

Rozwiązywanie węzłów – – układ komunikacyjny wokół stadionu

Paweł Rychel

Problemy komunikacyjne wokół stadionu nie dotyczą tylko infrastruktury umożliwiającej transport na wybranym obszarze. Pierwszym zagadnieniem komunikacyjnym było zmieszczenie wielu projektów obok siebie, ponieważ na potrzeby planowanego stadionu, uruchomiono cały szereg wcześniejszych pomysłów planistycznych. Niektóre z nich, jak choćby AOW, były już tak zaawansowane w przygotowaniach do realizacji, że pozostawało tylko dostosowanie się do nich. Kolejne kwestie to przeprowadzenie tylu realizacji niemal równocześnie i bardzo ważne zadanie komunikacyjne, jakim było zapewnienie obsługi dla największych inwestycji. Te wszystkie elementy dodatkowo komplikowało założone tempo robót, które rodziło problem jak przeprowadzić realizację poszczególnych zadań, jeśli opóźnią się sprawy pozwoleń i decyzji administracyjnych niezbędnych zwłaszcza przy przejmowaniu terenu. Przedstawimy w zarysie tło realizacji zadań: budowa alei Śląskiej, przebudowa ul. Królewieckiej, budowa krańcówki tramwajowej, przebudowa ul. Lotniczej, przebudowa ul. Kosmonautów – węzeł AOW Stadion, budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego, zagospodarowanie terenu pomiędzy stadionem i rzeką Ślężą, organizacja parkingu południowego.



mgr inż. Paweł Rychel
prezes spółki Wrocławskie Inwestycje
pawel.rychel@wi.wroc.pl

Infrastruktura komunikacyjna wokół stadionu jest praktycznie gotowa i funkcjonuje. Autor, jako przedstawiciel spółki Wrocławskie Inwestycje musi stwierdzić to z satysfakcją, ponieważ tylko wokół tego obiektu zarządzaliśmy aż ośmioma osobnymi projektami, realizowanym na potrzeby UEFA EURO 2012™.

W momencie przygotowywania niniejszych materiałów na ukończeniu było jedynie nowe połączenie tramwajowe przez osiedle Kozanów, dzięki któremu tramwaj może dotrzeć do już gotowej krańcówki pod stadionem.

Zaczęliśmy od alei Śląskiej, w projektach nazywanej „ulicą Drzymały”, bez której trudno byłoby rozpocząć budowę stadionu. Natomiast zwieńczeniem są lądowisko dla helikopterów między stadionem i rzeką oraz całkiem nowa trasa tramwajowa.

Największe zadania to ukończony przed czasem, w pierwszej połowie 2011 r., węzeł do obsługi obwodnicy autostradowej (obecnie nazywany węzłem Stadion), słynny węzeł kolejowo-tramwajowy oraz przedsięwzięcie, które technicznie było największym wyzwaniem, przebudowa ul. Lotniczej. Ten ostatni projekt polegał na wyburzeniu i wybudowaniu od nowa kilku obiektów inżynierskich, w dodatku

z utrzymaniem ruchu w trakcie realizacji, w tym także ruchu obsługującego sąsiednie budowy.

Wspomnieć trzeba także o ulicy Królewieckiej, nowej krańcówce tramwajowej i terenach między rzeką i stadionem.

Część tego wykonaliśmy znacznie przed bardzo wyśrubowanymi terminami, większość w wyznaczonym czasie. Opóźnienia, bo i takie były, mieliśmy pod kontrolą, ponieważ spowodowały je głównie roboty dodatkowe, więc zdecydowaliśmy się na nie dopiero mając pewność, że nie staną na przeszkodzie organizacji imprez.

Koszt realizowanych przez nas, tylko w tym rejonie, projektów to ok. 240 mln zł, bez inwestycji tramwajowych, które pochłonęły kolejne 140 mln zł.

W tym ostatnim wypadku chodzi głównie o trzy zadania, czyli nowe połączenie od skrzyżowania ulic Na Ostatnim Groszu, Lotniczej Milenijnej i Legnickiej przez Kozanów do stadionu, krańcówkę przy stadionie i tzw. Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy (zbiorczy przystanek po południowej stronie ul. Lotniczej).

W sumie zadania na UEFA EURO 2012™ pochłonęły jeszcze wyższą sumę. Informacyjnie należy zaznaczyć, że dodać do tego trzeba także:

- obwodnicę śródmiejską od mostu Milenijnego do Żmigrodzkiej – 256 mln zł,
- połączenie obwodnicy śródmiejskiej z portem Lotniczym etap I (czyli ul. Strzegomska od Gądowianki do ul. Granicznej) – 45 mln zł.

Inwestycje prowadzące do przebudowy układu komunikacyjnego we Wrocławiu pod kątem przygotowania miasta na Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku można podzielić na trzy kategorie.

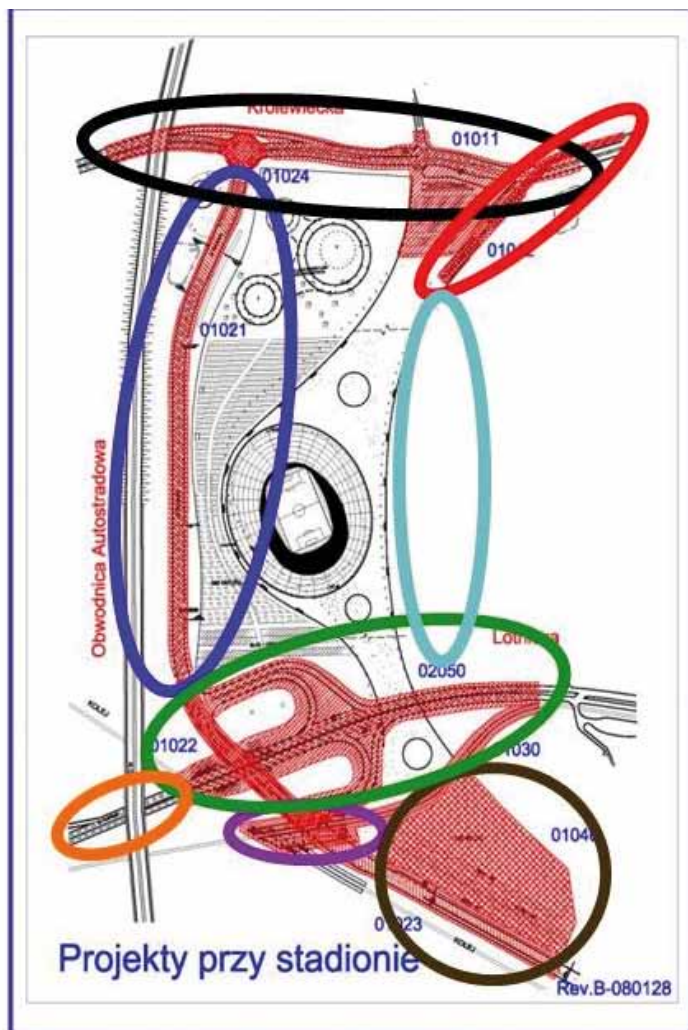
Grupą najważniejszą i najpilniejszą

w realizacji były przedsięwzięcia podejmowane w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego stadionu. Chodzi tu o budowę nowych połączeń i gruntowną przebudowę kilku istniejących, bez których na stadion w ogóle nie można by się dostać.

Równocześnie jednak miasto rozpoczęło pakiet inwestycji ważnych głównie dla funkcjonowania aglomeracji. Powstały trasy pozwalające ominąć centrum, wyjazdy w najważniejszych kierunkach oraz połączenia z centrum, lotniskiem i dworcami. W obie te grupy wchodzi plany, które trzeba zaliczyć do jeszcze innej kategorii, ponieważ związane są z rozbudową systemu służącego komunikacji zbiorowej, przede wszystkim nowe torowiska i przystanki łączące różne systemy transportu publicznego.

Wracając jednak do zadań tylko wokół nowego stadionu, trzeba zaznaczyć, że z punktu widzenia podmiotu przygotowującego do realizacji i ją nadzorującego, istotne były także inne kategorie podziału. Chodzi o to, że projekty trzeba było zróżnicować także pod względem tempa ich przygotowania i tempa wykonania. Związane to było z wyodrębnieniem zawczasu obszarów ryzyka, które mogły mieć na to tempo wpływ. Cały czas trzeba mieć na uwadze, jak krótki okres pozostawał na przeprowadzenie zadania, od momentu ogłoszenia decyzji o organizacji piłkarskiej imprezy.

Zakreślenie wspomnianych obszarów ryzyka zmusiło zarządzającego projektami do kolejnej systematyzacji. Wpływ na tempo przygotowań najczęściej miały regulacja problemów prawnowłasnościowych dotycząca zarówno przejmowania gruntów, jak i współpracy z właścicielami istniejącej infrastruktury oraz warunki



Inwestycje wokół stadionu piłkarskiego EURO 2012®

Budowa al. Śląskiej

Przebudowa ul. Królewieckiej

Budowa krańcówki tramwajowej

Przebudowa ul. Lotniczej

Przebudowa ul. Kosmonautów
węzeł AOW STADION

Budowa Zintegrowanego węzła
przesiadkowego

Zagospodarowanie terenu pomiędzy
Stadionem a rzeką Ślężą

Organizacja parkingu południowego

1. Lokalizacja inwestycji wokół stadionu piłkarskiego

środowiskowe i związane z nimi decyzje administracyjne. W trakcie realizacji okazało się dodatkowo, jak w praktyce trudne może być pogodzenie interesów wykonawców różnych zadań. Szczególnie, gdy zlecającym były inne podmioty, w tym także te podległe jednemu inwestorowi, nie zawsze gotowe były do ustępstw.

Dochodzimy tu do problemu, które na taką skalę we Wrocławiu ujawnił się po raz pierwszy. Projekty realizowane z ogromnym, jak na nasze warunki rozmachem, przez wielu inwestorów, zarządzających, głównych wykonawców i idących nawet w tysiące podwykonawców, spotkały się na niewielkim obszarze. Rodziło to sytuacje konfliktowe, problemy niemożliwe wcześniej do przewidzenia, a w konsekwencji wykonawcy stawiali się zagrożeniem wobec realizowanych projektów. Dość często tego doświadczaliśmy.

Druga strona medalu – całe przedsięwzięcie, jakim była rozbudowa infrastruktury wokół stadionu zostało podzielone na wiele projektów, co miało zmniejszyć ryzyko opóźnień. Nawet gdyby jedno zadanie spotkało się z jakimiś przeszkodami formalnymi, można zająć się innymi. Ten

pomysł sprawdził się mimo wcześniej wspomnianego zagrożenia.

Przyjrzyjmy się najważniejszym projektom, na których oparta została komunikacja stadionu. Zwróćmy uwagę na najistotniejsze trudności, z którymi musiały się zmagać Wrocławskie Inwestycje.

Budowa ul. Drzymały (alei Śląskiej) w nowym przebiegu od ul. Królewieckiej do północnej łącznicy węzła z drogą krajową nr 94. Ulica, obecnie już formalnie jest nazwana Aleją Śląską. Całkowicie nowe połączenie, które łącząc istniejące trasy zapewnia dojazd pod główne wejście stadionu. Ta pięciopasmowa droga musiała powstać na tyle szybko, aby zapewnić komunikację budującym stadion. Jednak przysłużyła się także do powstania AOW i była intensywnie eksploatowana od samego początku.

Przebudowa ulicy Królewieckiej po północnej stronie Stadionu - droga mająca zapewnić lepszy, alternatywny dojazd od centrum przez osiedle Kozanów. Zostały tu wykonane dwie jezdnie dwupasmowe, z nawierzchnią asfaltową, z wybudowaniem parkingu i pętli autobusowej. Jest alternatywą dla drogi krajowej nr 94 za-

pewniającą komunikację z osiedlami położonymi na zachodzie miasta. Od początku projekt trapił kłopotem z pozyskaniem gruntów. Dlatego przygotowany został w trakcie drugiego wariantu projektu umożliwiający budowę bez terenu przeznaczanego na odcinek drugiej jezdni. Na szczęście z tego wariantu nie musieliśmy skorzystać.

Budowa krańcówki Szybkiego Tramwaju; realizowana razem z ul. Królewiecką. W połączeniu z nią i powstałym parkingiem umożliwia organizację ruchu w systemie park & ride. Zadanie borykało się z tymi samymi problemami, co zadanie wymienione wcześniej.

Przebudowa ul. Lotniczej w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu – etap II. To ważny wylot z miasta w kierunku Legnicy. Uwzględniona tu została także budowa ul. Drzymały w nowym przebiegu na odcinku pomiędzy łącznicami węzła z drogą krajową nr 94. Istota problemów dotyczących tego zadania nierozdzielnie związana jest z kolejnym projektem.

Przebudowa ulicy Kosmonautów. Na potrzeby tegorocznej imprezy zrealizowana wyłącznie w części dotyczącej zjazdu



2. Stadion i sąsiadujące inwestycje – widok z lotu ptaka
(zdjęcie dzięki uprzejmości Wrocławskiego Biura Euro 2012)

z AOW, tzw. węzeł Stadion. Oba projekty są częścią ciągu komunikacyjnego będącego głównym wjazdem do stadionu.

Projekty dotyczące Lotniczej i Kosmonautów wymagają osobnego komentarza. Na ciągu komunikacyjnym, którego te ulice są częścią, trzeba było zapewnić przepustowość przez cały czas realizacji. Tym bardziej, że wiązało się to nie tylko z minimalizowaniem utrudnień dla miasta, trzeba było zapewnić dojazd do budowy stadionu i AOW. Dobrym rozwiązaniem okazały się drogi tymczasowe, zwłaszcza zrealizowane na początku połączenie śladem starej ulicy Lotniczej, które choć nie załatwiały wszystkich problemów, umożliwiały nieprzerwaną komunikację. Cały czas pracowaliśmy ze świadomością, że dojazd dla sąsiednich budów pozostaje ściśle powiązany z przestrzeganiem ich harmonogramów realizacji. Trzeba było o tym pamiętać tym bardziej, że nieprzestrzeganie tych harmonogramów mogło się odbić także na zadaniach powierzonych nam. Przykład – oba projekty spotykały się dokładnie pod trzecim, realizowanej dla GDDKiA budowie Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Opóźnienia prac w tym punkcie wstrzymywałyby realizację obu naszych zadań. Ten czarny scenariusz doszedł niestety do skutku – wykonawca nie zdążył z demontażem rusztowań – na szczęście pat trwał krótko i nie miał wpływu na ostateczny termin zakończenia. Przy realizacji tych zadań nawet drobne utrudnienia mogły w każdej chwili urosnąć do niewyobrażalnej rangi. Przebudowywany odcinek to wprawdzie niespełna 1,5 km, jednak na całej długości zlokalizowany jest szereg obiektów inżynierskich. Wymie-

niając po kolei od strony centrum: most, a właściwie mosty na obu jezdniah nad rzeką Ślężą, z równolegle do nich posadowioną kładką dla pieszych i rowerzystów, dalej wiadukt nad esplanadą stadionu, zjazdy do alei Śląskiej, tunele dla pieszych od przystanków autobusowych, wiadukty nad aleją Śląską i nad torami kolejowymi, przejście pod AOW do drugiego zadania, na które składa droga na nasypie i tunel pod nią umożliwiający dojazd do AOW. Pamiętajmy przy tym, że realizacja rozpoczęta została w 2010 r., więc czasu na nią było naprawdę niewiele. Tym bardziej, że powstająca infrastruktura miała być wykorzystana do organizacji imprez, które obligatoryjnie powinny być przeprowadzone na stadionie jesienią 2011 roku, na długo przed mistrzostwami Europy.

To nie koniec komplikacji, bo lista zadań była dłuższa. Zadania związane z rozbudową sieci tramwajowej. Na potrzeby mistrzostw powstawał, w bezpośrednim sąsiedztwie omawianych powyżej projektów, także zintegrowany węzeł przesiadkowy w pobliżu stadionu, przystanek, z którego mogą korzystać równocześnie pasażerowie tramwajów, pociągów i autobusów. Dojazd na budowę możliwy był wyłącznie od ul. Lotniczej. Realizacja ściśle powiązana – najistotniejsza korelacja dotyczyła wspomnianej już drogi tymczasowej, aby zbudować węzeł na czas, trzeba było ją w pewnym momencie zlikwidować. To się udało. Wprawdzie harmonogram zadania uległ miesięcznej modyfikacji, ale było to bardziej związane z dodatkowymi zamówieniami inwestora.

Najważniejszym projektem tramwajowym spośród kilku prowadzonych była

budowa fragmentu połączenia tramwajowego od skrzyżowania ulic: Legnicka - Na Ostatnim Groszu ze Stadionem EURO 2012 przez osiedle Kozanów - odcinek od przecięcia ul. Pilczyckiej do realizowanej osobno znacznie wcześniej krańcówki przy planowanym Stadionie. Budowa nowego połączenia została rozpoczęta dopiero na początku 2011 roku i kończona była, jak widać z powodzeniem, w marcu 2012 r. Ten ryzykowny termin umożliwił przeprowadzenie pozostałych projektów, bez ryzyka, że w razie odcięcia dojazdu od ulicy Lotniczej zablokują się inne prace, zwłaszcza budowa stadionu. Musieliśmy podjąć to wyzwanie mimo, że przejściu przez wielkie osiedle towarzyszyły poważne przebudowy sieci i idące za tym utrudnienia w dostawie mediów. Znowu pomocne okazało się dzielenie zadania na mniejsze inwestycje.

Organizacja parkingu wraz z zagospodarowaniem na południe od drogi krajowej nr 94 pomiędzy rzeką Ślężą a linią kolejową jest na szczęście sprawą nie pochłaniającą już zbyt wiele nieprzewidywalnej energii i wspominamy o nim tylko dla porządku.

Trwające jeszcze obecnie prace to w zasadzie kosmetyka związana z przekazaniem poszczególnych zadań ich docelowym użytkownikom i budową dodatkowych parkingów. Oczywiście powodem obecności wykonawców będą także programowe działania, takie jak analizy porcelacyjne czy prace gwarancyjne.

Jednak do ostatniej chwili trwa walka z zagrożeniami. Jednym z ostatnich jest wykop pod planowane wcześniej centrum u zbiegu ulicy Królewieckiej i al. Śląskiej. Inwestor zaniechał przedsięwzięcia, po którym pozostała wyrwa o powierzchni przekraczającej 5 ha. Zaprojektowane tymczasowo zabezpieczenia wymagają przedłużenia ich żywotności. Osunięcia gruntu czynią szkody, zwłaszcza w alei Śląskiej, która powstała wcześniej niż wykop. Ulica Królewiecka ma już odpowiednie zabezpieczenia. Problem, dzięki osobnemu kontraktowi, jest na ścieżce zmierzającej do jego opanowania.

Współpracując z nami ekipy budowlane wypełniają też na miejscu zadania związane z tymczasowym, na czas trwania mistrzostw, przystosowaniem terenów na potrzeby UEFA. Chodzi głównie o możliwości rozbicia specjalnych namiotów i zapewnienie dojazdu dla sprzętu je obsługującego. ◀