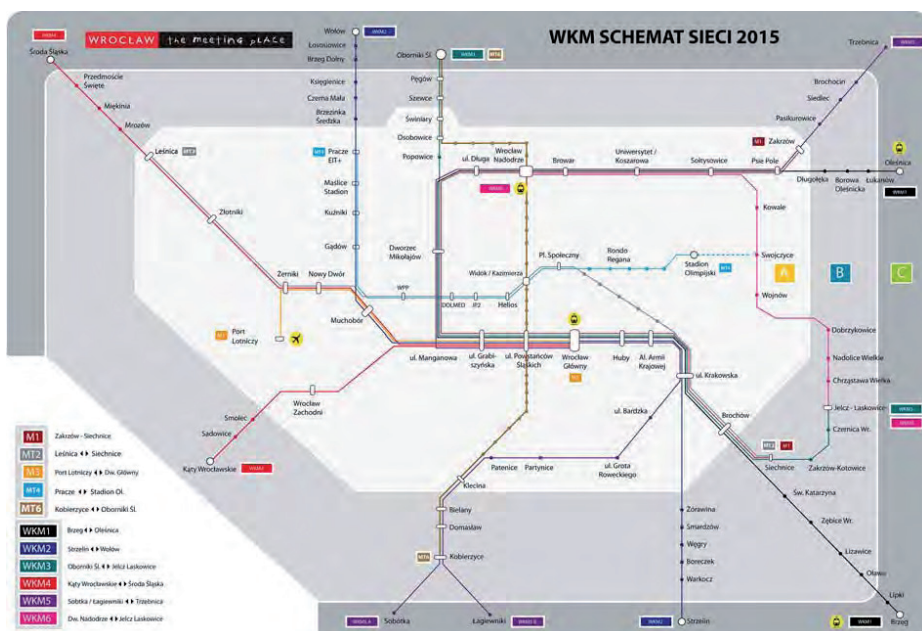
Połączenie linii kolejowych E30 i 274 łącznicą przez dworzec w Porcie Lotniczym Strachowice umożliwiłoby takie wytrasowanie pociągów regionalnych lub aglomeracyjnych, że pociągi jadące z kierunku Jeleniej Góry i Wałbrzycha wjeżdżałyby do Wrocławia zatrzymując się na stacji Port Lotniczy i jadąc dalej magistralą E30 na Wrocław Główny (przez Żerniki i Nowy Dwór), natomiast pociągi z kierunku Legnicy, Bolesławca i Zgorzelca wjeżdżałyby do miasta przez dworzec Port Lotniczy i dalej linią 274 (przez Wrocław Zachodni) do Dworca Głównego.

Linia kolei miejskiej ze stacji Wrocław Główny przez Wielką Wyspę do stacji Wrocław Kowale (na linii 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice) rozpoczynałaby się rozjazdem w okolicy wiaduktu alei Armii Krajowej biegła przez Siedlec korzystając z rezerwy terenowej dla obwodnicy śródmiejskiej, dalej przez Wielką Wyspę częściowo biegnąc na estakadzie, w wykopie lub pod ziemią, wychodząc na powierzchnię przed przeprawą przez Odrę przy fabryce Volvo i łączyłaby się z linią 292, która wymagałaby rozbudowy do parametrów dwutorowych. Długość nowego odcinka linii wynosiłaby ok. 4,5 km, w tym odcinków podziemnych około 2 km, długość niezbędnej rozbudowy odcinka linii 292 do parametrów dwutorowych to ok. 3,5 km.

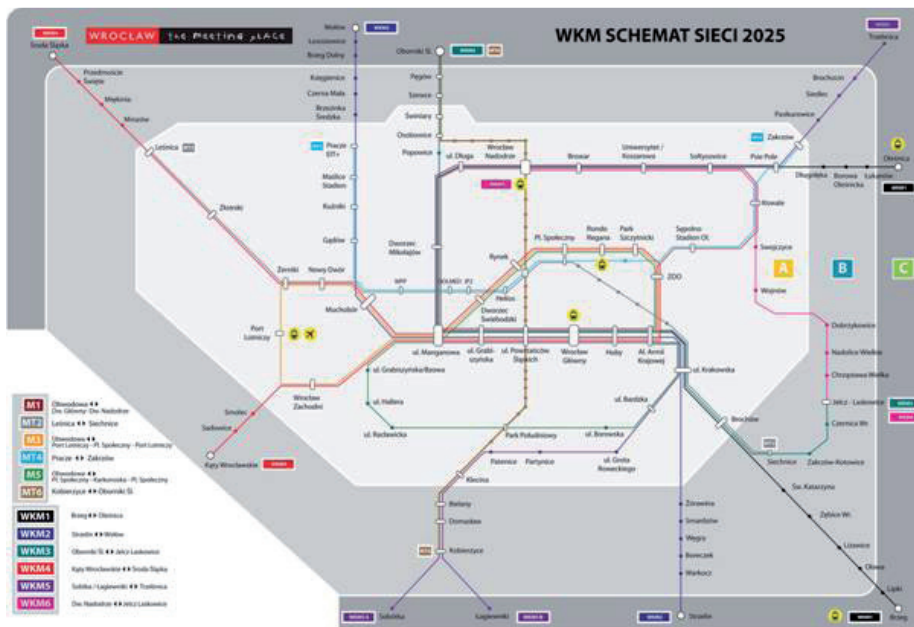
Podziemne przedłużenie linii 274 z dworca Świebodzkiego przez stację Plac Solny – Rynek, Plac Społeczny, Rondo Reagana, Park Szczytnicki, Sępólno i dalej do linii o której mowa powyżej pozwoliłoby na wprowadzenie komunikacji regionalnej do samego centrum miasta, łącząc jego najważniejsze elementy funkcjonalne determinujące metropolitalny charakter Wrocławia (Rynek, nową zabudowę Placu Społecznego, centrum akademickie przy rondzie Reagana oraz kulturowe, przyrodnicze i turystyczne atrakcje terenów Hali Stulecia i parku Szczytnickiego). Długość odcinka podziemnego linii wynosiłaby ok. 5,5 km, a koszt budowy to wydatek rzędu 2 mld ÷ 4 mld zł przy poziomie cen z lat 2006 ÷ 2008 roku.

Pasażerskie wykorzystanie części torów na kolejowej obwodnicy południowej oznacza także budowę nowych przystanków na tej trasie takich jak: przystanek nad ul. Hallera, pomiędzy ulicami Wyścigową a Al. Karkonoską, nad ulicą Borowską, nad ulicą Bardzką oraz – w przypadku rozbudowy linii 274 w śródmiejską linię średnicową – przystanek przesiadkowy obok zakładów Fadroma.

Zaproponowane powyżej rozwiązania są kosztowne i dlatego nawet przy założeniu dynamicznego wzrostu dochodów miasta i regionu



2. Schemat sieci WKM na rok 2015



4. Schemat sieci WKM na rok 2025

powinny powstawać przy wsparciu funduszy centralnych. Jednak rozważając celowość ich budowy należy zauważyć, że podobne systemy skomunikowania śródmieścia miast metropolitalnych są na świecie powszechnie stosowane od wielu lat. W zbudowanym na terenach dawnych rozlewisk Odry i jej dopływów Wrocławiu systemy komunikacji podziemnej nie były do tej pory stosowane (za wyjątkiem tunelu w ciągu ulicy Oławskiej/Kazimierza Włk. przy Galerii Dominikańskiej). Panuje przekonanie, że tego typu rozwiązania byłyby w lokalnych warunkach terenowych trudne do przeprowadzenia. Jednak wiele europejskich miast posiadających rozbudowane podziemne systemy komunikacyjne (np. Berlin) lub takie systemy planujących (np. Wenecja) położonych jest w co najmniej podobnie trudnych warunkach terenowych.

Przeznaczenie stosunkowo niewielkich środków na prace studialne ze strony Samorządu Miejskiego oraz Samorządu Województwa umożliwiłoby rozpoczęcie w przyszłości starań o ewentualną realizację powyższych projektów.

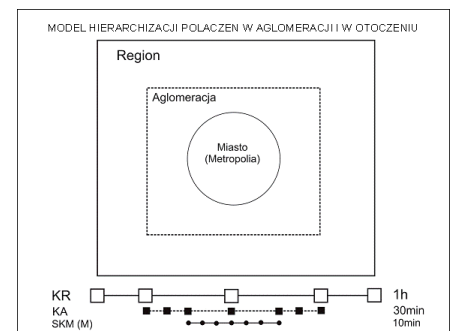
W wyniku tak poprowadzonej rozbudowy Wrocławskiego Węzła Kolejowego schemat systemu komunikacyjnego metropolii mógłby wyglądać około 2025 roku w sposób przedstawiony na rysunku 4.

Koncepcje „akademiczne”

Na rysunku 5 wyróżniono trasy priorytetowe komunikacji tramwajowej (duża prędkość, czas realizacji do roku 2015) według opracowania Politechniki dla WT UM (2009). Pokazano je na tle Planu Generalnego. Ujęto trasy Tramwaju Plus (etap I i etap II), Tramwaje Średnicowe oraz linię 0 (okólną). Ponieważ: obszar przewidywany do obsługi transportem szynowym wykracza poza granice miasta oraz wyczerpuje się przepustowość tras w obszarze śródmieścia, podłączanie kolejnych tras (spoza śródmieścia) będzie nieefektywne, gdyż nie da się pojazdów

z tych tras przeprowadzić sprawnie przez centrum. W związku z tym potrzebne są dodatkowe trasy w obszarze śródmiejskim. Trasami tymi można poprowadzić kolej – także z terenów aglomeracji. Z uwagi na ograniczenia przestrzenne sensowne jest rozważenie odcinków podziemnych dla nowych tras. Nowe trasy powinny w jak najmniejszym stopniu dublować istniejące i planowane torowiska tramwajowe.

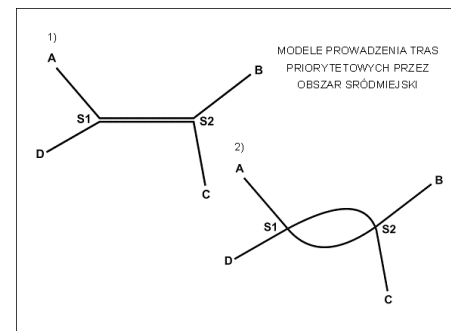
Model hierarchizacji połączeń w aglomeracji i otoczeniu (rys. 6) pokazuje usystematyzowanie ważności poszczególnych linii. Każdy „szczebel” tego podziału terytorialnego posiada „swoją” środek transportu. Kolej Regionalna (KR), Kolej Aglomeracyjna (KA) i Szybka Kolej Miejska (SKM, także określana jako Metro – M) korzystają z tych samych torowisk (obowiązkowo



6. Model hierarchizacji połączeń w aglomeracji i otoczeniu

funkcjonują w jednolitym systemie taryfowym!). Różni je gęstość przystanków oraz częstotliwość obsługi. Wartości podane na rysunku 6 dotyczą szczytu dnia roboczego.

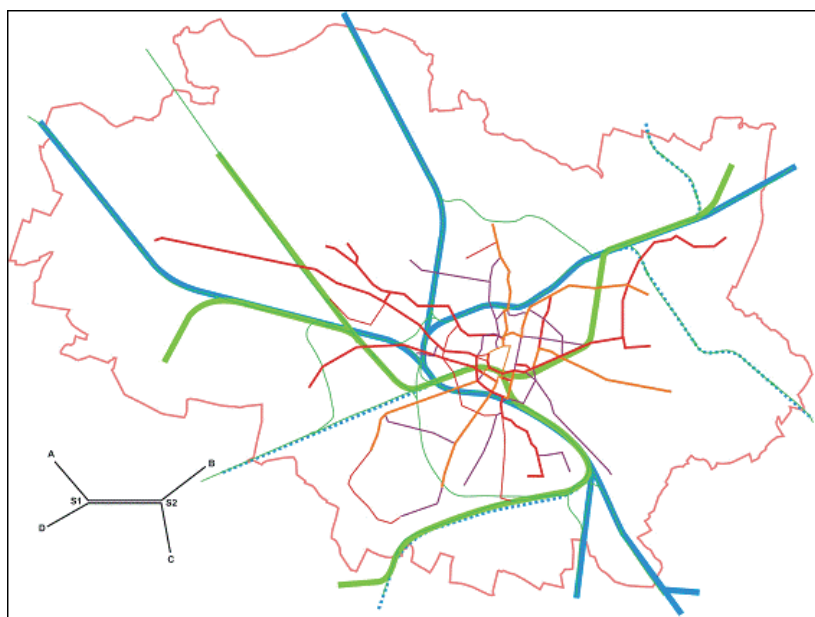
Rysunek 7 prezentuje możliwości prowadzenia podstawowych tras komunikacji szynowej. Wersja 1) ma trasy w obszarze śródmiejskim (od S1 do S2) łączone w jedną „wiązkę”, co nie występuje w modelu 2). Łączenie takie oferuje większą częstotliwość w śródmieściu i jest często spotykane na sieci kolejowej (także podziemnej) – na przykład w Monachium.



7. Modele prowadzenia tras priorytetowych



5. Priorytetowe trasy tramwajowe na tle Planu Generalnego rozwoju transportu szynowego we Wrocławiu



8. Proponowane trasy kolejowe we Wrocławiu

Proponowane trasy kolejowe (rys. 8) pokazano na tle najpilniejszych realizacji nowych tras tramwajowych. Zrealizowano postulat jak najmniejszego dublowania przebiegów. Obie sieci się uzupełniają, zwiększając jednocześnie zasięg obszaru obsługi transportem szynowym (szczególnie o miejsca generujące duży ruch). Na niebiesko oznaczono linie Kolei Aglomeracyjnej (KA). Na zielono Szybką Kolej Miejską (SKM, Metro) z udziałem odcinków podziemnych. Większość tras ma charakter średnicowy ze wspólnym przebiegiem w obszarze śródmieścia – zgodnie z prezentowanym wcześniej modelem (dodatkowe trasy – nie średnicowe oznaczono linią przerywaną).

Rys. 9 przybliża część śródmiejską Wrocławia. Pokazano proponowane odcinki podziemne (obramowanie w kolorze czarnym): tunel od Dworca Świebodzińskiego do Dworca Głównego oraz jego odnoga w kierunku Placu Grunwaldzkiego. Alternatywne wydłużenie tunelu aż za

most Szczytnicki pokazano linią przerywaną. W wersji „krótszej” do realizacji jest około 4 km tuneli. W wersji „dłuższej” około 6 km. Konieczne jest dopracowanie przebiegu tych tras, ich integracja z innymi planami miejskimi (np. tunel drogowy na placu Społecznym) oraz ewentualne modyfikacje przebiegów tras tramwajowych. Na rys. 9 oznaczono także stacje podziemne (w tym alternatywne) oraz naziemne. Ich realizacja w proponowanych lokalizacjach zapewni stworzenie systemu węzłów przesiadkowych. Ich kształtowaniu należy poświęcić szczególną uwagę.

Podsumowanie – postulowane elementy rozwoju

Należy dążyć do takiego rozwiązania kwestii zarządzania infrastrukturą ośrodkową, aby budowie i budynki dworców i przystanków Wrocławskiej Kolei Miejskiej zostały przekazane na własność lub w bezpłatne użyczenie

samorządom gmin, na których terenie się znajdują – celem ich bieżącego utrzymania. Bieżącym utrzymaniem tej infrastruktury mógłby zająć się też powołany specjalnie w tym celu samorządowy związek celowy transportu aglomeracyjnego. Warto rozważyć możliwość budowy przynajmniej części infrastruktury kolejowego transportu publicznego oraz obiektów towarzyszących jako inwestycji samorządowych (samorząd miejski wraz z samorządem regionu) lub publiczno prywatnych (na przykład parkingów „Park and Ride”, tuneli kolejowych, nowych stacji etc.).

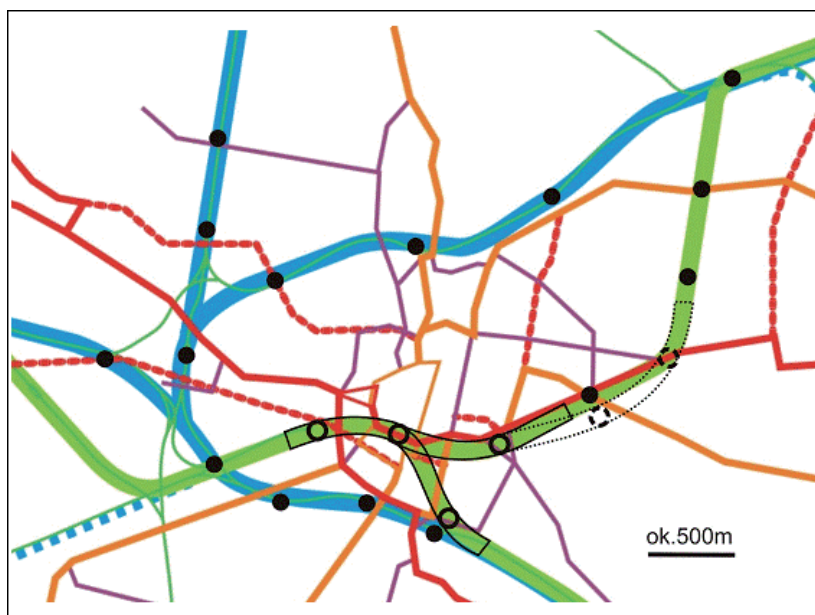
W historii budowy miast transport kolejowy był zawsze czynnikiem miastotwórczym, radykalnie wpływającym na zwiększanie atrakcyjności lokalizacji wcześniej peryferyjnych i przyczyniającym się do ich rozwoju. Istnieją dziesiątki przykładów rozwoju miast i osiedli podmiejskich wygenerowanych poprzez budowę linii i przystanków kolejowych. W Polsce są nimi, na przykład powstałe w latach dwudziestych ubiegłego wieku, podwarszawskie „miasta-ogrody”: Podkowa Leśna czy Komorów – naniesione na linię kolejki EKD (dziś WKD). Jednym ostatnich przykładów wpływu komunikacji szynowej na rozwój urbanistyczny miast jest błyskawiczny wzrost warszawskich Kabat po wybudowaniu linii metra (25 tys. osób w 15 lat).

Ta obserwacja kontrastuje jednak z faktem niewielkiego oddziaływania komunikacji kolejowej na prace planistyczne. W pobliżu nowych i istniejących stacji kolejowych brakuje starannie zaprojektowanej przestrzeni publicznej (jak w Milanówku, Komorowie czy Podkowie Leśnej). W wielu przypadkach brakuje w ogóle planów miejscowych, a te które już są często ignorują centrotwórczą rolę stacji kolejowych. Fakt pozostawiania terenów kolejowych tzw. obszarami zamkniętymi tylko częściowo tłumaczy taką sytuację. Rozbudowa Wrocławskiego Węzła Kolejowego powinna być skoordynowana z polityką przestrzenną samorządów gmin Obszaru Metropolitalnego, a niekiedy powinna taką politykę stymulować.

Prezentowane w referacie idee z dwóch źródeł wykazują wiele zbieżnych elementów. Podstawową cechą wspólną jest zauważenie konieczności prac nad rozwojem Wrocławskiego Węzła Kolejowego w kontekście zarówno komunikacji miejskiej, jak i aglomeracyjnej. Wskazać można także na wiele podobieństw w rozwiązaniach szczegółowych, na przykład postulat zagłębienia trasy kolejowej w sąsiedztwie Dworca Świebodzińskiego. Elementy rozbieżne koncepcji pokazują z kolei na potrzebę dyskusji nad ostatecznym kształtem Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Efektem tej dyskusji powinny być prace studialne oraz wybór konkretnych inwestycji do realizacji. ◀

*mgr inż. arch. Patryk Wild
Radny Sejmiku Woj. Dolnośląskiego,
Dyrektor MPK Wrocław Sp. z o.o.*

*dr inż. Maciej Kruszyna
Politechnika Wrocławska,
adiunkt w Katedrze Dróg i Lotnisk*



9. Odcinki w śródmieściu Wrocławia