

Problemy zapewnienia obsługi komunikacyjnej starego miasta we Wrocławiu

Igor Gisterek, Jacek Makuch

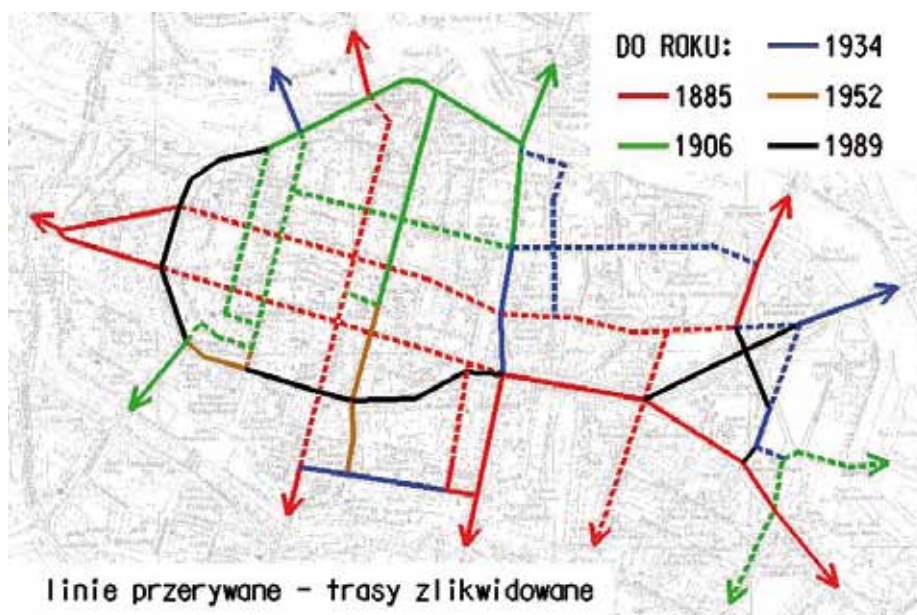
W artykule przytoczono wybrane przykłady obsługi komunikacją szynową centralnych obszarów miast Europy Zachodniej. Przedstawiono historię oraz obecny stan obsługi komunikacją tramwajową rejonu Starego Miasta we Wrocławiu. Poddano krytyce założenia władz miasta co do polityki transportowej realizowanej w obszarze centrum miasta. Zaproponowano dwa alternatywne rozwiązania: jedno w postaci powrotu tramwajów na wrocławską starówkę i drugie w formie podziemnej średnicy kolejowej obsługującej ten rejon miasta. Artykuł jest zmodyfikowaną wersją referatu z konferencji: „Zintegrowany System Transportu Miejskiego” która odbyła się 12-13 maja 2011 we Wrocławiu.



dr inż. Jacek Makuch
adiunkt, Politechnika Wrocławska, Instytut Inżynierii Lądowej
jacek.makuch@pwr.wroc.pl



dr inż. Igor Gisterek
asystent, Politechnika Wrocławska, Instytut Inżynierii Lądowej
igor.gisterek@pwr.wroc.pl



1. Rozwój sieci tramwajowej w obrębie wrocławskiej starówki

W większości miast Europy Zachodniej eksploatujących obecnie komunikację tramwajową, stanowi ona ważny element obsługi centralnych ich obszarów, w tym zabytkowych starówek. Szczególnie przypadki miast, w których reaktywowano komunikację tramwajową, są dobrym przykładem współistnienia infrastruktury tramwajowej i zabytkowej zabudowy.

W Bordeaux nowe linie tramwajowe poprowadzono tuż obok budynków katedry, ratusza i Teatru Wielkiego. Podobnie jest w Strasburgu, gdzie tramwaje przejeżdżają przed zabytkowymi gmachami Teatru Narodowego i Biblioteki Narodowej. W Sheffield główny przystanek tramwajowy zlokalizowany jest przed katedrą, natomiast w Montpellier - przy gmachu opery. W Nottingham tramwaje przejeżdżają tuż obok budynku ratusza oraz Teatru Królewskiego.

Na podstawie przytoczonych przykładów można wysnuć wniosek, że współczesne tramwaje nie kłócą się z zabytkową zabudową, a wręcz przeciwnie - poprzez odpowiedni "design" pojazdów i infrastruktury można uzyskać efekt harmonii.

Podobnie jak tramwaje także inne środki transportu szynowego, jak metro i kolej miejska, również penetrują centralne obszary miast

Europy Zachodniej, czego najlepszym przykładem może być Wiedeń, z węzłową stacją metra dwóch linii (U1 i U3) przy katedrze Św. Stefana, w samym sercu pięknej i rozległej starówki.

Nowoczesne rozwiązania ograniczające emisję dźwięku do otoczenia, stosowane zarówno w torach jak, i w taborze, powodują, że eksploatacja tramwajów, metra i kolei w sąsiedztwie zabytków nie wywołuje ujemnych skutków, w postaci destrukcyjnego na nie wpływu.

Komunikacja tramwajowa na wrocławskim Starym Mieście

We Wrocławiu, przez większą część poprzedniego stulecia, tramwaje penetrowały obszar niemal całej starówki (rys. 1). Jeden z najważniejszych przystanków w mieście był zlokalizowany w Rynku, tuż przy przegięzu.

W połowie lat 70-tych poprzedniego stulecia usunięto linie tramwajowe z Rynku i jego bezpośredniego sąsiedztwa, przenosząc je na wybudowaną w tym czasie Trasę WZ, pozostawiając tor w jednym kierunku jedynie wzdłuż ul. Szewskiej. Obecnie obsługę komunikacją tramwajową rejonu wrocławskiego Rynku zapewniają (rys. 2):

- średnicowa trasa tramwajowa na kierunku wschód-zachód wzdłuż ul. Kazimierza Wielkiego z zespołami przystanków przy ul. Ruskiej, Świdnickiej i na pl. Dominikańskim - obciążona w układzie normalnym (bez objazdów spowodowanych remontami) pięcioma albo sześcioma liniami tramwajowymi,
- średnicowa trasa tramwajowa na kierunku północ-południe wzdłuż ul. Św. Katarzyny i Piaskowej z zespołami przystanków przy Hali Targowej i na pl. Dominikańskim - obciążona w układzie normalnym pięcioma liniami tramwajowymi,
- średnicowe trasy tramwajowe na kierunku północ-południe wzdłuż ul. Grodzkiej, Nowy Świat i Krupniczej z przystankami przy Uniwersytecie i ul. Ruskiej, a na kierunku przeciwnym wzdłuż ul. Widok i Szewskiej z przystankami przy ul. Kazimierza Wielkiego, Oławskiej i Uniwersyteckiej - obciążone w układzie normalnym trzema albo czterema liniami tramwajowymi.

Problem ulicy Szewskiej

Wielką niewykorzystaną "szansą" pozostaje ul. Szewska, przebudowana w latach 2005-2007,

wzdłuż której ostatecznie pozostawiono tor tylko w jednym kierunku, choć pierwotne plany zakładały wybudowanie torowiska dwukierunkowego (według tej koncepcji wykonano nawet gotowy projekt). Skutkiem tego przystanki tramwajowe dla przeciwnych kierunków są odległe o 300, a nawet o 600 m - tak jak przed przebudową.

Na ile jednokierunkowe trasy komunikacji zbiorowej pozostają nieatrakcyjne dla pasażerów najlepiej pokazuje przykład nowojorskiego Manhattanu [1], gdzie w połowie poprzedniego stulecia, w celu zmniejszenia korków wzdłuż szerokich południkowych alei zdecydowano się na przekształcenie ich w ulice jednokierunkowe. Autobusy miejskie, zamiast poruszać się w dwóch kierunkach tą samą drogą, musiały tak jak inne pojazdy, jechać dwoma osobnymi trasami, oddalonymi od siebie na szerokość rozległych kwartałów zabudowy, co zmusiło dotychczasowych pasażerów autobusów do niepotrzebnych dodatkowych podróży pieszych. Efekt był taki, że jak tylko aleje na Manhattanie stały się jednokierunkowe - spadły przewozy autobusami komunikacji zbiorowej. Ich pasażerowie przesiadali się do samochodów osobowych, zwiększając zatłoczenie na ulicach, przez co zamierzony efekt wprowadzonych zmian został zniweczony.

Wracając do ul. Szewskiej, błąd popełniony w jej przypadku proponował naprawić dr Krużyna w swojej propozycji zbudowania toru w przeciwnym kierunku wzdłuż ul. Kuźnicznej i Świdnickiej [2], dzięki któremu przystanki dla kierunków przeciwnych znacznie przybliżyłyby się do siebie. Jak dotąd wspomniana koncepcja, poprawiająca w znacznym stopniu atrakcyjność obsługi komunikacją zbiorową rejonu Starego Miasta, nie spotkała się z zainteresowaniem instytucji zarządzających transportem we Wrocławiu.

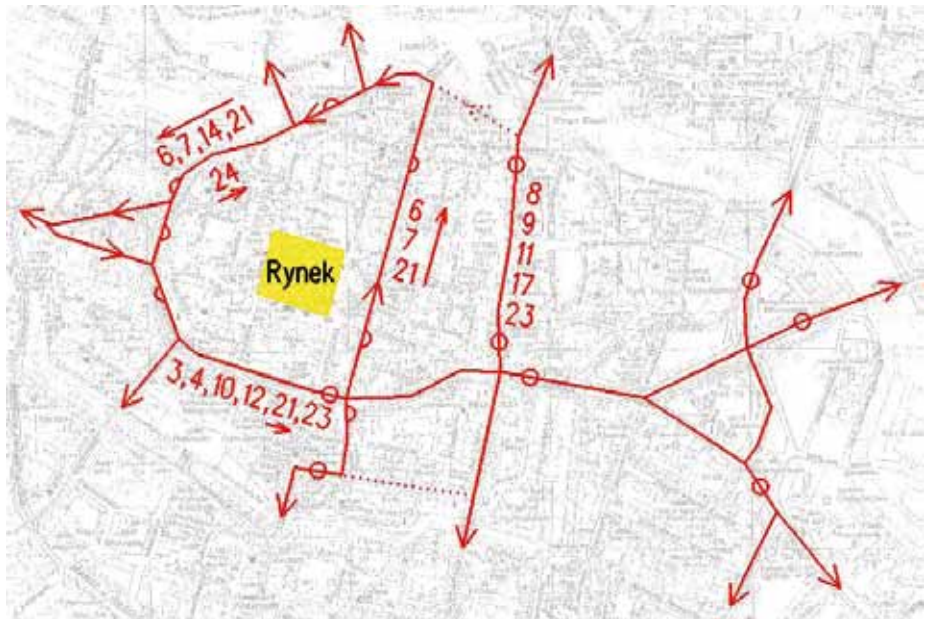
Obecna polityka władz miasta

Władze miasta od pewnego czasu realizują politykę sukcesywnego ograniczania ruchu samochodowego na obszarze Starego Miasta, poprzez:

- zamienianie istniejących ulic na deptaki,
- realizację oraz plany budowy wielopoziomowych parkingów, w tym podziemnych, na Nowym Targu, pod fosą,
- plany likwidacji ruchu tranzytowego wzdłuż ul. Kazimierza Wielkiego i ul. Krupniczej.

Trasie WZ, zamiast obecnego charakteru drogi tranzytowej, ma być nadana funkcja ulicy miejskiej, z mniejszą liczbą pasów ruchu, natomiast z większą liczbą miejsc parkingowych, rozbudową chodników i ścieżek rowerowych oraz terenów zielonych. Planowana jest likwidacja przejścia podziemnego w ciągu ul. Świdnickiej i przywrócenie w zamian zwykłego traktu spacerowego.

W pierwotnych planach władze miasta zamierzały przenieść (tranzytowy ruch kołowy) na planowaną śródmiejską trasę południową o przebiegu od pl. Strzegomskiego nad torami kolejowymi wychodzącymi z Dworca Świebodzkiego, ulicami Szpitalną, Zaporoską, Szczęśliwą, Dyrekcyjną, Pułaskiego do przebu-



2. Stan obsługi komunikacją tramwajową rejonu wrocławskiego Rynku - układ normalny (nie uwzględniający zmian spowodowanych remontami) przed uruchomieniem linii tramwaju plus

dowanego pl. Społecznego, z zastosowaniem estakady oraz odcinków tunelowych w kilku miejscach. Jednakże obecnie ze względu na odległy horyzont czasowy uruchomienia tej trasy (nie wcześniej niż w 2017 roku), rozważane jest przeniesienie tranzytu nieco bliżej - na planowane w najbliższym czasie do przebudowy ulice Kościuszki i Podwale, które mają stać się jednokierunkowe. Wracając do proponowanej śródmiejskiej trasy południowej, szczególnie raziący jest jej antymiejski charakter, nie zapewniający właściwego powiązania z przyległym terenem i nadający jej funkcję autostrady miejskiej. W proponowanej formie ten ciąg komunikacyjny stanowi manifestację prosamochodowego urządzania miasta, realizowanego w połowie ubiegłego wieku i zarzuconego wiele lat temu jako destrukcyjny.

Czy planowane działania władz miasta są właściwą receptą na rozwiązanie obecnych problemów obsługi komunikacyjnej rejonu wrocławskiego Starego Miasta:

- czy pomysł likwidacji tranzytu w Trasie WZ w proponowanej przez miasto formie, nie okaże się zamiast jego rozwiązania, jedynie przeniesieniem problemu w inne miejsce i na późniejszy okres?
- czy usuwanie samochodów ze starówki, bez dawania w zamian lepszej możliwości dotarcia środkami komunikacji zbiorowej, jest działaniem poprawnym?
- czy wydawanie pieniędzy na bardzo drogie wielopoziomowe podziemne parkingi budowane na obrzeżach ścisłego centrum jest działaniem ekonomicznie uzasadnionym wobec alternatywy budowy tanich parkingów "park and ride" na przedmieściach i poprawy warunków dotarcia z nich do centrum środkami komunikacji zbiorowej?

Autorzy niniejszego artykułu uważają, że korzystniej byłoby pójść nieco inną drogą - w dalszej jego części zostaną przedstawione dwie propozycje, alternatywne w stosunku do pomysłów realizowanych obecnie przez władze Wrocławia.

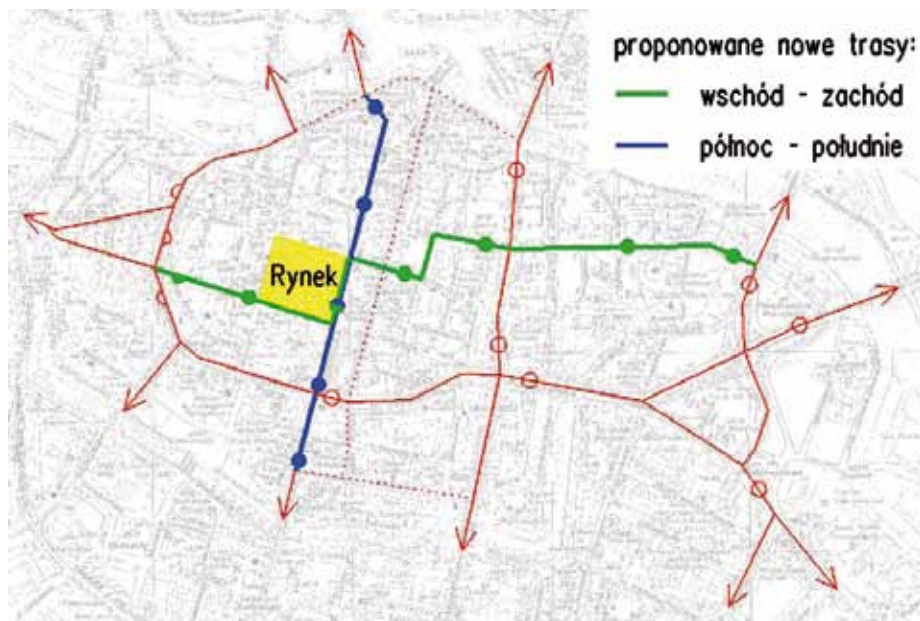
Propozycja pierwsza - powrót tramwajów na starówkę

W rozwiązaniu tym (rys. 3), ulicami którymi niegdyś poruszały się już tramwaje, zostają zaprojektowane dwie dwutorowe linie tramwajowe penetrujące rejon wrocławskiego Starego Miasta, jedna na kierunku wschód-zachód, druga na kierunku północ-południe. Linie te posiadają wspólny odcinek wzdłuż wschodniej pierzei Rynku.

Na przystanki wybrano miejsca charakterystyczne, stanowiące trwałe elementy miejskiego pejzażu: pl. Solny z targiem kwiatów, pręgierz w Rynku, pl. Uniwersytecki z fontanną Sermiera, zrewitalizowany skwer przy ul. Wita Stwosza, planowany do rewitalizacji Nowy Targ, okolice rotundy Panoramy Raclawickiej, plac przed Muzeum Narodowym. Przystanki na obu liniach rozmieszczone są celowo bardzo blisko siebie - z jednej strony ma to zapewnić wysoką dostępność, z drugiej zaś spowodować, że podróżowaniem tymi liniami będą zainteresowani pasażerowie udający się w rejon Starego Miasta, a nie przejeżdżający tranzytem.

Wszystkie z projektowanych tras, za wyjątkiem ul. Purkiniego, przewidziano jako ciągi pieszo-tramwajowe, co jest zgodne ze wspomnianym już elementem obecnej polityki władz miasta, polegającym na tworzeniu nowych deptaków. Przeprowadzenie nowej trasy tramwajowej ul. Świdnicką wymaga likwidacji przejścia podziemnego na skrzyżowaniu z ul. Kazimierza Wielkiego, co również pokrywa się z zamierzeniami władz miasta. Wytyczenie nowej trasy tramwajowej korytarzem ul. Łaciarskiej wymaga wyburzenia powstałych w okresie powojennym budynków, co można połączyć z odtworzeniem (w tych miejscach) zabudowy stylizowanej na zabytkową.

Założono, że każdą z dwóch proponowanych tras tramwajowych obsługiwać będą po dwie linie tramwajowe, docierające z różnych rejonów przedmieść Wrocławia, obsługujące w miarę możliwości parkingi "park and ride"



3. Propozycja powrotu tramwajów na wrocławską starówkę

położone przy głównych trasach wlotowych do miasta (rys. 4). W powiązaniu z brakiem dominującej tranzytowej funkcji proponowanych nowych linii tramwajowych, należy zapewnić właściwą, nie za wysoką, częstotliwość kursowania.

Przyjęto, że na każdej z proponowanych tras tramwajowych eksploatowane będą wyłącznie nowoczesne niskopodłogowe pojazdy tramwajowe. Wraz z wykreowaniem nowych tras tramwajowych, założono wstrzymanie ruchu tramwajowego na ul. Szewskiej.

Przebieg nowoprojektowanej trasy pod budynkiem Uniwersytetu przewidziano z wykorzystaniem istniejącej bramy. Rozwiązania tego typu są stosowane na świecie (Poczdąm, Praga, Berno), stanowią swego rodzaju atrakcję turystyczną - charakterystyczny element miejskiego pejzażu, kojarzony z danym miastem. Przebieg bramą pod budynkiem Uniwersytetu wymaga zastosowania skrzyżowania torowego (rys. 5), co przy planowanych dwóch liniach tramwajowych nie powinno stanowić problemu, z punktu widzenia zapewnienia wymaganej przepustowości.

Wrocławski Rynek Starego Miasta przynajmniej kilka razy w roku jest miejscem organizowanych imprez kulturalno-rozrywkowych, głównie koncertów. W takich sytuacjach scena lokalizowana jest w północno-zachodnim rogu Rynku. Przygotowania do tych imprez, jak i prace po ich zakończeniu nie zakłócałyby więc ruchu, proponowanych wzdłuż pierzei południowej i wschodniej, nowych linii tramwajowych. W przypadku dużych imprez, podczas których widzowie wypełniają całą powierzchnię Rynku, ruch proponowanych nowych linii tramwajowych byłby przenoszony na trasy średnicowe prowadzone po obrzeżach Starego Miasta, co byłoby możliwe z punktu widzenia ich przepustowości, gdyż imprezy odbywają się poza okresami szczytów dni roboczych, kiedy to wspomniane trasy średnicowe są w stanie przejąć dodatkowe obciążenia pojazdów komunikacji zbiorowej. W przypadku mniejszych imprez, których widzowie wypełniają jedynie północną

i zachodnią pierzeję Rynku, ruch proponowanych nowych linii tramwajowych mógłby być utrzymywany.

Obecnie podróże środkami komunikacji zbiorowej przez rejon Starego Miasta zarówno tranzytowe, jak i te, których rejon ten jest celem albo źródłem, odbywają się tymi samymi tramwajowymi trasami średnicowymi poprowadzonymi po obrzeżach tego rejonu. Wyjątkiem jest przebiegająca tuż obok Rynku ul. Szewska, ale jak wykazano wcześniej, z punktu widzenia komunikacji zbiorowej, jej obsługa jest upośledzona.

Ideą proponowanego rozwiązania jest rozdzielenie funkcji tranzytu i podróży do i ze Starego Miasta, a przy okazji naprawienie błędów popełnionych w przypadku ul. Szewskiej. Przeniesienie części linii z przebiegających po obrzeżach Starego Miasta tras średnicowych do wewnątrz tego rejonu:

- ma poprawić jego dostępność z punktu widzenia podróży odbywanych środkami komunikacji zbiorowej. A to może pozwolić na rezygnację z budowy drogowych parkingów podziemnych na obrzeżach centrum, gdyż mogą okazać się niepotrzebne, jeśli w te rejon będziemy mieli możliwość dotarcia bardziej atrakcyjną niż dziś, komunikacją zbiorową,
- ma wytworzyć pewne rezerwy przepustowości na tych trasach. Pozwoli to na polepszenie oferty linii tranzytowych poprzez zwiększenie ich liczby albo częstotliwości, co w efekcie może skutkować brakiem potrzeby budowania alternatywnych tras samochodowych dla planowanego ograniczenia ruchu tranzytowego na ulicach Kazimierza Wielkiego i Krupniczej. Ponieważ kierowcy, którzy nie pojadą tymi ulicami, zamiast innej trasy dla samochodów, wybiorą środki komunikacji zbiorowej.

Przedstawiona propozycja powrotu tramwajów na wrocławską starówkę była tematem realizowanej w 2010 roku pracy dyplomowej [3] pod kierunkiem jednego z autorów niniejszego artykułu.

Dруга propozycja - podziemna średnica kolejowa pod starówką

Ostatnio w lokalnych mediach oraz w formie debat, seminariów i sesji naukowych podnoszony jest temat budowy metra we Wrocławiu. Pomysł ten ma zarówno swoich zwolenników, jak i przeciwników. Wiadomo już, że przy dzisiejszym poziomie wiedzy i możliwościach technicznych budowa metra we Wrocławiu jest możliwa. Problemem są natomiast wysokie koszty budowy, nie do udźwignięcia przez miejski budżet.

Dlatego zdaniem autorów niniejszego artykułu nie należy "porywać się" na planowanie we Wrocławiu budowy klasycznego metra, takiego jakie przykładowo posiada Praga albo rozbudowuje Warszawa - czyli w postaci od dwóch do trzech linii poprowadzonych niemal wyłącznie pod ziemią, obsługujących główne osie komunikacyjne miasta. Możliwe jest natomiast wykreowanie na bazie istniejących, słabo wykorzystywanych linii kolejowych atrakcyjnego systemu kolei miejskiej i aglomeracyjnej, ale po uzupełnieniu tras w obrębie ścisłego centrum, gdyż obecna sieć kolejowa nie dociera w ten rejon:

- Dworzec Główny jest zlokalizowany na uboczu centrum,
- główne punkty centrum, takie jak Rynek, pl. Dominikański, pl. Społeczny (z planowaną nową zabudową), pl. Grunwaldzki - są pozbawione obsługi komunikacją kolejową,
- Dw. Świebodzki - jest położony najbliżej Rynku, ale jest to dworzec czołowy (nieprzelotowy), ponadto piesza droga dojścia do Rynku - nawet pomimo wybudowania kładki dla pieszych nad fosą przy pl. Orłąt Lwowski - nie należy do atrakcyjnych.

Postulowanym uzupełnieniem tras kolejowych w obrębie ścisłego centrum powinna być przynajmniej jedna średnicowa linia kolei podziemnej. Jako przykłady takich rozwiązań można przytoczyć koncepcje dr Kruszyny [4] oraz Wroclaviae Amici i Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia [5] - powstała przy okazji opracowania ogólnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie zaplecza Dworca Świebodzkiego.

Autorzy niniejszego artykułu proponują swoje własne rozwiązanie (rys. 6), w którym z liniami kolei miejskiej schodzi się pod ziemię jeszcze przed Dw. Świebodzkim, gdzie zlokalizowana jest pierwsza podziemna stacja, kolejne to: Rynek/pl. Solny, Nowy Targ, pl. Katedralny, rondo Reagana i dalsze, w zależności od przyjętego kierunku kontynuacji przebiegu podziemnej linii średnicowej.

W proponowanym rozwiązaniu celowo opuszczono tak ważne miejsca jak pl. Dominikański i pl. Społeczny, gdyż są one dość dobrze obsługiwane tramwajami i autobusami, natomiast autorom pomysłu zależało na obszarach w centrum pozbawionych takiej obsługi - stąd Rynek, Nowy Targ i pl. Katedralny.

Podsumowanie

Doświadczenia wielu miast rozwiniętych państw świata dobitnie pokazują, że rozbudowa infrastruktury przeznaczonej dla samochodów osobowych w postaci nowych dróg i parkingów nie pozwala rozwiązać problemu zapewnienia satysfakcjonującego poziomu obsługi komunikacyjnej ich centralnych obszarów. Można to zrobić jedynie poprzez rozbudowę infrastruktury komunikacji zbiorowej, najlepiej szynowej - ze względu na dużą zdolność przewozową oraz brak bezpośredniej emisji spalin.

Również Wrocław nie ucieknie przed tym problemem. Zdaniem autorów niniejszego artykułu w niedalekiej przyszłości konieczne okaże się zastosowanie jednego z zaproponowanych rozwiązań albo nawet obu łącznie.

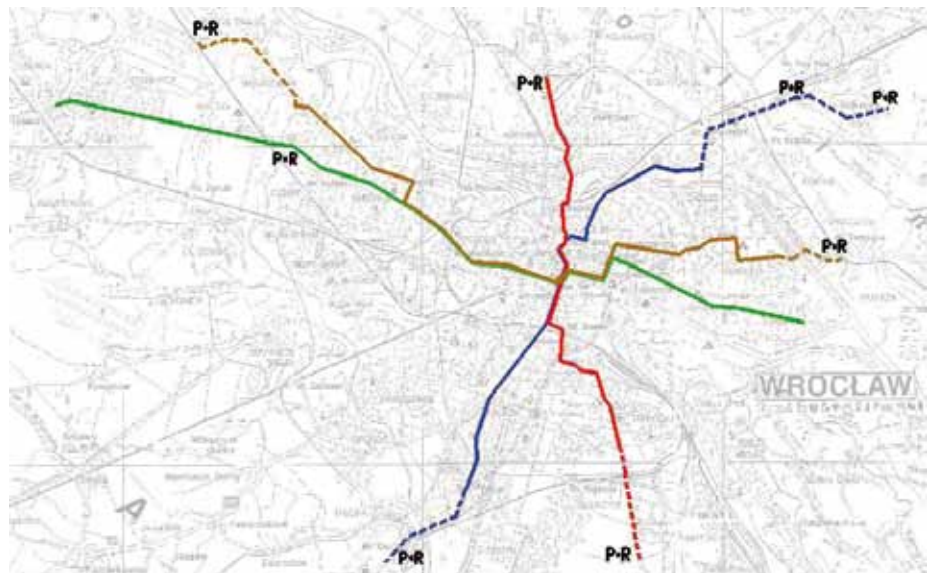
Należy dążyć do takiego ukształtowania wrocławskiego układu komunikacyjnego, w którym osoby zmierzające samochodami w rejon centrum pozostawiają je na parkingach "park and ride" na dalekich przedmieściach, natomiast w atrakcyjne miejsca Starego Miasta, włącznie z jego centralnym punktem w postaci Rynku, dotrą bezpośrednio i wygodnie środkami komunikacji zbiorowej.

Przywracając miejski charakter centralnym ulicom obsługującym dziś ruch tranzytowy, nie należy tego robić poprzez przenoszenie tranzytu na inne, nowo budowane lub modernizowane ulice, lecz należy sprawić, aby te podróże tranzytowe realizowane samochodami w ogóle się nie odbywały i zostały zastąpione podróżami komunikacją zbiorową.

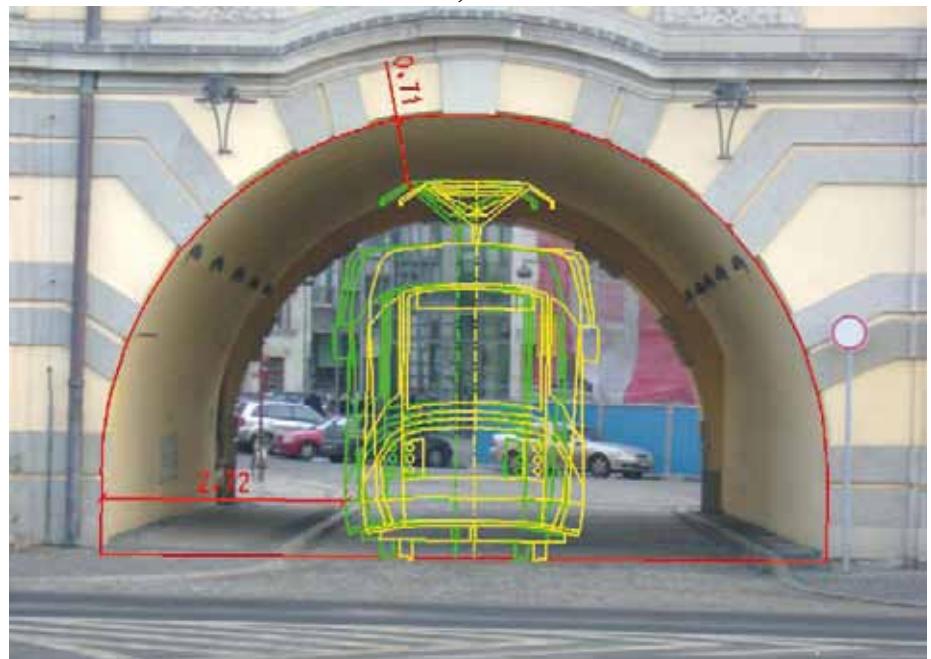
Zamiast budować w centrum kosztowną infrastrukturę przeznaczoną dla samochodów osobowych, w postaci podziemnych parkingów oraz nowych ulic z odcinkami podziemnych tuneli, przełączmy te pieniądze na rozwiązania szynowej komunikacji zbiorowej - nowe trasy tramwajowe oraz nowe podziemne odcinki kolei miejskiej. W ten sposób wykorzystamy te fundusze efektywniej, co oznacza, że będą lepiej służyły większej części społeczeństwa. Liczne przykłady pochodzące z krajów rozwiniętych dowodzą, że jest to słuszny kierunek rozwoju. ◀

Materiały źródłowe

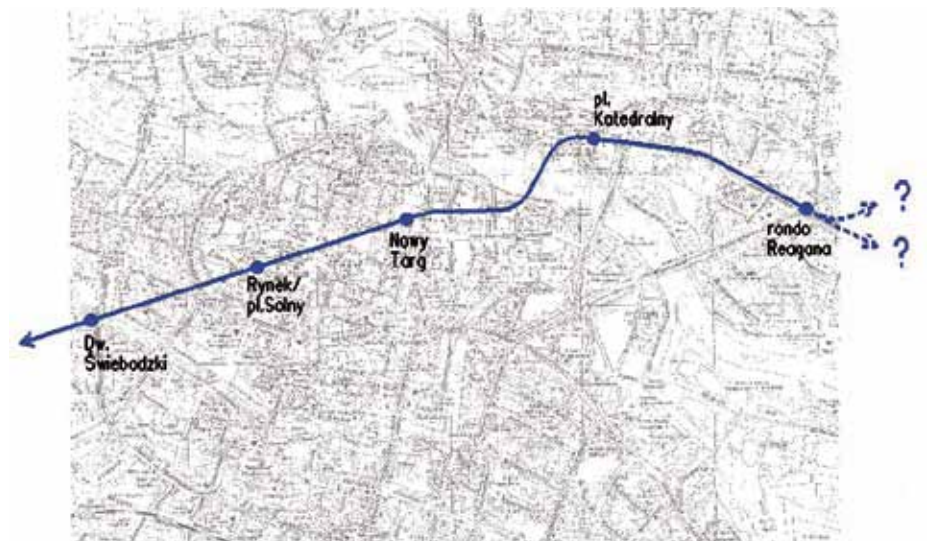
- [1] Jacobs J., "The Death & Life of Great American Cities", 1961, z: <http://historia.arch.p.lodz.pl/rehtranstex.html>
- [2] Kruszyna M., "Tramwaje na Starym Mieście we Wrocławiu", Transport Miejski i Regionalny 2004/9, str. 13-16.
- [3] Wieczorek G., "Przywrócenie komunikacji tramwajowej na Starym Mieście we Wrocławiu", Praca dyplomowa magisterska, Politechnika Wrocławska 2010.
- [4] Wild P., Kruszyna M., "Postulowane elementy rozwoju Wrocławskiego Węzła Kolejowego", IV Konferencja Naukowo-Techniczna "Zintegrowany system transportu miejskiego" Wrocław 27-28 maj 2010, str. 109-120.
- [5] http://wroclaw.hydral.com.pl/pdf/zagospodarowanie_dworca_swiebodzkiego.pdf



4. Obszary obsługi przedmieść Wrocławia oraz parkingów „P+R” proponowanymi liniami tramwajowymi



5. Tramwaje na placu torowym w bramie pod budynkiem Uniwersytetu Wrocławskiego



6. Propozycja podziemnej średnicy kolejowej obsługującej centrum Wrocławia