

# Modernizacja Dworca Głównego we Wrocławiu

Mirosław Piasecki

*W roku 1853 zapada decyzja o budowie linii kolejowej łączącej Wrocław z Poznaniem. W tym czasie funkcjonują koleje: Górnosłaska, Świdnicko – Świebodzicka, Dolnośląsko – Marchijska. Każda z tych linii kończy się dworcami czołowymi bez powiązania komunikacyjnymi między sobą. Dopiero w 1848 wybudowano kolej łączącą istniejące dworce kolejowe. Decyzja o budowie kolejnej linii kolejowej dała asumpt do zastąpienia ówczesnego dworca Kolei Górnosłaskiej nowym, przestronnym dworcem, z częścią administracyjną. Zadania tego podjął się Wilhelm Grapow – Królewski architekt Kolei Górnosłaskiej.*



Mirosław Piasecki  
ARCADIS  
[m.piasecki@arcadis.pl](mailto:m.piasecki@arcadis.pl)

Budowę rozpoczęto w 1855 roku – zakończono w październiku 1857 roku. W ciągu 2 lat powstał budynek w stylu angielskiego neogotyku, naśladujący styl Tudorów. Obecny kształt Dworca Wrocław Główny nabrał (w latach 1899 - 1904) po przebudowie według projektu Bernarda Klüschkego.

Pierwotny dworzec układ komunikacyjny mieścił w obecnej hali kasowej. Pozostałością po tym okresie jest tzw. „stary peron”, podwyższenie – taras wewnętrzny, służący obecnie jako wejście do pomieszczeń usługowych, dawniej do poczekalni dworcowych. W ówczesnych latach – dworzec był największą tego typu budowlą w Europie.

Kolejną przebudowa dworca podyktowana była rosnącą liczbą obsługiwanych pociągów. W wyniku przebudowy

powstały hale peronowe oraz układ torowy wyniesiony ponad poziom terenu, co istotnie ułatwiło komunikację miejską rozbudowującego się miasta. W tym miejscu – jako ciekawostkę – należy wspomnieć o wielkiej powodzi w mieście, w lipcu 1903 roku, podczas której – według przekazów – po ul. Piłsudskiego można było pływać łodziami.

Kolejne lata, prócz zabiegów rewitalizacyjnych, nie przynosiły istotnych zmian w kształcie dworca – jaki znamy dzisiaj. Jedynym elementem, który wzbogacił ówczesną konstrukcję był podziemny bunker, wybudowany pod placem przeddworcowym w czasie II wojny światowej.

Początek XXI wieku, przynosi decyzję o rewitalizacji i modernizacji Dworca Głównego we Wrocławiu. Ogłoszony konkurs architektoniczny wyłonił zwycięzcę, którym był zespół architektoniczny Grupa 5 z Warszawy. Na podstawie dokumentacji opracowanej przez ww. zespół, rozstrzygnięto przetarg i wyłoniono wykonawcę robót budowlanych.

Modernizacja dworca zakłada, prócz zabiegów rewitalizacyjnych, także rozbudowę dworca oraz restaurację elementów zabytkowych, a w wielu miejscach przywrócenie form architektonicznych z początku rozwiązań architektonicznych, o czym traktować będzie oddzielny referat.

Obecna dokumentacja projektowa zakłada nowy układ komunikacyjny przebudowanego placu przeddworcowego. Projekt przewiduje budowę parkingu podziemnego mieszczącego 182 miejsc ogólnodostępnych, 35 miejsc parkingowych do użytku służbowego oraz 5 miejsc na postój czasowy. Forma i kształt garażu umożliwi realizację dostaw i zaopatrzenia dla lokali handlowo-usługowych. Zmienia się dotychczasowa forma samego placu przeddworcowego. Projekt przewiduje ogólnodostępność tej części dworca i umożliwi będzie organizację imprez okolicznościowych, świątecznych jarmarków itp.

Komunikacja do garażu prowadzona będzie – oprócz zjazdu z ul. Peronowej i zjazdu oraz wyjazdu w rejonie ryzalitu wschodniego – wyjściami ewakuacyjnymi, które zadaszone i wypożazone w windy będą tzw. pawilonami A1 i A2, pełniącymi również funkcję parkingów dla rowerów. Od strony ul. Peronowej przewidziano budowę pawilonu A3, w którym oprócz wypożyczalni rowerów znajdą się również punkty usługowo-handlowe. Garaż z budynkiem łączyć będą schody prowadzące niegdyś do podziemnego bunkra, a także trzy klatki schodowe zlokalizowane w budynku dworca. Powierzchnia całkowita garażu – wynosi bez mała 9 900 m<sup>2</sup>.

Polski Komitet Geotechniki, Oddział Dolnośląski Polskiego Komitetu Geotechniki, Instytut Geotechniki i Hydrotechniki Politechniki Wrocławskiej

mają zaszczyt zaprosić na:

**XVI KRAJOWĄ KONFERENCJĘ  
MECHANIKI GRUNTÓW  
i INŻYNIERII GEOTECHNICZNEJ**

oraz

**V OGÓLNOPOLSKĄ KONFERENCJĘ  
MŁODYCH GEOTECHNIKÓW**



które odbędą się:

4-7 września 2012 we Wrocławiu

Tematem wiodącym konferencji będą:  
**Problemy geotechniczne budowy wodnych i komunikacyjnych**

więcej informacji na:

[www.16kkgiig.pwr.wroc.pl/index.php](http://www.16kkgiig.pwr.wroc.pl/index.php)

Budynek dworca zasadniczo nie zmienia swojej funkcji. Podstawową funkcją pozostaje obsługa pasażerów poprzez lokalizację w nim kas biletowych, poczekalni i lokali handlowo-usługowych. Zwiększona zostanie ilość toalet ogólnodostępnych. Komunikacji służyć będą trzy nowe klatki schodowe wraz z windami. Projekt przewiduje dostęp do pasażu zielonego, zlokalizowanego między halą dworca, a halą peronową poprzez nowe dwie klatki schodowe, wyposażone w windy. Nowością jest również budowa 2 kładek dla pieszych w hali Dworca, prowadzących do pomieszczeń handlowych na drugiej kondygnacji. Oprócz kłatek schodowych wejście na kładki będzie możliwe za pomocą schodów ruchomych. Opracowany projekt zakłada przywrócenie pierwotnej wysokości posadzki w ryzalicy zachodnim – poziom dawnego peronu.

Wzdłuż elewacji południowej zadaszono galerię, która umożliwi dostęp do pomieszczeń handlowych zlokalizowanych na piętrze budynku.

Nowością jest budowa Pawilonu Południowego. Obiekt zlokalizowany jest na wyjściu z tunelu centralnego. Mieścić będzie 6 kas biletowych otoczonych komunikacją. Na piętrze budynek mieścić będzie lokal usługowy oraz poczekalnię dla podróżnych.

Rozwiązanie stało się dyskusyjne z uwagi na rozdzielenie jednego ciągu komunikacyjnego skanalizowanego tunelem centralnym na dwa ciągi komunikacyjne wokół pomieszczenia kas biletowych.

Istotne zmiany w części peronowej – oznaczone jako obszar C – stanowi wydłużenie peronów pasażerskich (do 300 m – peron 1 i 2, do 400 m – peron 3, pozostałe perony: bez zmian), budowa schodów ruchomych, wymiana wind, zmiana oświetlenia peronów oraz montaż iluminacji hal peronowych, a także budowa nowej hali w przestrzeni między halą główną, a tzw. „pocztową”. Rewitalizacji podlega cała konstrukcja hali z wymianą zasadniczych elementów konstrukcyjnych oraz przebudowa połączeń dachowych w zakresie rozwiązań materiałowych. Zmiany spowodują znaczące doświetlenie powierzchni peronowej.

Przebudowa i rewitalizacja systemu odwodnienia obszaru C wymusiła konieczność budowy zbiorników retencyjnych w tunelu pocztowym, który na przestrzeni lat nie był eksploatowany.

Zmianie ulega konstrukcja peronów. Bez zmian pozostaje wysokość peronów, która w zasadzie pozostaje niezmienna od czasu ich budowy (760 mm nad główką szyny) – wówczas wysokość peronów budowana była

w zgodzie z zalecanym standardem kolei pruskich dla głównych dworców. Przebudowie podlegać będą kioski handlowe wybudowane w latach dwudziestych XX wieku. Po przebudowie zmienia się zasadniczo ich funkcja: z funkcji handlowej, na pomieszczenia obsługi ruchu kolejowego.

Istotną i mocno dyskusyjną zmianą jest budowa pomieszczeń handlowo-usługowych w tzw. tunelu „peronowym”. Od samego początku eksploatacji dworca, tunel łączył między sobą 5 peronów i stanowił dla nich komunikację. Tunel sąsiedni, tzw. „miejski” – był łącznikiem dwóch części miasta. Obecnie tunel „miejski” łączyć będzie funkcje komunikacyjne części miasta oraz peronów.

Poza zadaniem realizowanym przez PKP S.A. jest wybudowany peron 6 – na dzień dzisiejszy jest to budowla tymczasowa. Jednakże idealnie wpasowała się w układ komunikacyjny dworca i stanowi doskonale miejsce do obsługi imprez masowych takich jak przyjęcie lub odprawienie kibiców piłki nożnej. Komunikacja peronu 6 w żaden sposób nie wiąże się z komunikacją tunelami dworcowymi, stąd wynika łatwość zapewnienia bezpieczeństwa osób trzecich. Pozostawienie peronu nr 6 wymaga stosownych czynności administracyjnych. ◀



## TRANSPORT KONSULTING

*prawie 10 lat działalności*

*ponad 100 opracowań dotyczących rozwoju transportu zbiorowego*

*zadowoleni klienci na terenie całego kraju*

# TRAKO

## Wierzbicki i Wspólnicy sp.j.

*wykonujemy:*

- Plany transportowe**
- Zintegrowane plany rozwoju transportu publicznego**
- Analizy i koncepcje komunikacji zbiorowej**

<http://trako.com.pl>

siedziba: WROCLAW, ul. Krasińskiego 15A/5, tel. 71 77 555 97, poczta@trako.com.pl


