

Wrocławska Kolej Metropolitalna

Rozwój Infrastruktury Transportu Metropolitalnego

Patryk Wild

Wrocławski obszar Metropolitalny jest, po Warszawie, drugim pod względem tempa rozwoju obszarem metropolitalnym w Polsce. W czasie ostatnich lat Wrocław awansował na trzecie pod względem wielkości PKB na mieszkańca miasto w Polsce prześcigając Kraków a ustępując jedynie Warszawie i Poznaniu. W mieście oraz jego otoczeniu powstało ponad 100 tysięcy nowych miejsc pracy. Te znane powszechnie dane statystyczne mogą przyćmić istotny z punktu widzenia rozwoju regionu fakt; Największym beneficjentem rozwoju metropolii wcale nie okazują się mieszkańcy Wrocławia. Wg EUROSTAT największym wygranym ostatnich 10 lat pod względem tempa wzrostu PKB są obszary tak zwanego subregionu wrocławskiego czyli sąsiadujące z Wrocławiem powiaty, jeszcze do niedawna stanowiące jeden z najsłabszych pod względem ekonomicznym subregionów województwa.



Patryk Wild
Przewodniczący Klubu
Radnych Rafała
Dutkiewicza
Sejmiku Województwa
Dolnośląskiego
p.wild@mpk.wroc.pl

Obserwacja, że największym wygranym ostatnich 10 lat, pod względem tempa wzrostu PKB, są obszary tak zwanego subregionu wrocławskiego, czyli sąsiadujące z Wrocławiem powiaty, nie jest niczym zaskakującym. Potwierdza ona tezę, że na powiązaniach z ośrodkiem metropolitalnym najbardziej zyskują obszary słabe ekonomicznie. A jednocześnie, poprzez poszerzanie obszaru metropolii o takie obszary, zyskuje cała metropolia, gdyż zwiększa wartość jednego z podstawowych czynników determinujących atrakcyjność i możliwości rozwoju – mianowicie wielkość populacji.

Ten kierunek rozwoju obszaru metropolitalnego może być wzmacniany lub nawet kreowany przez rozwój systemu transportu znacznie poszerzającego wielkość dostępnej populacji znajdującej się w zasięgu oddziaływania metropolii. Termin ten w przybliżeniu oznacza obszar skomunikowany z centrum metropolii w akceptowalnym czasie dojazdu do pracy lub nauki, czyli w polskich uwarunkowaniach, poniżej 60 minut. W poszczególnych obszarach metropolitalnych waga tego czynnika jest różna. Dla nieco ponad sześćsettyśięczonego Wrocławia (i Dolnego Śląska) położonego peryferyjnie zarówno względem europejskich, jak i krajowych obszarów o największej gęstości zaludnienia, czynnik ten ma znaczenie pierwszorzędne. Dalszy dynamiczny rozwój metropolii można zbudować jedynie na silnych związkach z regionem poprzez poprawę systemu komunikacji i objęcia zasięgiem oddziaływania metropolitalnego kolejnych

obszarów i coraz większej populacji. Oznacza to konieczność położenia w przyszłości większego nacisku na komunikację metropolitalną, która dla dalszego rozwoju ma większe znaczenie, niż ta wewnątrzmijska.

Rozwojowi Wrocławia w ostatnich latach towarzyszył intensywny rozwój infrastruktury transportowej – drogowej (A4, AOW, S8, BłD oraz drogowe inwestycje miejskie) i wewnątrzmijskiego transportu zbiorowego. Wyjątkiem od tej reguły jest infrastruktura kolejowa, w przypadku której trudno mówić o rozwoju (a już na pewno nie o rozwoju dynamicznym). Wprawdzie prowadzone są prace modernizacyjno remontowe na wychodzących z miasta liniach kolejowych, ale – na przykład – efektem flagowej, trwającej kilkanaście lat modernizacji linii kolejowej E30, jest uzyskanie czasów przejazdu jakie linia ta posiadała... 80 lat temu. Podobnie rzecz wygląda z remontem dworca Wrocław Główny, który pod względem komunikacyjnym – wyłączając podziemny parking – nie wnosi jakiegokolwiek nowej jakości czy funkcji w układ logistycznej obsługi metropolii. Nieliczne kolejowe inwestycje realnie wpływające na rozwój układu transportu metropolitalnego są realizowane głównie staraniem i nakładem samorządu miasta. Dzięki miejskim inicjatywom powstał pierwszy zintegrowany przystanek komunikacji kolejowo-tramwajowej Wrocław-Stadion oraz przebudowie w węzeł komunikacji zbiorowej ulega Dworzec Kolejowy Wrocław-Psie Pole.

Analizując układ osadniczy Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego (WOM) trudno nie odnieść wrażenia marnotrawienia poważnego infrastrukturalnego atutu. WOM posiada najbogatszą w kraju infrastrukturę kolejową, której potencjał nie jest właściwie wykorzystany. Linie kolejowe wychodzącą w 11 kierunkach i dochodzą bezpośrednio do wszystkich miast i miasteczek położonych satelitarnie w stosunku do centrum Metropolii, co umożliwia budowę wzorcowego systemu komunikacji metropolitalnej

Tab.1: PKB w poszczególnych subregionach województwa 2000-2009
(w nawiasach udział w stosunku do średniej UE)

Subregion	2000 (PKB EUR)	2009 (PKB EUR)
Wałbrzyski	7 200 (38 %)	11 000 (47 %)
Wrocławski	6 900 (36 %)	12 400 (53 %)
M. Wrocław	13 900 (73 %)	21 800 (93 %)
Polska	48 %	61 %

i regionalnej opartego o przewozy kolejowe.

W odróżnieniu jednak od obszaru podmiejskiego, układ torów wewnątrz samego Wrocławia daleki jest od optymalnego. Pomimo, że w mieście jest więcej torów kolejowych niż tramwajowych, a Wrocław ma po Warszawie największą liczbę stacji i największe zagęszczenie stacji ze wszystkich dużych polskich miast, to jednocześnie układ wrocławskiego węzła kolejowego nie obsługuje bezpośrednio głównych elementów determinujących metropolitalny charakter miasta – będących najważniejszymi generatorami ruchu.

Układ Kolejowy Wrocławia nie uległ rozbudowie od ponad 80 lat (w którym to czasie miasto przeszło zupełnie rewolucyjnie zmiany), a część infrastruktury węzła kolejowego została nawet w 1945 r. rozebrana przez „trofiejne” oddziały Armii Czerwonej. Najbliższy centrum miasta Dworzec Świebodzki jest nieczynną od lat dysfunkcyjną stacją czołową z wyjazdem jedynie na 3 z 11 kierunków. Poza możliwością bezpośredniego skomunikowania koleją pozostają obszary ścisłego centrum, główne wyższe uczelnie, obiekty historyczne (Rynek, wpisana na listę UNESCO Hala Stulecia, czy Międzynarodowy Port Lotniczy). Transport szynowy zależy od układu i stanu infrastruktury. Dlatego bez wprowadzenia korekt układu infrastruktury trudno wyobrazić sobie radykalną poprawę obsługi komunikacyjnej szeroko rozumianego obszaru metropolitalnego przez kolej.

Modernizacja i przebudowa Wrocławskiego Węzła Kolejowego (WWK) jest niezbędna, gdyż do tego węzła dochodzą główne

modernizowane linie takie jak E30, E59, czy E25. Bez wykonania prac modernizacyjnych węzeł ten stanie się wspólnym „wąskim gardłem” tych linii. Jednak od zakresu modernizacji zależy, czy będzie ona przeprowadzona wyłącznie w celu poprawy przepustowości węzła w ruchu tranzytowym lub między aglomeracyjnym, czy też wykreuje nową jakość dla codziennej obsługi obszaru metropolitalnego. Odpowiednio przeprowadzona modernizacja węzła może spowodować wykorzystanie potencjału infrastruktury kolejowej Wrocławia i wygenerować dynamiczny rozwój mierzony wielokrotnym wzrostem liczby pasażerów kolei w Obszarze Metropolitalnym oraz istotnym powiększeniem bazy demograficznej metropolii. Tymczasem jednak jedyne plany rozbudowy infrastruktury kolejowej WOM na lokalne potrzeby, dotyczyły budowy linii kolejowej do Międzynarodowego Portu Lotniczego Wrocław Strachowice. Linię – jak w XIX wieku jednotorowej, kończącej się dworcem czołowym i niemożliwej do dalszego przedłużenia ze względu na usytuowania budynku terminala portu lotniczego. Jest to o tyle nieracjonalne, że wrocławskie lotnisko położone jest pomiędzy dwiema najważniejszymi liniami kolejowymi Dolnego Śląska i możliwość budowy (choćby w dalszej przyszłości) połączenia tych linii powinna być traktowana jako warunek oczywisty tego projektu.

O ile z punktu widzenia władz centralnych podstawowym celem modernizacji WWK będzie likwidacja wąskiego gardła i poprawa komunikacji z innymi aglomeracjami kraju, o tyle z punktu widzenia lokalnego pierwszoplanowym zadaniem jest poprawa jakości regionalnego systemu transportu. Bo to z niego korzystać będzie bezwzględna większość pasażerów. Te zadania nie muszą stać w opozycji do siebie, ale jednocześnie ich zrealizowanie wymaga poniesienia znacznych wyższych nakładów.

Definicja zadania

Cel przebudowy Wrocławskiego węzła kolejowego można zdefiniować następująco:

Umożliwienie mieszkańcom regionu, a w szczególności obszaru metropolitalnego, szybkiego i bezpośredniego dojazdu koleją do głównych generatorów ruchu oraz elementów determinujących metropolitalne znaczenie Wrocławia.

Celem większości podróży są główne miejsca pracy, nauki lub spędzania wolnego czasu. I jak napisano powyżej, we Wrocławiu znajdują się one w większości poza dzisiejszym zasięgiem infrastruktury kolejowej i raczej swojej lokalizacji nie zmieniają. Dlatego zadania budowy kolejowego systemu obsługi transportu metropolitalnego nie da się zrealizować bez rozbudowy istniejącego układu infrastruktury.

To ambitne i kapitałochłonne zadanie. Jednak żaden złożony system komunikacyjny metropolitalnej na świecie nie powstawał w drodze jednorazowej kreacji (rewolucji), lecz w wyniku wieloletniego ewolucyjnego procesu. I tak też należy rozpatrywać rozwój opartego o kolej systemu transportu metropolitalnego we Wrocławiu; jako długoletni, rozpisany przynajmniej na 15 – 25 lat proces rozwoju wykorzystujący w pierwszej kolejności maksymalnie to, co już jest zbudowane, a następnie dodający nowe elementy do istniejącego układu.

Trzy rozłożone na lata kroki prowadzące do zwiększenia roli transportu kolejowego w Metropolii to:

1. Integracja komunikacji podmiejskiej i miejskiej (budowa węzłów przesiadkowych, integracja rozkładowa, integracja biletowa).
2. Rozbudowa infrastruktury umożliwiającej bezprzesiadkowy dojazd do ścisłego centrum z wykorzystaniem torów kolejowych oraz tramwajowych i wykorzystanie tramwaju dwusystemowego (MeTram).
3. Rozbudowa nowych odcinków torów kolejowych (pod- i naziemnych) umożliwiających skomunikowanie pociągami kolei metropolitalnej i regionalnej głównych obszarów (Lotnisko, Rynek, Plac Społeczny, Rondo Regana, Wielka Wyspa).

Wykorzystywanie istniejącej sieci, rozbudowa przystanków i integracja z komunikacją zbiorową miasta, umożliwienie integracji sieci kolejowej i tramwajowej poprzez rozwój systemu tramwaju dwusystemowego oraz budowa odcinków nowych linii kolejowych w tunelach pod miastem, nie są niczym specjalnie nowatorskim. Są to jednak przedsięwzięcia kapitałochłonne. Wymienione rozwiązania mogą być stosowane równolegle, a w niektórych przypadkach, jako następujące po sobie etapy ewolucyjnego rozwoju systemu publicznej komunikacji metropolii.

Spróbujmy zatem zastanowić się, jak powinien wyglądać ramowy harmonogram realizacji przebudowy systemu komunikacji kolejowej we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym. Oczywiście, podejmując takie rozważania w III kwartale 2012 r. nie znamy ram finansowych, w jakich będziemy się poruszali w następnym okresie programowania budżetowego UE. Nie wiemy nawet, czy UE w obecnym kształcie oraz jej polityka spójności przetrwa do końca roku. Nie wiemy, czy będą europejskie środki na realizację ambitnych zadań. Tyle, że przy konstruowaniu wieloletnich planów to nie ma decydującego znaczenia. Zewnętrzne i niezależne od nas uwarunkowania nie mogą zwalniać od jasnego i w miarę precyzyjnego określenia celu i pożądanego modelu transportu metropolitalnego za 15 – 25 lat. Plan taki nie powinien zależeć od aktualnych możliwości finansowych. Od tego mogą i będą zależeć

co najwyżej terminy realizacji poszczególnych etapów programu. Kryzys w UE, czy w Polsce wcale nie musi być czynnikiem uniemożliwiającym realizację opisanych celów, a europejskie pieniądze – jedynym warunkiem ich realizacji. Doświadczenie uczy, że największe przyspieszenia infrastrukturalne wcale nie muszą przypadać na okres prosperity. A już zwłaszcza ostatnie polskie doświadczenia. Przeznaczenie pochodzących z UE gigantycznych w skali kraju pieniędzy na kolej wcale nie spowodowało (jak na razie) zauważalnego wzrostu jakości polskiej kolei, a jedynie poważny wzrost kosztów kolejowych robót zarówno w zakresie infrastruktury, jak i dostaw taboru. A i tak sporo tych środków nie zostanie wykorzystanych. Bez specjalnego ryzyka możemy założyć, że jeśli w kolejnych okresach programowania budżetu UE będą dostępne środki na infrastrukturę – to na pewno będą one przeznaczone na kolej oraz na obszary metropolitalne. Myśląc o długofalowym i dynamicznym rozwoju Wrocławia należy podkreślić, że wydajny publiczny transport zbiorowy umożliwiający poszerzenie bazy demograficznej jest dla tego rozwoju warunkiem sine qua non. Złazszcza dlatego, że inne metropolie też inwestują w tego typu projekty. Kto zaniedba takich działań, ten przegra w globalnej konkurencji. Dotyczy to nie tylko samego Wrocławia czy obszaru metropolitalnego, ale całego Regionu. Długofalowy rozwój Dolnego Śląska w oderwaniu od Wrocławia (zwłaszcza po wyczerpaniu się złóż miedzi) trudno sobie w ogóle wyobrazić.

Nie wiedząc jakie będą uwarunkowania finansowe i jak długo może potrwać realizacja infrastrukturalnej przebudowy metropolitalnego systemu transportu szynowego, możemy jednak postarać się opisać w miarę precyzyjnie poszczególne ramowe działania dotyczące modernizacji i rozbudowy o nowe elementy układu Wrocławskiego Węzła Kolejowego i ich kolejność.

Krok 1: Modernizacja istniejącej infrastruktury Wrocławskiego Węzła kolejowego (do 2020 roku) –
– dogęszczenie i integracja;
budowa nowych Stacji

W przypadku budowy systemu Kolei Metropolitalnej we Wrocławiu kluczowym wyzwaniem będzie dogęszczenie przystanków 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 to odcinki 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 ra-

dykalnie zmniejszając atrakcyjność kolei jako środka transportu w komunikacji miejskiej. Dogęszenie stacji powoduje konieczność wydzielenie części infrastruktury dla ruchu miejskiego i aglomeracyjnego na odcinkach o największej intensywności ruchu. (Brochów – PODG Grabiszyn). Dlatego do roku 2020 należy podjąć budowę nowych przystanków. W szczególności warte rozważenia są następujące przedsięwzięcia:

1. Budowa nowoczesnego systemu sterowania ruchem dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego (ok. 125 – 140 kilometrów linii) oraz budowa dodatkowego toru na odcinku linii średnicowej Wrocław Główny – Wrocław Grabiszyn PODG w celu wydzielenia 2 torów dla kolei regionalnych i dalekobieżnych, długość około 2,1 km.

2. 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 lub/i na skrzyżowaniu z linią kolejową 274;

- ul. Długa wzdłuż ulicy Portowej nad ulicą Długą – węzeł przesiadkowy do przyszłego tramwaju na Trasie Mieszczańskiej, służący do obsługi komunikacyjnej centrum handlowego i terenów nowej zabudowy obecnej giełdy samochodowej (rys.1);
- Browar Piastowski – przystanek dla obsługi komunikacyjnej zabudowanego obszaru dawnych terenów przemysłowych przeznaczonych w studium uwarunkowań pod zabudowę śródmiejską;
- Uniwersytet – przystanek dla obsługi komunikacyjnej okolic ulicy Koszarowej.

Integracja z komunikacją wewnątrzmiastą

Prawie każda z wymienionych nowych stacji (poza stacją Huby) oraz każda ze stacji istniejących powinna zostać wyposażona w łatwe dojście do przystanku komunikacji zbiorowej umożliwiające wygodną przesiadkę pomiędzy pociągami a komunikacją miejską oraz w wypożyczalnię rowerów miejskich. Ponadto na istniejących stacjach położonych przy drogowych wjazdach do miasta i węzłach obwodnic (np. Leśnica, Psie Pole, Klecina, Stadion) powinny powstać parkingi „Park and Ride”.

Warto podnieść, że część z tych zadań jest obecnie realizowana staraniem samorządu miasta (np. przystanek Wrocław-Stadion, przebudowa stacji Psie Pole etc.)

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.

Warto podkreślić, że dla potrzeb podmiejskiego transportu w obszarze metropolitalnym, niekoniecznie potrzeba kupować drogi nowy tabor, lecz wystarczy gruntownie zmodernizować posiadane składy typu EN 57 (koszt takiej modernizacji to około 7mln zł/szt.). Do obsługi 5 relacji w trakcji elektrycznej w cyklu 30 minutowym potrzeba ok. 24 – 28 EZT, a jednej relacji spalinywej 5 szynobusów. To około 30% stanu floty dolnośląskiego zakładu Przewozów Regionalnych i szynobusów Kolei Dolnośląskich. Tymczasem bilety sprzedawane we WOM, a więc i podróże koleją, stanowią ponad 60% biletów sprzedawanych w całym województwie. Do obsługi 1-2 relacji dogęszczających cykl pociągów kolei stricte miejskiej wystarczy kolejne 3 – 5 EZT. Zatem całość zadań komunikacyjnych w WOM można – w dającym się prognozować horyzoncie czasowym – realizować bez dodatkowych zakupów taborowych, a jedynie modernizując posiadany tabor.

Integracja z komunikacją miejską i wygenerowanie potoków pasażerskich powinno być wstępem do głębszej integracji podmiejskiego i miejskiego transportu zbiorowego oraz umożliwienia bezpośredniego skomunikowania obszarów podmiejskich ze ścisłym centrum Wrocławia. W tym celu można wykorzystać gęstą sieć tramwajową w centrum miasta, której rozstaw szyn (1435 mm) jest szczęśliwie identyczny z rozstawem szyn kolejowych. To uwarunkowanie umożliwia myślenie o zastosowaniu największej transportowej innowacji ostatnich 30 lat, a mianowicie tramwaju dwusystemowego zwanego też lekką koleją miejską (lightrail).

Krok 2: Infrastruktura dla tramwaju dwusystemowego 2015 – 2025

Kolejnym elementem i etapem przebudowy WKK w celu obsługi transportu metropolitalnego powinno być spięcie sieci kolejowej z siecią tramwajową oraz modernizacja części sieci tramwajowej w centrum, która umożliwi uruchomienie pierwszych relacji dwusystemowego tramwaju/pociągu metropolitalnego zwanego roboczo MeTram. Takie rozwiązanie – z powodzeniem stosowane w wielu miejscach na świecie – pozwoliłoby na wykorzystanie gęstej sieci kolejowej Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego w części pozamiejskiej oraz gęstej sieci tramwajowej penetrującej główne obszary centrum miasta. Umożliwiłoby to bezpośredni dojazd do samego ścisłego centrum miasta, gdzie nie ma linii kolejowych z jednoczesnym pominięciem najpoważniejszych „wąskich gardeł” systemu sieci kolejowej WKK (np. Estakady



1. Skrzyżowanie nowoprojektowanej linii tramwajowej w ciągu ul. Długiej z linią kolejową – potencjalna lokalizacja węzła przesiadkowego (wizualizacja BIPROGEO PROJEKT)

Grabiszyskiej)). Proponowane protencjalne lokalizacje punktów styku sieci kolejowej z tramwajową to:

- pętla Wrocławski Park Przemysłowy,
- bocznicą kolejową na ul. Krakowskiej,
- pętla Marino,
- pętla Kowale,
- okolice zajezdni przy ulicy Słowiańskiej,
- teren dawnej bocznic do nieistniejącej Cukrowni Na Klecinie – do pętli Klecina,
- teren Stadionu Olimpijskiego wraz z wpięciem do bocznic kolejowej na terenie fabryki Volvo lub przedłużenia torów w ul. Olszewskiego do ul. Swojczyckiej i wpięcie w linię 292 (w obydwu przypadkach konieczna budowa mostu nad kanałami Odry).

Przykład wpięcia sieci przy pętli tramwajowej Wrocławski Park Przemysłowy pokazano na rysunku 2. W wyniku tak przeprowadzonej modernizacji schemat systemu Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej

(uwzględniający uruchomienie linii tramwaju dwu systemowego MT) około roku 2016 – 2020 mógłby wyglądać w sposób zaprezentowany na rysunku 3.

Zakładając, że relacje MeTram byłyby przedłużonymi o odcinek podmiejski relacjami zwykłych linii tramwajowych obsługujących te relacje na przykład w cyklu 20÷30 minutowym, do obsługi trzech linii Metram wystarczy 18÷24 składów. (+ 2 składy rezerwowe)

Można założyć, że możliwość bezpośredniego (bezpřesiadkowego) dojazdu do centrum Wrocławia z miast i miejscowości obszaru metropolitalnego spowoduje istotny wzrost potoków pasażerskich. Po pewnym czasie potoki te mogą okazać się zbyt duże dla obsłuzenia ich systemem MeTram. Z tego powodu oraz z powodu konieczności dalszego rozszerzania oddziaływania metropolii o segment pociągów regionalnych, w kolejnym etapie pożądana będzie rozbudowa WKK o odcinki podziemne umożli-

wiające bezpośrednie skomunikowanie całego regionu z głównymi obszarami miasta stanowiącymi największe generatory codziennego ruchu pasażerskiego w metropolii.

Krok 3: Rozbudowa Wrocławskiego Węzła Kolejowego o nowe odcinki torów 2018 – 2030

Główne generatory ruchu są znane. Są nimi wyższe uczelnie, Rynek, obszary turystyczno-rekreacyjne, jak ZOO i Hala Stulecia. W przyszłości staną się nimi również tereny nowej wielkomiejskiej zabudowy centrum np. Plac Społeczny czy okolice dworca Świebodzkiego. Z powodów oczywistych w system komunikacji regionalnej powinien zostać włączony Międzynarodowy Port Lotniczy, nawet jeśli potoki pasażerskie MPL nie są jeszcze wystarczająco duże, aby uzasadniać taką konieczność. Te miejsca powinien obejmować regionalny i aglomeracyjny system transportu kolejowego. Dlatego w perspektywie kilkunastu najbliższych lat należy podjąć zaawansowane technicznie i kapitałowo projekty, w tym budowę na pewnych odcinkach podziemnej kolei miejskiej będącej elementem kolejowej komunikacji regionalnej i aglomeracyjnej. W tym kontekście należy dążyć do:

1. Budowy linii na lotnisko Wrocław Strachowice od magistrali E30, jako łącznicy pomiędzy linią E30 a linią kolejową 274 (Jelenia Góra – Wałbrzych – Wrocław) przebiegającej pod lotniskiem i pasem startowym (długość budowanej linii około ok. 9 km w tym odcinka podziemnego około 800 metrów);

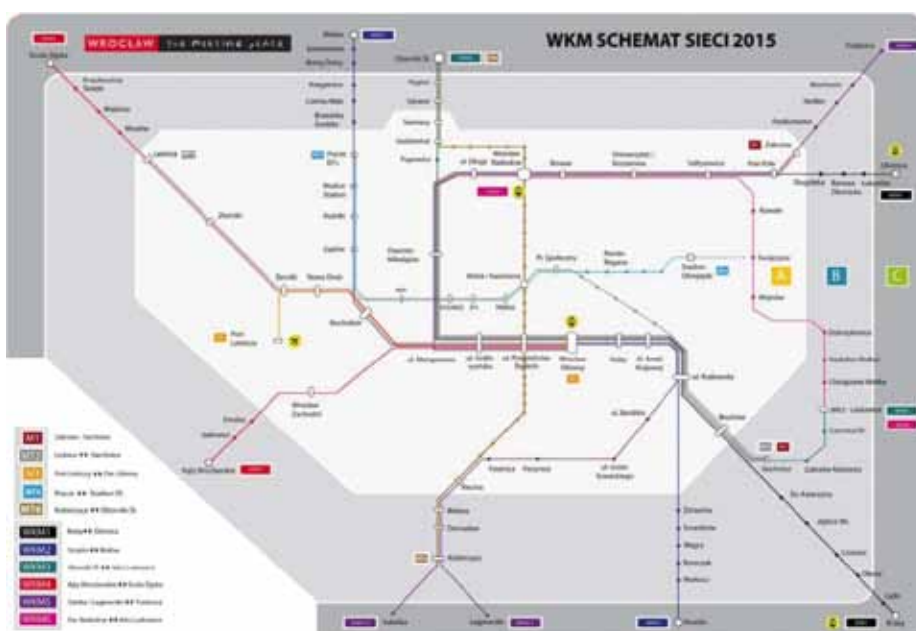
2. Budowy podziemnego przedłużenia linii 274 z dworca Świebodzkiego przez stację Centrum (pod ul. Kazimierza Wielkiego), Plac Społeczny, przez Rondo Reagana, Park Szczytnicki, Stadion Olimpijski i dalej do linii 292 (Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice) z wyjazdem w kierunku stacji Wrocław Psie Pole;

3. Budowy odgałęzienia tej linii od Placu Społecznego pod ul. Traugutta z wyjazdem na linię E30 (na przykład przez istniejącą bocznicę wzdłuż ul. Krakowskiej);

4. W przypadku realizacji projektu trasy średnicowej (p. 2 i 3) zasadnym jest rozważenie realizacji, w nieco zmodyfikowanej wersji, koncepcji autorstwa Maxa Berga i Richarda Konwiarza budowy nowego przesiadkowego dworca kolejowego w zachodniej części centrum miasta (na skrzyżowaniu Estakady Grabiszyskiej i linii kolejowej nr 274). Ten dwupoziomowy dworzec – po doprowadzeniu do niego infrastruktury drogowej (np. przedłużenia Trasy Czeskiej i ewentualnego połączenia jej ze Śródmiejską Trasą Południową) mógłby w przyszłości pełnić rolę głównej stacji kolejowej całej metropolii.



2. Proponowane spięcie sieci tramwajowej z kolejową na terenie pętli Wrocławski Park Przemysłowy



3. Schemat sieci WKM na rok 2016-2025

Włączenie lotniska w regionalny i metropolitalny system transportu

Połączenie linii kolejowych E30 i 274 łączącą przez Międzynarodowy Port Lotniczy Strachowice umożliwiłoby takie wytrasowanie pociągów regionalnych i aglomeracyjnych, że pociągi jadące z kierunku Jeleniej Góry i Wałbrzycha wjeżdżałyby do Wrocławia zatrzymując się na stacji MPL Strachowice i jadąc dalej wjeżdżałyby na stację Wrocław Główny magistralą E30 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). Możliwy przebieg łącznicy pokazuje rys. 4.

Przejazd przez lotnisko wydłużyłby wprowadzie o około 5 minut długość podróży, ale można założyć, że główny ciężar dojazdów do lotniska mieszkańców regionu przejąłby transport kolejowy. Dla mieszkańców większości powiatów Dolnego Śląska

dojazd do MPL sprowadzałby się do dojazdu na najbliższy dworzec Kolejowy. MPL Wrocław Strachowice stałby się faktycznie portem regionalnym umożliwiającym uruchomienie transportu regionalnego według schematu przedstawionego na rysunku 5.

W zasięgu bezpośredniego bezprzesiadkowego dojazdu do regionalnego lotniska znalazłoby się wszystkich osiem miast prezydenckich regionu oraz stolice 20 z 28 powiatów. Co więcej, komunikacja z MPL odbywałaby się niejako przy okazji normalnego ruchu regionalnego, co ma kolosalną przewagę w stosunku do uruchamiania komunikacji służącej wyłącznie obsłudze Lotniska – zwłaszcza przy o obecnej liczbie pasażerów.

Podziemne odcinki w centrum Miasta

Niewątpliwie największe koszty i kontrowersje wzbudza koncepcja budowy nowych linii kolejowych w Centrum Miasta. Nie jest ona jednak niczym unikalnym ani w Polsce,

ani tym bardziej w Europie. Potocznie nazywana ona została w prasie lokalnej metrem, lecz nazwa jest myląca. Metro jest system szynowej zazwyczaj podziemnej komunikacji wewnątrzmięjskiej. Tymczasem proponowane rozwiązanie sprowadza się do wprowadzenia, relatywnie krótkim tunelem odcinkiem, do ścisłego centrum miasta kolejowej komunikacji metropolitalnej i regionalnej. O ile Warszawa (populacja 1,7 mln) ma linii 23 km tuneli metra oraz 6,2 km w budowie. O tyle w 620 tysięczny Wrocławiu – centralnym mieście ponad milionowego obszaru metropolitalnego całkiem realnie można zakładać budowę 5 – 7 km odcinków podziemnych dla kolei regionalnej. Podobny tunel pod centrum miasta jest projektowany w Łodzi (a właściwie już realizowany, gdyż pierwszym elementem tej koncepcji jest budowa nowego podziemnego dworca Łódź Fabryczna o wartości 1,7 mld zł). Identyczny pod względem ideowym tunel powstaje w Lipsku, a pierwszym projektem tego typu zrealizowanym w na ziemiach polskich była wybudowana w latach dwudziestych XXw. podziemna linia średnicowa w Warszawie.

Podziemne przedłużenie linii 274 z dworca Świebodzińskiego przez stacje Plac Solny – Rynek, Plac Społeczny, Rondo Reagana, Park Szczytnicki, Stadion Olimpijski i dalej do wyjazdu w kierunku Psiego Pola, pozwoliłoby na wprowadzenie komunikacji regionalnej do samego centrum miasta, łącząc jego najważniejsze obecne i przyszłe elementy funkcjonalne (Rynek, nową zabudowę Placu Społecznego czy okolic dworca Świebodzińskiego, centrum akademickie przy Rondzie Reagana oraz kulturowe i turystyczne atrakcje terenów Hali Stulecia i Parku Szczytnickiego). Długość odcinka podziemnego linii wynosiłaby ok. 5,5 km, a całości trasy około 8,5 km. Wybudowanie uzupełniającego odgałęzienia tej linii z Placu Społecznego pod ul. Traugutta do linii kolejowej Wrocław – Opole (E30) o długości 1,8 km umożliwiłoby skomunikowanie ścisłego Centrum Wrocławia praktycznie ze wszystkich kierunków za wyjątkiem Poznańskiego.

W zasięgu bezpośredniego skomunikowania w czasie akceptowalnym dla codziennego dojazdu do pracy znalazłoby się wiele miast położonych dzisiaj poza obszarem Metropolii (na przykład Ostrów Wlkp., Wałbrzych, Lubin, czy Opole). Populacja możliwa do skomunikowania z centrum miasta w czasie poniżej jednej godziny wzrosłaby powyżej 2 milionów. Ponieważ inne miasta metropolitalne nie stoją w miejscu, lecz właśnie w ten sposób powiększają swoje strategiczne zasoby, wśród których jednym z najważniejszych jest wielkość dostępnej populacji, jest to jedyny sposób, aby nie wypaść z globalnej, czy nawet krajowej konkurencji.



4. Przykładowy przebieg łącznicy lotniskowej



5. Schemat połączeń regionalnych z lotniskiem Wrocław Strachowice

Koszty

Zaproponowane powyżej rozwiązania są kosztowne i dlatego nawet przy założeniu dynamicznego wzrostu dochodów miasta i regionu powinny powstawać przy wsparciu funduszy centralnych i środków pomocowych. Na podstawie kosztów realizacji tego typu projektów można zakładać, że koszt odcinków tunelowych wraz ze stacjami wynosił będzie – przy dzisiejszym poziomie cen – około 400 - 600 mln zł/km netto, a zwykłej linii kolejowej od 50-100 mln zł/km. Przykładowy koszt budowy 6,2 km drugiej linii Metra w Warszawie oraz siedmiu stacji w trudniejszych warunkach terenowych (m.in. stacja Powiśle zlokalizowana jest 6 pięter pod ziemią) to 770 mln zł/km. Zatem koszt około 10 km trasy z tego 7 km w tune-

lach to wydatek rzędu 3 – 4,5 mld zł. To wydatek spory, ale jednocześnie porównywalny z inwestycjami transportowym w aglomeracji realizowanymi w okresie ostatnich 5 lat (AOW, S8, T+). Przy rozłożeniu budowy na poszczególne etapy, i okresie realizacji 10 – 12 lat oraz udziale funduszy centralnych i montażu finansowym środków Samorządu Regionu i Samorządu Miasta oraz PPP nie są to koszty niemożliwe do udźwignięcia.

Rozważając celowość budowy takiej infrastruktury należy zauważyć, że podobne systemy skomunikowania śródmieścia miast metropolitalnych są na świecie powszechnie stosowane od wielu lat i nie jest to kwestia fanaberii tamtejszych władz, lecz realnych potrzeb metropolitalnych organizmów miejskich.

Efekt

Prezentowana rozbudowa Wrocławskiego Węzła Kolejowego o nowe elementy powiązana z remontami regionalnej infrastruktury kolejowej spowodowałaby, że w zasięgu jednogodzinnego dojazdu do głównych punktów metropolii znalazłaby się większość głównych miast regionu oraz kilka miast położonych w sąsiednich województwach. Populacja zamieszkała w zasięgu jednogodzinnego dojazdu do centrum metropolii wzrosłaby o kolejny milion, do półtora miliona osób. Kolejny milion objęty zasięgiem metropolitalnego oddziaływania gospodarczego, którego wpływ na wzrost PKB pokazuje tabela od której zacząłem niniejsze opracowanie. To opłacalna inwestycja. ◀

Towarzystwo Urbanistów Polskich

Kim jesteśmy i czemu służymy

Towarzystwo Urbanistów Polskich jest rzecznikiem interesu społecznego w zagospodarowaniu i użytkowaniu polskiej przestrzeni. Od osiemdziesięciu lat łączy ludzi różnych zawodów i specjalności w imię wspólnych działań, mających czynić nasze miasta i wsie środowiskiem dobrze służącym duchowym i materialnym potrzebom człowieka, zakorzenionym w dziedzictwie kulturowym narodu – środowiskiem wpisującym się harmonijnie w przyrodę i wzbogacającym piękno ojczyznanego krajobrazu.

Jesteśmy organizacją społeczną, a nasze wysiłki podejmujemy dla społeczeństwa i w imię jego dobra. Jesteśmy organizacją obywatelską, otwartą dla wszystkich, którzy przez swą działalność gospodarczą i polityczną oraz tworzoną wiedzę i dzięki posiadanym umiejętnościom, podnoszą jakość polskiej przestrzeni i chcą, by była ona coraz bardziej atrakcyjną i konkurencyjną we współczesnym świecie.

Towarzystwo Urbanistów Polskich założyła w 1923 r. grupa wybitnych twórców i naukowców, a jednocześnie społeczników, skupionych wokół Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej.

Dziś, jako organizacja odrębna, ale ściśle współpracująca z Izłą Urbanistów, Towarzystwo liczy blisko 1000 członków w kilkunastu oddziałach regionalnych i sekcjach problemowych. Jest członkiem Europejskiej Rady Urbanistów, skupiającej podobne organizacje z krajów Unii Europejskiej. Patronuje też miesięcznikowi „Urbanista”, kontynuującemu tradycję wydawanego przez TUP, przez wiele lat, miesięcznika „Miasto”.

W ostatnim czasie, gdy ochroną i regulacją działalności zawodowej urbanistów zajął się samorząd zawodowy - Izba Urbanistów, Towarzystwo stopniowo przekształca się w stowarzyszenie o charakterze społeczno-naukowym, gromadzące pasjonatów wszystkich tematów, jakie mogą kojarzyć się z pojęciem urbanistyki. Statutowe cele TUP-u jakimi są starania o prawidłowe gospodarowanie przestrzenią o ochronę środowiska realizowane są poprzez:

- współpracę z innymi organizacjami społecznymi, uczelniami, instytucjami naukowymi, organami administracji rządowej i samorządowej oraz wszelkimi instytucjami mającymi związek z gospodarką przestrzenną,
- podnoszenie kwalifikacji zawodowych naukowych swoich członków,
- propagowanie nowych metod badawczych i projektowych,
- wyrażanie opinii i sporządzanie ekspertyz dla potrzeb zainteresowanych podmiotów odpowiedzialnych za gospodarkę przestrzenną, stan środowiska i warunki życia ludności.

Formy pracy Towarzystwa są różnorodne, od organizacji zebrań dyskusyjnych, konferencji problemowych, seminariów, szkoleń i kursów urbanistycznych, aż do podejmowania różnych opracowań planistycznych. W Towarzystwie działają sekcje problemowe: komunikacji, zagospodarowania rekreacyjnego, fizjografii i ochrony środowiska kulturowego. Jako Towarzystwo Urbanistów Polskich chcemy publicznie poruszać tematy, które są najpilniejsze do przedyskutowania. Zapraszamy więc do Towarzystwa wszystkich tych, którzy interesują się różnymi tematami, związanymi z miastami, w szerokim ujęciu, i gospodarowaniem przestrzenią.

www.tup.org.pl, Oddział we Wrocławiu: <http://tupwroclaw.blogspot.com>