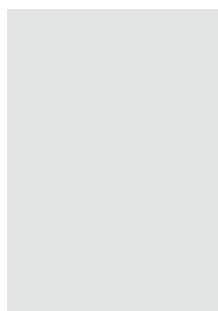


Propozycje przekształcenia otoczenia Dworca Świebodzkiego we Wrocławiu

Tomasz Korolkiewicz, Igor Gisterek, Przemysław Filar, Bartłomiej Knapik

Artykuł przedstawia koncepcję zagospodarowania przestrzennego Rejonu Dworca Świebodzkiego wraz z propozycją przebudowy układu transportowego, w tym linii kolejowych. Jest to opracowanie społeczne, a celem jest podjęcie dyskusji nad wykorzystaniem potencjału terenu w najbliższym sąsiedztwie ścisłego centrum Wrocławia, który w chwili obecnej jest niezagospodarowany i stanowi przeszkodę w układzie drogowym miasta, a funkcja transportowa Dworca jest zawieszona. Autorzy proponują kilka koncepcji, od rezygnacji z linii kolejowej w tym miejscu, do zagłębienia jej w wykopie, aby w przyszłości przedłużyć ją jako linię podziemną w kierunku Psiego Pola.



mgr inż.
Tomasz Korolkiewicz –
autor koncepcji (Wratislaviae
Amici, TUMW)



mgr inż.
Igor Gisterek –
konsultacja ds.
kolejowych (Politechnika
Wrocławska)



mgr inż.
Przemysław Filar –
opracowanie graficzne
(TUMW)



red. Bartłomiej Knapik –
opracowanie tekstowe

Zarys historyczny

Obszar Centrum Świebodzkiego został historycznie ukształtowany przez budowę dwóch linii kolejowych i dworców: w 1844 roku dworca Marchijskiego (jedyne ślad po nim to wieżyczka przy pętli autobusowej) i linii Kolei Dolnośląsko – Marchijskiej (Niederschlesisch – Markische Eisenbahn), łączącej Wrocław z Berlinem, w 1843 roku dworca Świebodzkiego i linii Świdnicko – Świebodzkiej (Breslau – Schweidnitz – Freiburger Eisenbahn), łączącej Wrocław z Świdnicą, Wałbrzychem, Świebodzicami i Jelenią Górą. Od zachodu rejon ten ograniczony został

wybudowaną w 1856 roku linią kolei Górnośląskiej do Poznania. W latach 1872 – 1884 funkcjonował w tym rejonie także dworzec Miejski Kolei Prawego Brzegu Odry, przy obecnej ul. Braniborskiej – dziś już nie istniejący.

Tereny położone na wschód od obu dworców zagospodarowane zostały jako zespoły ekspedycji towarowej, taboru i zaplecza technicznego dworców (dziś organizowane jest tam targowisko). Zlokalizowane zostały tam liczne bocznice i tory postojowe, a przy nich długie parterowe magazyny kryte dwuspadowymi dachami, rampy dla rozładunku i załadunku towarów, a także hale



1. Plan omawianego obszaru w roku 1911 (wroclaw.hydral.com.pl)

Autorzy opracowania ogólnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie zaplecza Dworca Świebodzkiego są związani ze Stowarzyszeniem Wratislaviae Amici oraz Towarzystwem Upiększania Miasta Wrocławia. Niniejsze opracowanie jest pracą społeczną, jednak autorskie prawa osobiste pozostają przy zespole. Autorzy traktują je jako propozycję alternatywną do rozważanych dotychczas, pojawiających się w mediach – tym samym deklarują chęć dalszej współpracy przy opracowaniu szczegółowej koncepcji.

postojowe dla wagonów, lokomotywownie, zakłady konserwacji taboru oraz zabudowania mieszkalne dla pracowników kolei.

Z racji dobrego skomunikowania z terenami kolejowymi i łatwością budowy bocznic w tym rejonie lokowały się liczne zakłady przemysłowe, fabryki, składy materiałów i hale hurtu towarowego.

W latach 1879-1884 koleje na terenie Niemiec zostały upaństwowione. Po otwarciu w 1857 roku Dworca Głównego – dworzec Marchijski stracił uprzywilejowaną pozycję stacji łączącej Wrocław z Berlinem i w 1908 r. obsługiwał jedynie ruch podmiejski do Leśnicy. Wtedy to przekształcono go na Dworzec Towarowy Zachodni. Ostatecznie, po II WŚ został zlikwidowany. Ten sam los spotkał na początku lat dziewięćdziesiątych Dworzec Świebodzki.

Na terenach kolejowych pozostałych po obu dworcach funkcjonują obecnie składy węgla, punkty skupu, w licznych magazynach różnego rodzaju hurtownie, składy materiałów, a w niedziele targowisko. Większość torów została już dawno rozebrana, dla ruchu towarowego wykorzystywanych jest zaledwie kilka bocznic.

Opis obecnej sytuacji

Obszar zaplecza Dworca Świebodzkiego to dziś największa niezagospodarowana „dziura” w mieście, wymagająca rewitalizacji i zmiany dotychczasowej funkcji. Centralne położenie na mapie miasta, łatwość skomunikowania go z obecnymi lub przyszłymi strategicznymi rejonami sprawia, że teren ten ma olbrzymi potencjał.

Dzięki właściwej polityce przestrzennej ma szansę stać się nową dzielnicą o wielkomiejskim charakterze i przejąć funkcję nowoczesnego centrum Wrocławia. Teren można i jak się wydaje należy maksymalnie wykorzystać dzieląc go na jak największą średniej wielkości działek budowlanych, które będzie można sprzedać inwestorom.

Realizacja Projektu Centrum Świebodzkiego wymaga ścisłego porozumienia między Gminą Wrocław i PKP, strategicznymi właścicielami większości terenów. Projekt Centrum Świebodzkiego nie będzie można w pełni zrealizować bez wsparcia Władz Miasta, w których kompetencjach leży występowanie do właściwego Ministra o pozyskanie pozostałych terenów należących do Skarbu Państwa, będących w użytkowaniu wieczystym innych podmiotów.

Najważniejszą kwestią mającą znaczący wpływ na kształt przyszłego zagospodarowania tego obszaru jest funkcja jaką pełnić ma w przyszłości Dworzec Świebodzki. Czy ma ponownie zostać czołowym dworcem kolejowym, czy zostać wykorzystany jako stacja Szybkiej Kolejki Miejskiej, czy też zostać ostatecznie przekształcony dla pełnienia nowej funkcji.

Kwestia ta wymaga szczegółowego opracowania i rozstrzygnięcia w szerszej skali: obsługi euroregionu, obszaru kraju, województwa, satelitarnych miast aglomeracji wrocławskiej i poszczególnych dzielnic samego miasta. Nie podejmując się rozstrzygnąć jednoznacznie tej kwestii autorzy niniejszego opracowania rozważyli kilka wariantów tak z wykorzystaniem Dworca Świebodzkiego w jego funkcji kolejowej, jak i rezygnując z tej funkcji (tak czasowo jak i na stałe).

Możliwe połączenia Szybkiej Kolejki Miejskiej SKM z Dworca Świebodzkiego

Przy założeniu wykorzystania Dworca Świebodzkiego na potrzeby Szybkiej Kolejki Miejskiej należy rozważyć możliwe do skomunikowania obszary miasta.

Kierunki, które mogłyby w przyszłości obsługiwać Dworzec Świebodzki jako stacja Wrocławskiej SKM to zdaniem autorów opracowania:

- W-w Port Lotniczy / W-w Leśnica przez stacje W-w Muchobór, W-w Nowy Dwór i W-w Żerniki (linia 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny),
- W-w Psie Pole przez przebudowaną obecną stację W-w Mikołajów (linia 271 Wrocław Główny – Poznań Główny) i budując łącznik z Dworca Świebodzkiego (rys. poniżej), projektowaną stację przy ul. Długiej, stację W-w Nadodrze, projektowaną stację przy byłym Browarze Piastowskim,
- w przypadku budowy tunelu pod Centrum, zamknąć linię na Psie Pole przez: projektowane podziemne stacje Świdnicka/ Podwale, Galeria Dominikańska, Plac Grunwaldzki, Hala Stulecia/ZOO, Biskupin – następnie w poziomie „0” przekroczyć kanały Odry i poprzez linię 292 Jelcz Miłoszyce - Wrocław Osobowice i stację W-w Swojczyce połączyć się z linią Psie Pole – Nadodrze.

Transport samochodowy w rejonie Centrum Świebodzkiego

Autorzy opracowania wzięli pod uwagę nie tylko wszystkie trasy istniejące w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, ale także trasy, które można i jak się wydaje należałoby zaprojektować. Konieczność wytyczenia nowych tras komunikujących obszar Centrum Świebodzkiego wynika z chęci maksymalnego wykorzystania okazji, jaką jest projektowanie od nowa tak dużego terenu leżącego w bezpośredniej bliskości Starego Miasta.

Wytyczenie nowych tras wydaje się także sensowne, biorąc pod uwagę konieczność dodatkowego skomunikowania obszarów uwalnianych dla tkanki miejskiej poprzez przekształcenie ich z terenów kolejowych w Centrum Świebodzkie. Jeśli teren ten w przyszłości ma być atrakcyjny dla potencjalnych inwestorów trzeba już na etapie koncepcji zagęścić siatkę ulic.

- Trasa Strzegomska od placu Orłąt Lwowskich do poszerzonej w rejonie stacji W-w Gądów ul. Strzegomskiej, łącząca centrum z osiedlami Nowy Dwór i Muchobór Wielki oraz z lotniskiem,
- Śródmiejska Trasa Południowa łącząca pl. Strzegomski z poszerzoną ul. Szpitalną / Zdrową, łącząca centrum z dzielnicami wschodnimi, zachodnimi i południowymi miasta,



2. Mapa własności gruntów; kolorem żółtym oznaczono własność gminy, kolorem błękitnym – własność Skarbu Państwa, zaś kolorem fioletowym – własność Skarbu Państwa z wieczystym użytkowaniem

– Trasa Świebodzka (do tej pory nie pojawiła się w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia) od pl. Orłąt Lwowskich biegnąca równoległe do linii kolejowej do skrzyżowania z ul. Klecińską i dalej łącząca się z Trasą Czeską – jako alternatywa dla przeciążonej ul. Grabiszyńskiej. Doskonale komunikuje Centrum miasta z obszarem Węzła Bielańskiego, a także z terenami obecnych ogródków działkowych położonych po obu stronach ul. Klecińskiej, które ostatecznie ustąpią miejsca zabudowie miejskiej, natomiast dzięki przedłużeniu Trasy Muchoborskiej od ul. Klecińskiej do Trasy Świebodzkiej łącząca Centrum również z lotniskiem, – Trasa Nabycińska – (również nie pojawiła się jeszcze w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia) będąca przedłużeniem Trasy Świebodzkiej w kierunku północnym – od ul. Nabycińskiej przecinająca pl. Solidarności, ul. Długą i łącząc Kępę Mieszczarską, mostem przez Odrę do pl. Strzeleckiego, jako alternatywa dla zatłoczonej ul. Podwale, komunikując tym samym Centrum z dzielnicami północnymi miasta.

Sieć ulic lokalnych na terenie Centrum Świebodzkiego, poza wyżej opisanymi, projektuje się tak, by maksymalnie nawiązać do siatki ulic z poza obszaru, dzieląc go na kwartały o zbliżonych powierzchniach, wyznaczając place i skwery na ich skrzyżowaniach. Część ulic lokalnych można urządzić jako ciągi piesze.

Dzięki budowie Trasy Strzegomskiej – ulica Legnicka traci charakter miejskiej autostrady (trasa kategorii G) i staje się wielkomiejską aleją (droga lokalna L). Przecznice zostają odtworzone lub zaprojektowane. Przekrój zmniejszony do 2x2 + wydzielone torowisko tramwajowe w pasie rozdziału (jak al. Hallera, czy Powstańców Śląskich).

Wydaje się, że dla efektywnego skomunikowania terenu Centrum Świebodzkiego, tak z pozostałymi rejonami Wrocławia, jak i wewnątrz, należy zrezygnować z koncepcji budowy jednej dominującej trasy (która łatwo by się korkowała) ale postawić na wiele równorzędnych tras/ulic o przekroju nie większym niż istniejące arterie na południu miasta (jak al. Hallera, czy Powstańców Śląskich).

Propozycje zagospodarowania obszaru Centrum Świebodzkiego:

Jako Centrum Świebodzkie przyjęto obszar ograniczony od północy Trasą Strzegomską, od wschodu placem Orłąt Lwowskich, od południa nieczynną linią do Dworca Świebodzkiego (trasą Świebodzką), a od zachodu linią kolejową W-w Główny – W-w Mikołajów i ul. Góralską.

Obszar Centrum Świebodzkiego został zaprojektowany jako dzielnica o wielkomiejskim charakterze, z szerokimi alejami obsadzonymi szpalerami drzew (Trasa Strzegomska, Trasa Świebodzka i Śródmiejska Trasa Południowa) oraz siatką ulic lokalnych dzielących obszar na kwartały. Przebieg głównych tras komunikacyjnych, kształt obszaru objętego opracowaniem jak również urbanistyczne uwarunkowania przyległych terenów determinują podział terenu na kwartały i przebieg ulic lokalnych, będących przedłużeniem istniejących ulic spoza obszaru lub dawnych ich przebiegów, które postulują się przywrócić. Ulica Robotnicza jako jedyna istniejąca na tym obszarze ulica pozostaje w swoim historycznym przebiegu w niemalże niezmienionej formie. W jej centralnej części zbiegają się projektowane ulice lokalne będące przedłużeniem ulic: Od północy ul. Inowrocławskiej, od południa ul. Kolejowej oraz ulice nowoprojektowane. Takie ukształtowanie przestrzenne scala rozdzielone dotychczas przedmieście Świdnickie od południa i Mikołajskie od północy, harmonijnie wkomponowując nową dzielnicę w istniejącą tkankę miejską.

Podstawowym założeniem przyjętym przy proponowanych wariantach zagospodarowania obszaru Centrum Świebodzkiego jest niedopuszczenie za wszelką cenę na umieszczenie łącznika ulic Szpitalnej i Robotniczej w ciągu Śródmiejskiej Trasy Południowej na wiadukcie wyniesionym na 6 lub 7 metrów ponad poziom otaczającego terenu.

Takie rozwiązanie to same minusy. W bezpośrednim sąsiedztwie nie da się nic zbudować. Wywyższenie jezdnii ponad poziom ziemi znacznie zwiększa uciążliwość hałasu generowanego przez ruch uliczny. Porównując z przykładem Gądowianki można założyć, że obszar negatywnego wpływu estakady (przekroczenie hałasu ponad wszelkie normy), na którym lokowanie funkcji mieszkalnych jest niemożliwe, sięga 200 metrów od wiaduktu. A ograniczenie potencjalnych funkcji wpłynie bezpośrednio na cenę sprzedawanych w pobliżu gruntów.

Co gorsze estakada uniemożliwia skomunikowanie terenów Centrum Świebodzkiego ze ŚTP ze względu na różnicę poziomów co dodatkowo obniży ich wartość. Zastosowanie kilku równoległych ulic na poziomie terenu pozwoli natomiast doskonale skomunikować ten teren z pozostałą częścią miasta. Nie należy także zapominać, że rezygnacja ze zdaniem autorów zupełnie niepotrzebnego wiaduktu, znacznie ułatwi przyszłe połączenie tramwajowe wzdłuż Śródmiejskiej Trasy Południowej, co jest przecież planowane.

Proponowane warianty zagospodarowania Centrum Świebodzkiego

1. Wersja bez Dworca

Pierwszy z możliwych wariantów zakłada całkowitą rezygnację z funkcji kolejowych Dworca Świebodzkiego.

Wydaje się, że usytuowanie Dworca Świebodzkiego nie wymusza natychmiastowego powrotu do wykorzystywania go w swojej dawnej funkcji. Dzisiejsza rezygnacja z utrzymywania rezerwy kolejowej pozwoliłaby na maksymalizację zysków ze sprzedaży terenów usytuowanych w jego pobliżu.

Zakładając, że sam budynek pozostanie, można sobie wyobrazić, iż w przyszłości uda się go wykorzystać jako stację kolei podziemnej. Ten wariant może być punktem bazowym dla wariantów 3 i 5.

Zalety:

- uzyskanie największej możliwej powierzchni do zagospodarowania dla miasta,
- najniższa (zerowa) uciążliwość ruchu kolejowego,
- maksymalizacja zysków ze sprzedaży działek,

Wady:

- utrata możliwości skomunikowania kolejowego tego terenu,
- wysokie koszty ewentualnej budowy podziemnej linii SKM w przyszłości.

2. Wersja z odkrytym tunelem do Dworca Świebodzkiego

Istotną przeszkodą w bezkolizyjnym scaleniu obszaru Centrum Świebodzkiego z terenami przyległymi od południa mogą stać się w przypadku reaktywacji Dworca Świebodzkiego prowadzące do niego tory kolejowe – jeśli zostaną one poprowadzone, jak to ma miejsce obecnie, na poziomie „0”.

Bezpośrednia bliskość uniemożliwi harmonijne połączenie tkanki miejskiej wymuszając przekraczanie torowiska przy pomocy kładek lub tuneli.

Jednocześnie normy Prawa Budowlanego uniemożliwiają lokalizowanie bezpośrednio przy torach kolejowych niektórych funkcji budynków. Szczególnie trzeba tu zwrócić uwagę na nowe, znacznie bardziej rygorystyczne normy dotyczące hałasu, które praktycznie uniemożliwią przeznaczenie budynków w części zbliżonej do torowiska np. na cele mieszkalne.

Ograniczenie możliwych funkcji budowli na części działek znacznie wpłynie na ich cenę.

Z tego względu w wariantach 2 i 3 projektuje się torowisko w płytkim tunelu, zaś perony w zagłębieniu pomiędzy istniejącymi skrzydłami budynku dworca, przekryte przeszkloną halą.

Zalety:

- uzyskanie dużej powierzchni do zagospodarowania (choć z ograniczeniami),
- niewielka uciążliwość ruchu kolejowego,
- znacznie wyższe zyski ze sprzedaży działek niż w przypadku lansowanego obecnie rozwiązania z przejściem Śródmiejskiej Trasy Południowej wiaduktem nad torowiskiem,

Wady:

- koszty budowy „płytkiego tunelu”,
- konieczność zorganizowania peronów na Dworcu Świebodziem w poziomie minus 1,
- mniejsze ograniczenie negatywnego wpływu hałasu (niż np. w wariantcie 3) na możliwe zyski ze sprzedaży działek

3. Wersja z zabudowanym tunelem do Dworca Świebodziem z trasą nad tunelem

Ta wersja jest rozwinięciem pomysłu z wersji 2. Zakłada ona zadaszenie płytkiego tunelu. Dach ten mógłby się stać podbudową pod miejską aleję. Dzięki temu osiągnęte są dwa podstawowe zyski. Po pierwsze ograniczamy hałas, zwiększając wartość najbliższych działek. Po drugie budując ulicę poprawiamy skomunikowanie terenów, co dodatkowo pozwala na zwiększenie zysku za sprzedaż działek – poprzez uatrakcyjnienie oferowanych terenów potencjalnym nabywcą.

Dodatkowym zyskiem dla miasta byłoby w tym przypadku możliwość zbudowania nie jednej dużej, ale kilku ulic, które znacznie poprawiłyby przepustowość w tym terenie. Zagłębienie torowiska w płytkim tunelu (wersja 2) byłoby tańsze niż omawiany obec-

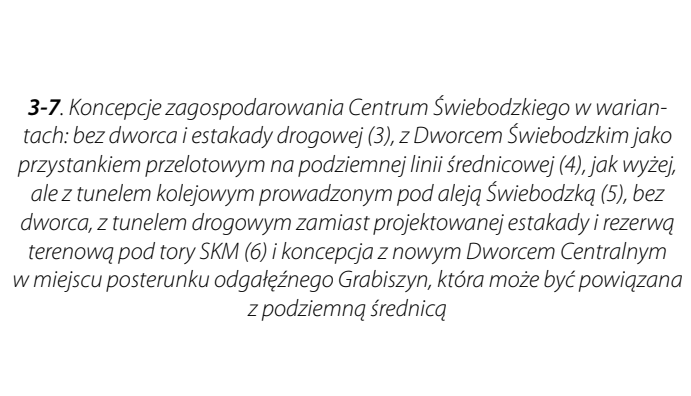
nie wariant z trasą nad tunelem. Ale potencjalne zyski ze sprzedaży działek powinny w znacznym stopniu zrekomensować te wydatki.

Zalety:

- uzyskanie największej możliwej powierzchni do zagospodarowania bez utraty funkcji kolejowej tego terenu,
- minimalna uciążliwość ruchu kolejowego,
- znacznie wyższe zyski ze sprzedaży działek niż w przypadku lansowanego obecnie rozwiązania z przejściem Śródmiejskiej Trasy Południowej wiaduktem nad torowiskiem oraz wariantu nr 2 z „płytkim tunelem”,

Wady:

- koszty budowy tunelu
- konieczność zorganizowania peronów na Dworcu Świebodziem w poziomie minus 1.



3-7. Koncepcje zagospodarowania Centrum Świebodziem w wariantach: bez dworca i estakady drogowej (3), z Dworcem Świebodziem jako przystankiem przelotowym na podziemnej linii średnicowej (4), jak wyżej, ale z tunelem kolejowym prowadzonym pod aleją Świebodzią (5), bez dworca, z tunelem drogowym zamiast projektowanej estakady i rezerwą terenową pod tory SKM (6) i koncepcja z nowym Dworcem Centralnym w miejscu posterunku odgałęźnego Grabiszyn, która może być powiązana z podziemną średnicą



8-9. M. Berg, L. Moshhammer, R. Konwiarz – projekt przebudowy centrum Wrocławia, 1919. Nowo projektowany dworzec znajduje się w lewej dolnej części planu, grafika przedstawia widok projektowanej alei prowadzącej od ul. Kazimierza Wielkiego do Dworca z perspektywy pieszej. Architektura gmachów uderza swoją aktualnością, blisko przypominając wznoszony właśnie Sky Tower i niedawno zbudowany biurowiec Grunwaldzki Center. (wroclaw.hydral.com.pl)

4. Wersja bez Dworca Świebodzkiego z tunelem w ciągu ŚTP i z rezerwą pod tory SKM

W tym wariantcie Dworzec Świebodzki pozostaje nieczynny, od południowej strony postawiono rezerwę terenu pod ewentualne tory dla SKM.

Ze względu na ewentualną kolizję przyszłych torów ze Śródmiejską Trasą Południową, na której zakłada się duże potoki ruchu, trasą tą zagłębia się w płytkim tunelu pod rezerwą terenową i Trasą Świebodzką.

Takie rozwiązanie jest korzystniejsze niż budowa estakady w ciągu ŚTP ze względu na mniejsze – negatywne oddziaływanie na

przyległe tereny, które można efektywniej zagospodarować.

Jednym z minusów jest brak skomunikowania Trasy Świebodzkiej z ŚTP i w przyszłości w przypadku budowy torów w poziomie „0” rezygnacja z połączeń drogowych od południa.

Wariant ten jest zbliżony do wariantu nr 1 w zakresie rezygnacji z funkcji kolejowych Dworca Świebodzkiego. Pozostawienie rezerwy terenu pozwoli na tańszy powrót do tej funkcji w przyszłości. Wpłyne jednak negatywnie na dzisiejsze korzyści ze sprzedaży wszystkich gruntów na obszarze Centrum Świebodzkiego, ze względu na „zamrożoną” rezerwę.

Ten wariant jest optymalny dla wprowadzenia w przyszłości dla potrzeb SKM tzw. lekkich pociągów typu tramwajowego (jak WLB w Wiedniu)

Zalety:

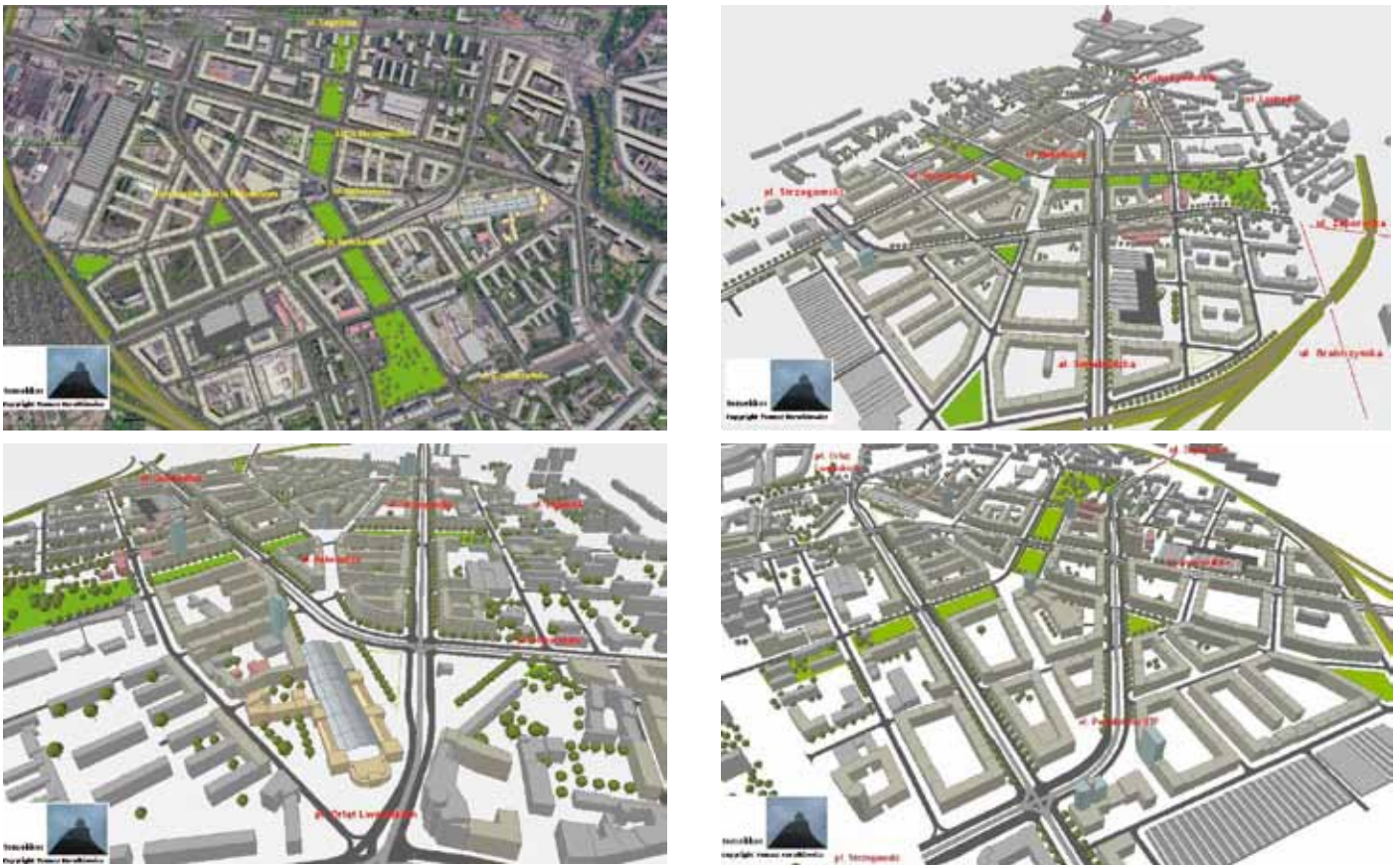
- uzyskanie sporej powierzchni do zagospodarowania,
- znikoma uciążliwość ruchu kolejowego,
- możliwość taniego wprowadzenia w przyszłości dla potrzeb SKM tzw. lekkich pociągów typu tramwajowego,

Wady:

- niższe korzyści materialne ze sprzedaży terenów niż w innych wariantach,
- koszty powrotu do funkcji kolejowej Dworca Świebodzkiego.

5. Wersja z nowym Dworcem Centralnym zamiast Dworca Świebodzkiego

Ostatni z proponowanych wariantów zakłada likwidację Dworca Świebodzkiego w jego funkcji kolejowej i budowę nowego Dworca Centralnego. Już w 1919 roku Max Berg i Richard Konwiarz w swoich projektach przebudowy centrum Wrocławia proponowali budowę nowego Dworca Centralnego dla Wrocławia w rejonie dzisiejszych ulic Kolejowej, Tęczowej i Braniborskiej. Tory kolejowe z Dworca Głównego planowano poprowadzić ul. Kolejową aż do przecięcia z linią do Świebodzic i dalej po trasie kolei Marchijskiej i łącznika do stacji W-w Mikołajów. W ich koncepcji Dworzec Świebodzki miał zostać całkowicie zlikwidowany i rozebrany. Piąty wariant wzorowany jest na tej samej myśli, lecz bez rozbiórki Dworca. Zmiany w tkance miejskiej, które zaszły w ciągu 90 lat, uniemożliwiają lokowanie Wrocławskiego Dworca Centralnego dokładnie w tym samym miejscu, w którym planowali to zrobić architekci na początku XX wieku, głównie ze względu na koszty koniecznych wyburzeń i wykupu terenów. Ale nie przekreślają pomysłu. Dziś można go ulokować na rozwidleniu magistrali W-w Główny – W-w Mikołajów (linia 271 Wrocław Główny – Poznań Główny) oraz W-w Główny – W-w Muchobór (linia 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny), jako stację górną oraz linii W-w Świebodzki – W-w Zachodni (linia 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec) jako stację dolną czołową. Taka lokalizacja zapewnia znacznie lepsze połączenie nowego dworca we wszystkich kierunkach, niż w przypadku reaktywacji Dworca Świebodzkiego. Nowy dworzec byłby także doskonałym dworcem przesiadkowym przy uwzględnieniu połączenia kolejowego z lotniskiem. Rozwiąże to problem dokąd kursować ma pociąg z lotniska. Przykładowo gdyby chciał żeby zatrzymywał się na Dworcu Świebodzkim pasażer chcący dostać się z lotniska do Oleśnicy czy Oławy musiałby pokonać drogę Świebodzki – Główny tramwajem by tam się przesiąść w kolejny pociąg.



10-13. Wizualizacje koncepcji zabudowy Centrum Świebodzkiego: widok lotniczy (10), od posterunku Grabiszyn w stronę Rynku (11), od pl. Orłąt Lwowskich wzdłuż ul. Robotniczej (12) i od pl. Strzegomskiego na południowy wschód (13)

Tymczasem dzięki budowie Dworca Centralnego można stworzyć jedno kolejowe centrum przesiadkowe. Wrocław Centralny mógłby się więc stać wrocławskim odpowiednikiem warszawskiego Dworca Centralnego – idealnego punktu przesiadkowego dla podróżujących w każdym kierunku – bez infrastruktury postojowej. Byłby to więc w istocie dworzec przelotowy. Wrocław Główny pozostałby główną stacją węzłową (na wzór Warszawy Wschodniej).

Nowy Dworzec Centralny zostałby zlokalizowany w sąsiedztwie przyszłego Centrum Wrocławia. Byłby to najlepiej położony dworzec w mieście.

Zalety:

- uzyskanie największej możliwej powierzchni do zagospodarowania terenów Centrum Świebodzkiego,
- znikoma uciążliwość ruchu kolejowego na terenach Centrum Świebodzkiego,
- uzyskanie idealnego dworca przesiadkowego dla wszystkich kierunków kolejowych w mieście,
- maksymalizacja zysków ze sprzedaży działek uzyskana także poprzez uatrakcyjnienie ich bliskością przyszłego kolejowego węzła przesiadkowego,

Wady:

- koszty budowy nowego Dworca,
- konieczność dostosowania do niego wrocławskiego węzła kolejowego.

Wnioski

Obszar nazwany tutaj Centrum Świebodzkim, poprzez przekształcenie i sprzedaż tych terenów, może się stać nowoczesnym centrum Wrocławia. Wielkomiejską dzielnicą biurowo-handlową z wyraźnymi funkcjami mieszkaniowymi dzięki najlepszej komunikacji konkurencyjną dla terenów pełniących dziś funkcje centralne, czyli Starego Miasta.

Wydaje się, że aby to osiągnąć, najkorzystniej zdecydować się na wersję 3, z zabudowanym tunelem do Dworca Świebodzkiego i z trasą nad tunelem. Pozwala on na maksymalizację zysków, tak dla sprzedającego, jak i dla miasta – jednocześnie nie przekreślając planów wykorzystania dworca dla celów transportu szynowego na Lotnisko. Dodatkowo wariant ten daje w przyszłości możliwość na rozważenie pociągnięcia w kierunku Wielkiej Wyspy linii podziemnej i dalej w kierunku Psiego Pola.

Interesujący wydaje się także wariant 5, czyli budowa Wrocławskiego Dworca Centralnego – głównej stacji przesiadkowej dla miasta i regionu. Oczywiście budowa nie będzie tania, ale pozwoli na wprowadzenie od razu w życie wariantu 1 – czyli całkowitą rezygnację z funkcji transportowych Dworca Świebodzkiego wraz z prowadzącymi do niego torami co pozwoli na sprzedaż wszystkich omawianych gruntów po najkorzystniejszych cenach.

Każdy z omówionych wariantów można podzielić na etapy realizacji.

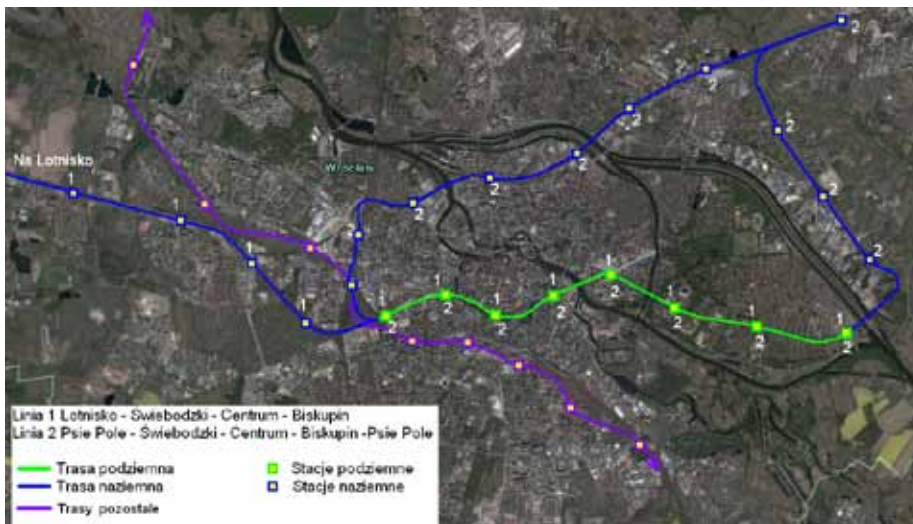
Obszar należący do Gminy Wrocław położony jest na północ od ul. Robotniczej i ten teren bez względu na przyjęty wariant dla dworca można zacząć zagospodarowywać od razu wg przedstawionej koncepcji.

Tereny należące do PKP S.A. można zagospodarowywać po przyjęciu jednego z wariantów natomiast tereny zlokalizowane w rejonie ŚTP i na zachód od niej po uregulowaniu spraw własnościowych z obecnymi użytkownikami.

Dla właściwego, optymalnego zagospodarowania ww. terenów niezbędne są regulacje prawne i geodezyjne. Najlepszym rozwiązaniem byłoby scalenie poszczególnych działek, zarówno tych miejskich, kolejowych oraz Skarbu Państwa i ponowna ich parcelacja, dostosowana do nowego kształtu zagospodarowania terenu i wytyczonych korytarzy transportowych.

Pozwoli to na uzyskanie optymalnych kształtów dla nowych działek, przez co zwiększy się ich atrakcyjność dla przyszłych inwestorów. Pozwoli to także na stworzenie spójnej i zwartej zabudowy.

Rozbicie dużych działek na mniejsze pozwoli na łatwiejszą ich sprzedaż (oraz zwiększenie zysków z tej sprzedaży) i etapowanie zagospodarowywania całego terenu oraz będzie bezpieczniejsze zarówno dla sprzedającego jak i przyszłych inwestorów. Dzięki



14. Podziemna kolejowa trasa średnicowa wykorzystująca Dworzec Świebodzki jako przystanek



15. Proponowany układ przystanków tramwajowych na obszarze Centrum Świebodzkiego

takiemu zabiegowi nie popełni się ponownie błędu jakim była sprzedaż dużego terenu Centrum Południowego (pomiędzy hotelem „Wrocław” a byłym Poltegozem) jednemu inwestorowi, który obecnie ma problemy z realizacją inwestycji i zobowiązań w stosunku do sprzedającego (UM Wrocławia). Mniejsze działki wpłyną korzystnie na jakość zabudowy i urozmaicą krajobraz miasta.

Dworzec Mikołajów zamiast Dworca Świebodzkiego

Mając na uwadze odzyskanie jak największej przestrzeni zaplecza dworca dla stworzenia tam pełnowartościowej tkanki miejskiej, myśląc o tym obszarze jako wiel-

komiejskiej dzielnicy, mogącej w przyszłości stać się właściwym Centrum miasta (wrocławskim City) z góry odrzucamy możliwość połączenia dworca torami zbudowanymi na powierzchni ziemi. Takie rozwiązanie kolidowałoby z potencjalnymi ulicami, które obszar ten mogą skomunikować i urbanistycznie scalić z dzielnicami położonymi w sąsiedztwie. Rozwiązanie takie zdeterminuje również konieczność budowy tunelu, lub co gorsza estakady w ciągu Śródmiejskiej Trasy Południowej. Budowa torów w poziomie „0” i budowa estakady w ciągu ŚTP wymusi zachowanie wymaganych przez przepisy odległości, co negatywnie wpłynie na intensywność zabudowy, stopień wykorzystania terenu i potencjalne zyski ze sprzedaży gruntów.

Śródmiejska Trasa Południowa i Trasa Świebodzka powinny zostać zaprojektowane jako wielkomiejskie aleje, ze szpalerami drzew, zabudowane pierzejami budynków o zróżnicowanych funkcjach. Budowa torów i estakady przekreśla taką wizję.

Dlatego zasadniczą kwestią jest przyszłość Dworca Świebodzkiego. Wcześniej zaprezentowaliśmy kilka wariantów zagospodarowania Centrum Świebodzkiego, w których uniknięto budowy wyżej wymienionej estakady. Warianty te, poza jednym, zakładały przywrócenie w przyszłości funkcji kolejowej Dworca Świebodzkiego. Jedynym rozsądnym rozwiązaniem było wybudowanie tunelu, przekształcenie Świebodzkiego na dworzec z peronami podziemnymi. Byłoby to jednak rozwiązanie drogie i pracochłonne.

Głównymi argumentami reanimacji dworca jest możliwość stworzenia z niego stacji obsługującej ruch pociągów lokalnych z lotniska, przejścia części ruchu kolejowego z Dworca Głównego, budowa stacji SKM - a także w dalszej przyszłości kontynuacji tunelu od podziemnego dworca jako zaczątku wrocławskiego metra.

Mimo tych argumentów i niewątpliwie dobrej lokalizacji dworzec ten ma jednak same minusy:

- nie jest w stanie obsłużyć wszystkich kierunków,
- nie ma praktycznie możliwości połączenia go z Dworcem Głównym,
- nie ma odpowiedniego zaplecza,
- ma ograniczoną pojemność,
- jest dworcem czołowym.

Połączenie go linią kolei z lotniskiem również wydaje się mało korzystne, gdyż byłoby to jedno z niewielu połączeń, które mogłyby obsługiwać, zatem oprócz stacji docelowej nie byłby dworcem przesiadkowym. Najrozsądniejszym zatem rozwiązaniem jest rozbudowa Dworca Głównego o dodatkowy peron dla kolejki SKM, obsługującej ruch na lotnisko oraz w razie konieczności dobudowy 1–2 torów do istniejącej estakady. Pociągi z lotniska jeździłyby na Dworzec Główny, ale dzięki stosunkowo niewielkim nakładom w porównaniu do budowy tunelu – również na Dworzec Mikołajów i Dworzec Nadodrze. Przedstawiamy rozwinięcie wersji, która zakłada rezygnację z funkcji kolejowej Dworca Świebodzkiego.

W zamian odbudowy torów do Dworca Świebodzkiego, które zdegradują potencjał jego otoczenia albo budowy kosztownego tunelu - korzystniejszym rozwiązaniem wydaje się budowę łącznika od linii 274 (W-w Świebodzki – Zgorzelec) do linii 271 (W-w Główny – Poznań Główny). Dzięki takiemu rozwiązaniu pociągi od strony W-w Zachodni, W-w Muchobór i w przyszłości W-w Lotnisko będą mogły pojechać na Dworzec Główny (jak obecnie), ale również skręcić na

Dworzec Mikołajów i Dworzec Nadodrze. Oprócz korzyści płynących z optymalnego rozproszczenia po mieście pociągów z lotniska, plusem takiego rozwiązania jest odciążenie Dworca Głównego. Pociągi jadące liniami 274 od strony W-w Zachodni czy 273 od strony W-w Muchobór, będą mogły skręcić w kierunku Dworca Mikołajów i kontynuować bieg w kierunku Poznania przez W-w Popowice, czy w kierunku Oleśnicy przez Dworzec Nadodrze, bez konieczności jazdy przez Dworzec Główny. Rozwiązanie takie wymusza poza budową ww. łącznika – konieczność budowy na stacji W-w Mikołajów pary torów i rozbudowę go z roli stacji do funkcji dworca przelotowego, z całą niezbędną infrastrukturą (jak np. Berlin Spandau). Budowa łącznika kolejowego wymusza konieczność innego przeprowadzenia Trasy Świebodzkiej. Jej przebieg w związku z kolizją z planowanym łącznikiem kolejowym przeprojektujemy. Dotychczas przeprowadzona równolegle do linii 274 (W-w Świebodzi – Zgorzelec) – teraz skrzyżowana, przechodząc przez teren byłej fabryki Pafawag i dalej do Trasy Czeskiej.

Dworzec Mikołajów z racji swojego położenia, przelotowego układu torów i po budowie łącznika możliwości obsługi wszystkich kierunków góruje nad możliwościami reanimowanego Dworca Świebodzkiego.

Głównymi zaletami rozbudowy Mikołajowa do roli dworca są zatem:

- centralne położenie geograficzne na mapie miasta,
- bliskość dużych dzielnic mieszkaniowych,
- bliskość rozbudowujących się w jego rejonie funkcji usługowych (centra handlowe, biura)
- lokalizacja przy jednej z głównych arterii miejskich – ul. Legnickiej i planowanej Trasy Strzegomskiej,
- przelotowy układ torów,
- możliwość obsługi wszystkich kierunków,
- doskonałe połączenie z pozostałymi dworcami: Głównym i Nadodrze,

- możliwość rozbudowy układu torowego (MPZP zakłada rezerwę)
- sąsiedztwo niezabudowanego terenu po byłym wzgórzu Mikołajskim, dającego możliwość wykreowania wielkomiejskiego sąsiedztwa z funkcjami obsługi podróży (hotele, przystanki KZ, usługi) i innymi funkcjami (biura, mieszkania, handel).

Siatka ulic miejskich, kwartały zabudowy, nowa linia tramwajowa w osi alei łączącej obecną ul. Legnicką z planowaną Trasą Strzegomską. (Legnicka i Trasa Strzegomska docelowo oczywiście jako miejskie aleje z drzewami i licznymi przecznicami). Na zachód od dworca – zabudowa śródmiejska (hotele, hostele, biura oraz handel i mieszkania jako funkcja uzupełniająca). Stacja Mikołajów i estakada kolejowa w jej obrębie rozbudowana o 2 tory od strony zachodniej – dla pociągów towarowych zjeżdżających z obwodnicy towarowej. Dzięki takiemu układowi pociągi towarowe przejadą przez stację „tranzystem” z ominięciem torów osobowych i peronów. Za wiaduktem nad ul. Legnicką pociągi towarowe zjadą na tory ogólne w kierunku W-w Popowice lub Dworca Nadodrze. Istniejące obecnie 4 tory po modernizacji i przystosowaniu układu torowego – zostaną przeznaczone jedynie dla obsługi pociągów osobowych z Dworca Głównego, Dworca Mikołajów, stacji W-w Zachodni i stacji W-w Popowice.

Przyszłość Dworca Świebodzkiego – to Dworzec Mikołajów.

Obszar Centrum Świebodzkiego w 100% przeznaczony dla potrzeb przyszłej wielkomiejskiej dzielnicy (pod zabudowę, aleje, ulice, place, skwery i zieleń), funkcja kolejowa przeniesiona na Dworzec Główny i Dworzec Mikołajów. Rezygnacja z funkcji kolejowej Dworca Świebodzkiego w tej koncepcji nie przekreśla jednak całkowicie możliwości budowy w dalszej przyszłości linii podziemnej do Dworca Świebodzkiego – jako początku

trasy metra. Korytarz transportowy pod Trasą Świebodzka i rezerwa terenu na rozwidlenie łączników do dworca Głównego i Dworca Mikołajów stwarza możliwość budowy takiego tunelu.

Transport tramwajowy

Zaplanowano bardzo dobre skomunikowanie wewnętrzne dzielnicy oraz powiązanie jej z resztą miasta za pomocą transportu szynowego. Odpowiednio gęste rozmieszczenie przystanków na projektowanych alejach stanowi kompromis pomiędzy wysokim tempem przemieszczania się właściwym dla wydzielonego torowiska oraz dobrą dostępnością tramwaju. Planowane ciągi, przecinające się w układzie wielkiego trójkąta, tworzą dwie nowe trasy tramwajowe o charakterze promieniowym (aleje Strzegomska i Świebodzka) oraz jedną o charakterze obwodowym (Śródmiejska Trasa Południowa). Wytworzony w ten sposób zasadniczy ruszt transportowy łączy się w logiczny sposób z przyległymi dzielnicami i projektowanymi cięgami, np. linia tramwajowa w Obwodnicy Śródmiejskiej stanowi logiczną kontynuację planowanego torowiska w ulicy Zaporoskiej, łącząc w ten sposób Krzyki i Oporów z dzielnicami północnymi z pominięciem Starego Miasta. Układ ten przewiduje powstanie co najmniej czterech atrakcyjnych węzłów przesiadkowych w obrębie dzielnicy.

Wysoce pożądane jest wprowadzenie wysokiego standardu podróży transportem zbiorowym przez zastosowanie nowego taboru ze znacznym udziałem niskiej podłogi, ściśle dopasowanego do krawędzi przystankowych (zerowa wysokość wejścia), odpowiednio wysoką liczbą miejsc siedzących w pojeździe, w atrakcyjnym taktie i wszystkimi innymi udogodnieniami charakterystycznymi dla nowoczesnych systemów transportowych w krajach rozwiniętych. ◀

Targi TRAKO 2011 i Konkurs im. Profesora Czesława Jaworskiego

Kolejna, 9. edycja, MIĘDZYNARODOWYCH TARGÓW KOLEJOWYCH TRAKO 2011 odbędzie się w dniach 11 – 14 października 2011 r. w Gdańsku.

Jest to największe i najbardziej prestiżowe w Polsce oraz drugie w Europie spotkanie branży transportu szynowego i prezentacja aktualnego poziomu rozwoju systemów transportowych oraz infrastruktury kolejowej w Polsce, Europie i na świecie.

Patronat Honorowy Targów:

- Cezary Grabarczyk - Minister Infrastruktury
- Andrzej Wach - Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny PKP S.A.
- Prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch - Przewodniczący Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk
- Tadeusz Szozda - Przewodniczący Organizacji Współpracy Kolei
- prof. dr hab. inż. Jerzy Barglik - Prezes Stowarzyszenia Elektryków Polskich
- prof. dr hab. inż. Antoni Szydło - Prezes Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP



Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP organizuje dla firm biorących udział w Targach Konkurs im. Prof. Czesława Jaworskiego na najlepsze rozwiązania w technologii i produkcji urządzeń dla potrzeb trakcji elektrycznej.

Nagrodą jest statuetka fundowana przez Zarząd Krajowy SITK. W konkursie mogą uczestniczyć firmy polskie oraz zagraniczne, których wyroby czy innowacyjne rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne są zastosowane w Polsce. Nagrodę wręcza Prezes Stowarzyszenia podczas uroczystej Gali Targów.

Udział w konkursie jest dla firm dodatkową promocją. Zapraszamy!

Więcej na stronach www.mtgsa.pl; www.sitk-rp.ogr.pl