

Rozwój komunikacji szynowej we Wrocławiu, a obsługa Mistrzostw UEFA EURO 2012™

Zbigniew Komar

Komunikacja zbiorowa we Wrocławiu, mająca ponad 120-letnie tradycje, należy do jednych z najlepiej rozwiniętych systemów transportowych dużych miast Polski. Opiera się ona dwóch podsystemach – tramwajowym i autobusowym, częściowo wspomaganych przez przewozy kolejowe wewnątrz obszaru miasta. Głównym atutem miasta w tym zakresie jest bogata, historycznie ukształtowana w swoim podstawowym zakresie, infrastruktura komunikacji szynowej.



dr Zbigniew Komar
Urząd Miejski Wrocławia
zbigniew.komar@um.wroc.pl

Komunikacja szynowa we Wrocławiu

Wrocław, w okresie przedwojennym, należał do czołówki miast niemieckich o najbardziej rozwiniętej sieci tras kolejowych współtworzących Wrocławski Węzeł Kolejowy. Kilkadziesiąt przystanków kolejowych i 3 duże stacje zapewniały dużą dostępność kolei w większości dzielnic miasta. Wyjątkowo bogata sieć linii tramwajowych

wspierana nowoczesnymi zajezdniami z zapleczem remontowym pozwalała na atrakcyjną penetrację nie tylko centrum miasta, ale również wielu osiedli mieszkaniowych i rejonów przemysłowych.

Obecnie, struktura sieci kolejowej i tramwajowej w mieście, pomimo, że uboższa niż 75 lat temu, nadal może być uznawana za stosunkowo atrakcyjną i stwarzającą możliwości istotnego zwiększenia roli transportu



1. Wrocławski węzeł kolejowy

szynowego w miejskim systemie transportowym.

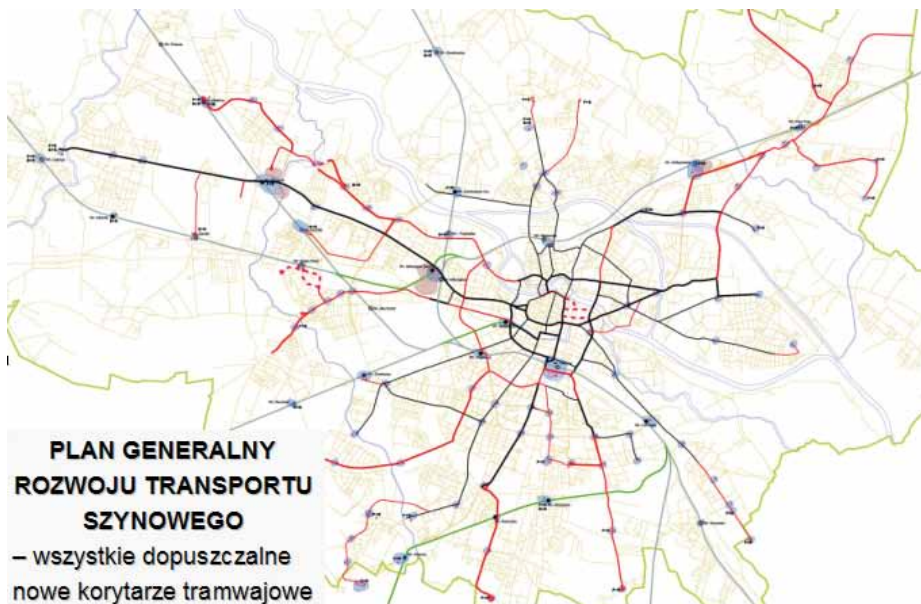
Polityka transportowa Wrocławia oparta od kilkunastu lat na oficjalnym dokumencie przyjętym Uchwałą Rady Miejskiej, wskazuje na kluczowe znaczenie transportu szynowego w zaspokajaniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Dotyczy to przede wszystkim komunikacji tramwajowej, dla której kompetencje zarządcze (podobnie, jak i dla komunikacji autobusowej) pozostają w rękach lokalnych władz samorządowych. Jak wiadomo – możliwość oddziaływania władz lokalnych na funkcjonowanie systemu przewozów kolejowych jest wyjątkowo ograniczona.

System kolejowych przewozów pasażerskich we Wrocławiu ma duży potencjał wzrostowy i realne jest jego wykorzystanie w przyszłości. Nie wymaga on bowiem zasadniczo trasowania nowych korytarzy komunikacyjnych – tych jest w mieście aż nadto – natomiast jego rozwój uzależniony jest od wykreowania atrakcyjnej, tj. o odpowiednio wysokiej częstotliwości, oferty przewozów aglomeracyjnych z co najmniej 10 istniejących kierunków wlotowych do miasta, dobrego skomunikowania dworców i przystanków kolejowych z miejskim systemem tramwajowym i autobusowym – wykreowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, znacznej poprawy standardu funkcjonalnego i estetycznego większości przystanków kolejowych, a także pewnego, ograniczonego rozwoju infrastruktury poprzez budowę kilku dodatkowych przystanków oraz 3 kilometrowego odcinka szlakowego do terminala Portu Lotniczego (rys. 1).

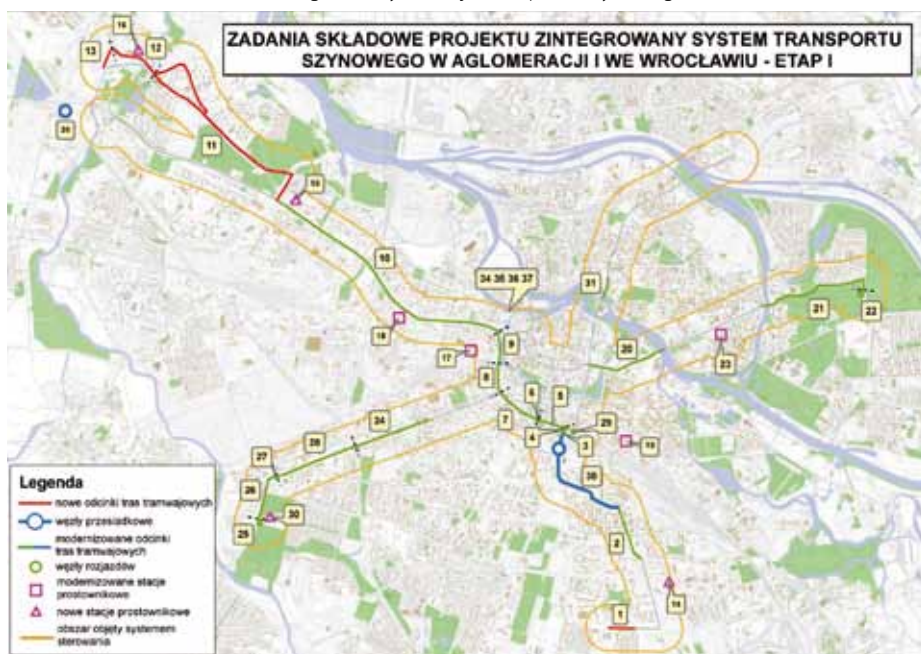
Koncepcja rozwoju systemu tramwajowego

Miejska komunikacja tramwajowa stanowi trzon funkcjonalny systemu transportu zbiorowego we Wrocławiu. Stosunkowo bogata struktura przestrzenna tras zapewnia skomunikowanie centrum miasta z wieloma dzielnicami śródmiejskimi i niektórymi peryferyjnymi (ponad 200 km torów, 20 pętli lub kracówek tras). Kierunki połączeń jednak w większości stanowią kontynuację historycznych rozwiązań nie zawsze adekwatnych do obecnego rozwoju miasta. Szczególnie uciążliwy jest brak połączeń z kilkoma wielotysięcznymi dzielnicami mieszkaniowymi, które powstały w latach 70-tych i 80-tych ub. wieku. Mankamentem funkcjonalnym jest też mała liczba tras alternatywnych poza centrum, co ogranicza elastyczność i niezawodność systemu.

Mając na względzie aktualną i przyszłą rolę komunikacji tramwajowej, w roku 2006



2. Plan generalny rozwoju transportu szynowego



3. Zadania składowe projektu ZSTS – Etap I

opracowano i przyjęto tzw. Plan Generalny Rozwoju Transportu Szynowego we Wrocławiu. Jest to dokument strategiczny, wskazujący – w zgodzie z obowiązującym Studium Kierunków Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego – korytarze komunikacyjne, które winny być chronione dla zabezpieczenia możliwości lokalizowania w nich w bliższej lub dalszej przyszłości tras tramwajowych niezbędnych dla potrzeb rozwojowych miasta (rys. 2). Plan Generalny nie przesądza sam w sobie, czy i kiedy będą budowane konkretne nowe trasy – decyzje takie podejmowane są w ramach opracowywania Wieloletnich Planów Inwestycyjnych.

Jednocześnie, wobec konieczności istotnego podniesienia poziomu tramwajowej oferty przewozowej, przy uwzględnieniu

ograniczonych możliwości finansowych miasta, wypracowano zasady rozbudowy i modernizacji poszczególnych linii, w tym także – zróżnicowania standardów jakościowych. Przyjęto podział poszczególnych linii na opisane niżej grupy funkcjonalne:

- Tramwaj Plus – wybrane linie o najważniejszym znaczeniu łączące przeciwległe krańce miasta i przechodzące przez centrum (głównie – nowoprojektowane dla dużych osiedli nie posiadających obecnie obsługi szynowej),
- Tramwajowe Trasy Średnicowe – wybrane do modernizacji linie istniejące, na których poprawiane będą parametry funkcjonalne i kierowany będzie nowy tabor,
- Tramwaj klasyczny – pozostałe linie obecnie funkcjonujące o charakterze po-

mocniczym i uzupełniającym dla TPlus i TTŚ (stopniowe ograniczanie ich skali). Główne cechy charakterystyczne linii systemu TPlus to:

- wydzielone torowiska (odseparowane od innych form transportu),
- nowoczesny tabor dwukierunkowy (obustronne drzwi, 2 kabiny sterownicze, istotnie wyższy standard),
- najwyższy priorytet obsługi na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,
- dominacja odcinków prostoliniowych i duża częstotliwość kursowania,
- elektroniczna informacja pasażerska online na przystankach i w pojazdach,
- wygodne, o nowym wystroju przystanki, zawsze lokalizowane na wysepkach i prawie zawsze za (a nie – przed) skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną.

Realizacja Projektu ZSTS Etap I

W latach 2006 – 2009 przygotowano projekt pierwszego etapu rozbudowy systemu tramwajowego pod nazwą „Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu – Etap I” (dalej nazywany Projektem). Jest to zespół działań o różnym charakterze, które dzięki założonej kompleksowości i wewnętrznej spójności powinny zapewnić wymierne efekty funkcjonalne, zwiększające atrakcyjność całego systemu tramwajowego w mieście jednocześnie rozwiązując najpilniejsze problemy rozwojowe.

Poniżej zawarte są podstawowe charakterystyki Projektu.

Zakres: 44 zadania składowe w ramach 5 zadań głównych, w tym 14 zadań inwe-

stycyjnych, 24 modernizacyjne, 4 zadania dotyczące wdrażania systemu sterowania i 2 obejmujące dostawy taboru (lokalizacja pokazana na rys. 3)

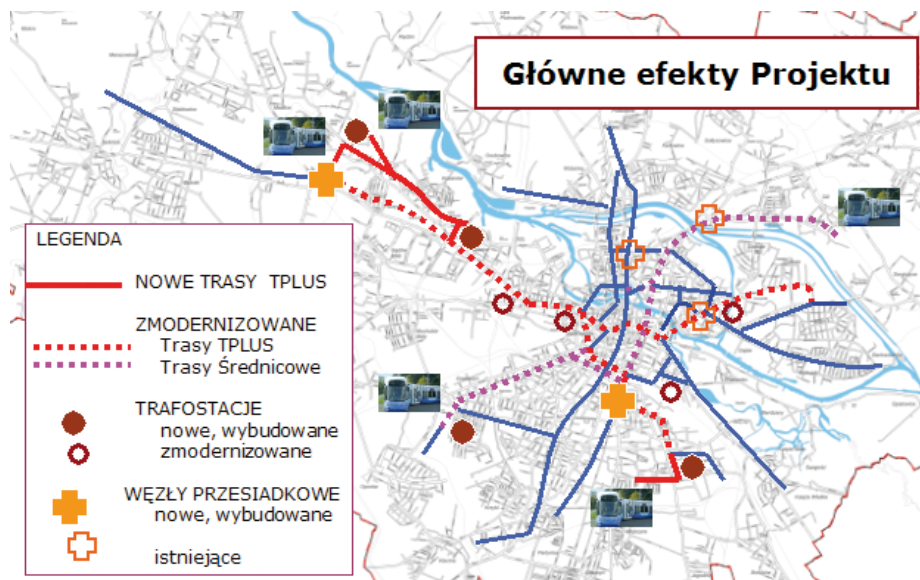
Zadania główne:

- wykreowanie 2 tras Tramwaju Plus: Gaj – Kozanów – Stadion, Pilczyce – Stadion Olimpijski
- wykreowanie nowej Trasy Średnicowej „11” (Cmentarz Grabiszyński – Plac Kromera),
- budowa i wdrożenie inteligentnego systemu sterowania ruchem z priorytetem dla obsługi tramwajów,
- dostawy taboru tramwajowego,
- budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w rejonie Stadionu miejskiego oraz w rejonie Dworca Głównego PKP i PKS.

Realizacja w latach 2009 – 2012 to: koszty i finansowanie 768 330 tys. zł (w tym środki UE 311 471 tys. zł, wkład własny Miasta 210 652 tys. zł, wkład własny MPK Sp. z o.o. 246 207 tys. zł). Podmioty zaangażowane: Beneficjent – Projektu Miasto Wrocław, Partner Projektu – MPK Sp. z o.o. Podmioty odpowiedzialne za zespoły zadań: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. – za zadania inwestycyjne, Zarząd Dróg i Utrzymywania Miasta – za zadania modernizacyjne i budowę systemu sterowania ruchem, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu Sp. z o.o. – za zakupy taboru i modernizację stacji prostownikowych.

Projekt jest współfinansowany ze środków UE – Fundusz Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VII, Działanie 7.3 – Transport miejski w obszarach metropolitalnych. Projekt ma dać następujące konkretne efekty rozwojowe i usprawniające dla miejskiego systemu komunikacji tramwajowej (rys. 4):

- powstanie nowego połączenia tramwajowego – z osiedla Gaj do systemu istniejącego (włączenie na skrzyżowaniu ul. Bardzka – Armii Krajowej) – dł. ok. 3 300 mtp, 5 par nowych przystanków, nowa krańcówka,
- powstanie nowego połączenia tramwajowego – od Stadionu Miejskiego i z osiedla Kozanów do systemu istniejącego (włączenie na skrzyżowaniu ul. Legnicka – Milenijna) – dł. ok. 9 000 mtp, 7 par nowych przystanków, 2 nowe krańcówki,
- modernizacja do standardu Tramwaj Plus istniejącej trasy od Pilczyc do Stadionu Olimpijskiego,
- modernizacja do standardu Tramwajowe Trasy Średnicowej istniejącej trasy od Cmentarza Grabiszyńskiego do pl. Kromera,
- wbudowanie 4 nowych stacji prostownikowych oraz gruntowna modernizacja 4 stacji istniejących,



4. Główne efekty projektu



5. Kluczowe źródła i cele przemieszczeń



6. Powrót ze Stadionu Miejskiego do centrum

- wybudowanie i wyposażenie 2 nowych zintegrowanych węzłów przesiadkowych: kolejowo-tramwajowego Wrocław Stadion oraz tramwajowo-autobusowego Dworzec PKP i PKS,
- wdrożenie inteligentnego systemu sterowania ruchem na 44 oraz priorytetu tramwajowego na 70 skrzyżowaniach,
- wdrożenie na 114 przystankach systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej,
- włączenie do przewozów 39 nowych tramwajów o częściowo niskiej podłodze.

Dostosowanie działań rozwojowych do potrzeb związanych z Mistrzostwami UEFA EURO 2012™

Opisany powyżej zakres realizowanego Projektu, został ostatecznie ustalony w roku 2008 tj. z uwzględnieniem wiedzy o przyznaniu Polsce organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w roku 2012 i zakwalifikowaniu Wrocławia jako tzw. Miasta Gospodarza Mistrzostw. W stosunku do pierwotnych planów, skorygowano listę wcześniejszych zamierzeń, dostosowując je do potrzebyskoncentrowania się na tych i tylko tych zadaniach, które z jednej strony są najistotniejsze dla usprawnienia przewo-

zów w okresie imprezy, a drugiej zaś – dotyczą przedsięwzięć realnych do zakończenia przed czerwcem 2012 roku.

Potrzeby transportowe podczas imprezy, w szczególności dotyczące obsługi transportem zbiorowym mieszkańców, kibiców i wszystkich gości związane będą przede wszystkim z komunikacją pomiędzy (rys. 5): Stadionem Miejskim, Dworcem Głównym PKP i PKS, staromiejskim centrum Miasta i zlokalizowaną w nim główną Strefą Kibica, ale również w powiązaniu z rejonami zakwaterowania i parkingami wlotowymi w systemie Park&Ride. Stosowne analizy w tym zakresie zostały wielowariantowo przygotowane w koncepcji organizacji systemu transportowego (mobility concept). Zakres działań rozwojowych systemu tramwajowego koreluje z tymi potrzebami, jednak należy podkreślić, że nadrzędnym kryterium wyboru zadań były potrzeby dotyczące funkcjonowania miasta w okresie długofalowym tj. nie związanym z opisywaną imprezą piłkarską.

Obsługa imprez na czynnym od jesieni 2011 r. Stadionie o pojemności ok. 43 tys. widzów, nie następuje większych trudności. Zakładana na mecze EURO struktura rodzajowa dojazdów (modal split) to :

- komunikacja indywidualna ok. 12 000 widzów (parkingi - 6 000 mp),
- grupy autokarowe ok. 5 000 widzów (parkingi – 200 mp),
- komunikacja zbiorowa ok. 26 000 widzów, przy podziale: pociągami ok. 4500, tramwajami ok. 15 200, autobusami ok. 6 300 widzów.

Uznaje się za realne zapewnienie ww. podaży miejsc w poszczególnych środkach komunikacji zbiorowej w okresie 90 – 100 minut po zakończeniu imprezy.

Możliwości takie są efektem opisanych wyżej inwestycji, w wyniku których m.in. dysponujemy w bezpośrednim sąsiedztwie Stadionu nowym przystankiem kolejowo-tramwajowym, a tramwaje w kierunku centrum miasta i Strefy Kibica mogą być prowadzone z 3 odrębnych pętli końcowych (Leśnica, Pilczyce, Królewiecka) (rys. 6).

Ilustracje pochodzą z zasobów Urzędu Miejskiego Wrocławia:

Rys. 2 i 3 – z Zespołu ds. Rozwoju Transportu Szynowego

Rys. 6 – z Wydziału Transportu