

Układ komunikacyjny szansą przyszłości Wrocławia

Spis treści

Wrocław jako historyczny węzeł komunikacyjny.....	2
„Komunikacyjny duch” Wrocławia.....	3
Wrocław jako węzeł kolejowy, żeglugowy i lotniczy.....	6
Uwarunkowania komunikacyjne Wrocławia w latach 1945-1989.....	7
Uwarunkowania komunikacyjne Wrocławia po roku 1989.....	7
Makroskala – konstatacja i wizje.....	8
Skala pośrednia – konstatacja i wizje.....	12
Mikroskala – konstatacja i wizje.....	12
Podsumowanie.....	15

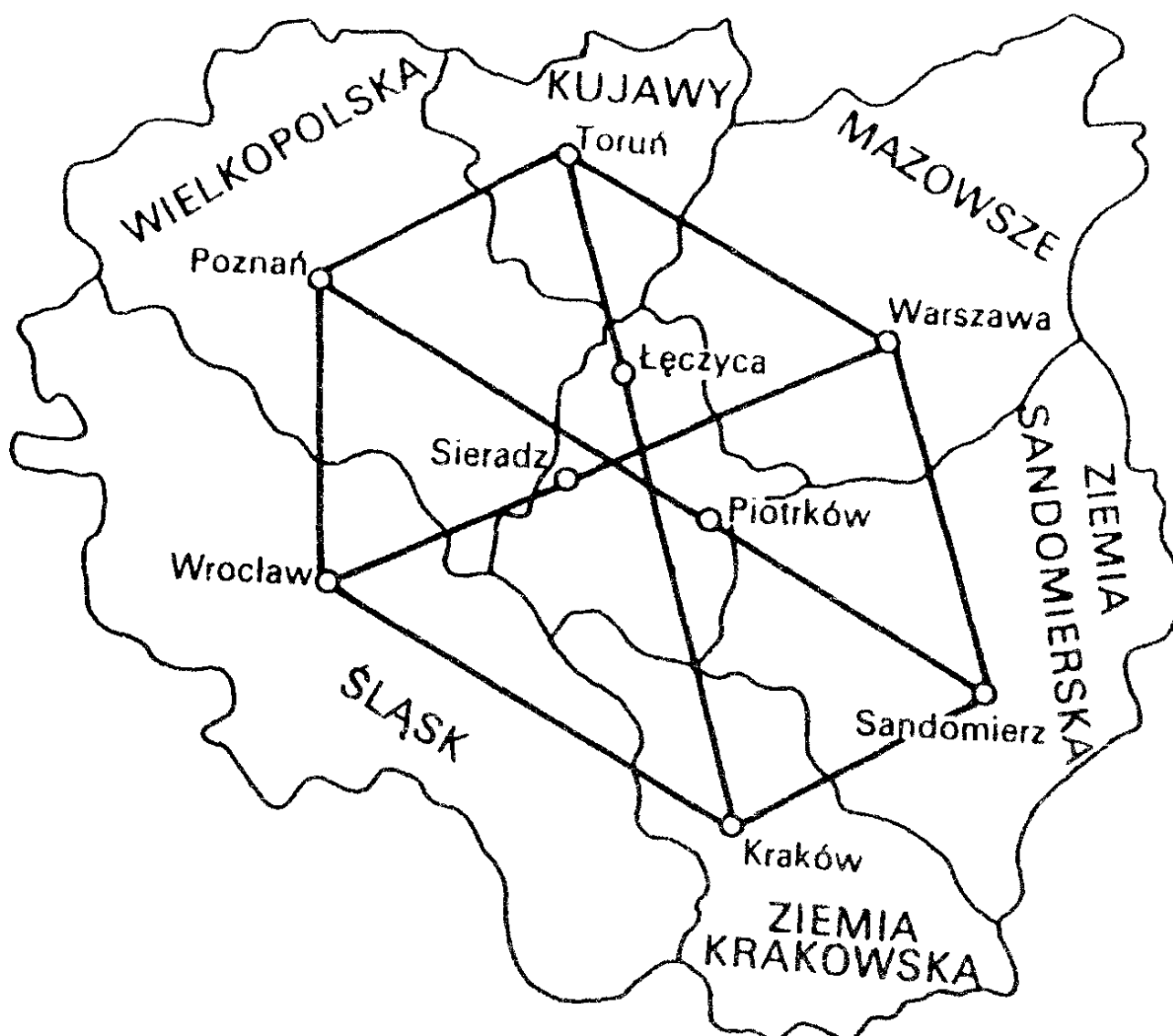
Wykaz rysunków

Ilustracja 1: Średnicowo-obwodowy model systemu komunikacyjnego ziem polskich w XIV w. (opr. A. Piskozub).....	2
Ilustracja 2: Zespół osadniczy Wrocławia na początku XII w. na tle dawnego i obecnego układu sieci wodnej i głównych szlaków komunikacyjnych : A – miasto lewobrzeżne, B – teren książy, C – Ostrów (opr. E. Małachowicz).....	3
Ilustracja 3: Sieć autostrad III Rzeszy w 1939 r. (wg Knaurs Lexikon).....	4
Ilustracja 4: System komunikacyjny Polski, odtwarzający tradycje średnicowo-obwodowego systemu komunikacji Polski piastowskiej (opr. A. Piskozub).....	5
Ilustracja 5: System komunikacyjny Polski nawiązujący do koncepcji W. Christallera (opr. autora).....	6
Ilustracja 6: Sieć projektowanych autostrad i dróg ekspresowych w Polsce (wg CUP).....	8
Ilustracja 7: Kierunki poprawy obsługi kolejowej komunikacji pasażerskiej w geograficznym centrum Polski Ludowej (opr. A. Piskozub). 1 – linie kolejowe istniejące; 2 – linie kolejowe projektowane współcześnie, 3 – nowe odcinki sieci kolejowej projektowane w pierwszych latach istnienia PRL.....	9
Ilustracja 8: Centralna Obwodnica Wodna (COW) – model integracji dróg żeglownych dorzeczy Wisły i Odry (opr. A. Piskozub). 1 – rzeki tworzące pierścień COW, 2 – projektowane kanały COW; 3 – połączenia COW z portami morskimi, 4 – miasta powyżej 300 tys. mieszkańców; 5 – inne miejscowości.....	10
Ilustracja 9: Koncepcje powiązania średnicowo-obwodowego modelu komunikacyjnego Polski z ogólnoeuropejską siecią komunikacyjną (opr. A. Piskozub).....	11
Ilustracja 10: Sieć uliczna opracowana na potrzeby modelu symulacyjno-decyzyjnego (opr. T. Zipser z zespołem).....	13
Ilustracja 11: System obwodnic Wrocławia w studiach do planu ogólnego (opr. autora).....	14

Wrocław jako historyczny węzeł komunikacyjny

Od zarania swojej historii Wrocław był najważniejszym węzłem drogowym w południowo-zachodniej części ziem polskich.

W czasach piastowskich największe znaczenie miały trakty handlowe wychodzące z Wrocławia w następujących kierunkach: centrum Wielkopolski z pierwszą stolicą Polski – Poznaniem, Małopolski z drugą stolicą – Krakowem, Mazowsza (przez Sieradz), Górnym Łużyc (przez Legnicę i Zgorzelec) oraz Pragi Czeskiej i Moraw. Obecna ul. Piaskowa przebiegał szlak bursztynowy – znad Adriatyku ku brzegom Bałtyku. Z Wrocławia wychodziły drogi w kierunku Legnicy, Poznania (początkowo przez Czestram – Śrem, następnie przez Trzebnicę, Żmigród), Kalisza (początkowo przez Odolanów, obecnie przez Syców), Radomska (początkowo przez Oleśnicę – Namysłów – Wieluń, później przez Oleśnicę – Bolesławiec), Torunia (przez Koźmin – Pyzdry), Pragi czeskiej (początkowo przez Świdnicę – Zagórze Śląskie, obecnie przez Kłodzko – Kudowę), Brna (przez Brzeg – Nysę – Opawę – Ołomuniec) (rys. 1).



Ilustracja 1: Średnicowo-obwodowy model systemu komunikacyjnego ziem polskich w XIV w. (opr. A. Piskozub)

Z chwili zhołdowania Śląska przez Królestwo Czech trakt handlowy na północ (w kierunku Poznania) słabł, zanikł też całkowicie kierunek północno-wschodni (na Mazowsze).

Po podboju Śląska przez Prusy kierunki te odżyły nieco w związku ze wzrostem roli Ostrowa Wielkopolskiego. Coraz większego znaczenia zaczął nabierać kierunek północno-zachodni na Szczecin (wzdłuż Odry) oraz na Berlin. Jego przestrzennym potwierdzeniem stała się zbudowana w latach trzydziestych XX w. autostrada śląsku (z Berlina w kierunku Gliwic).

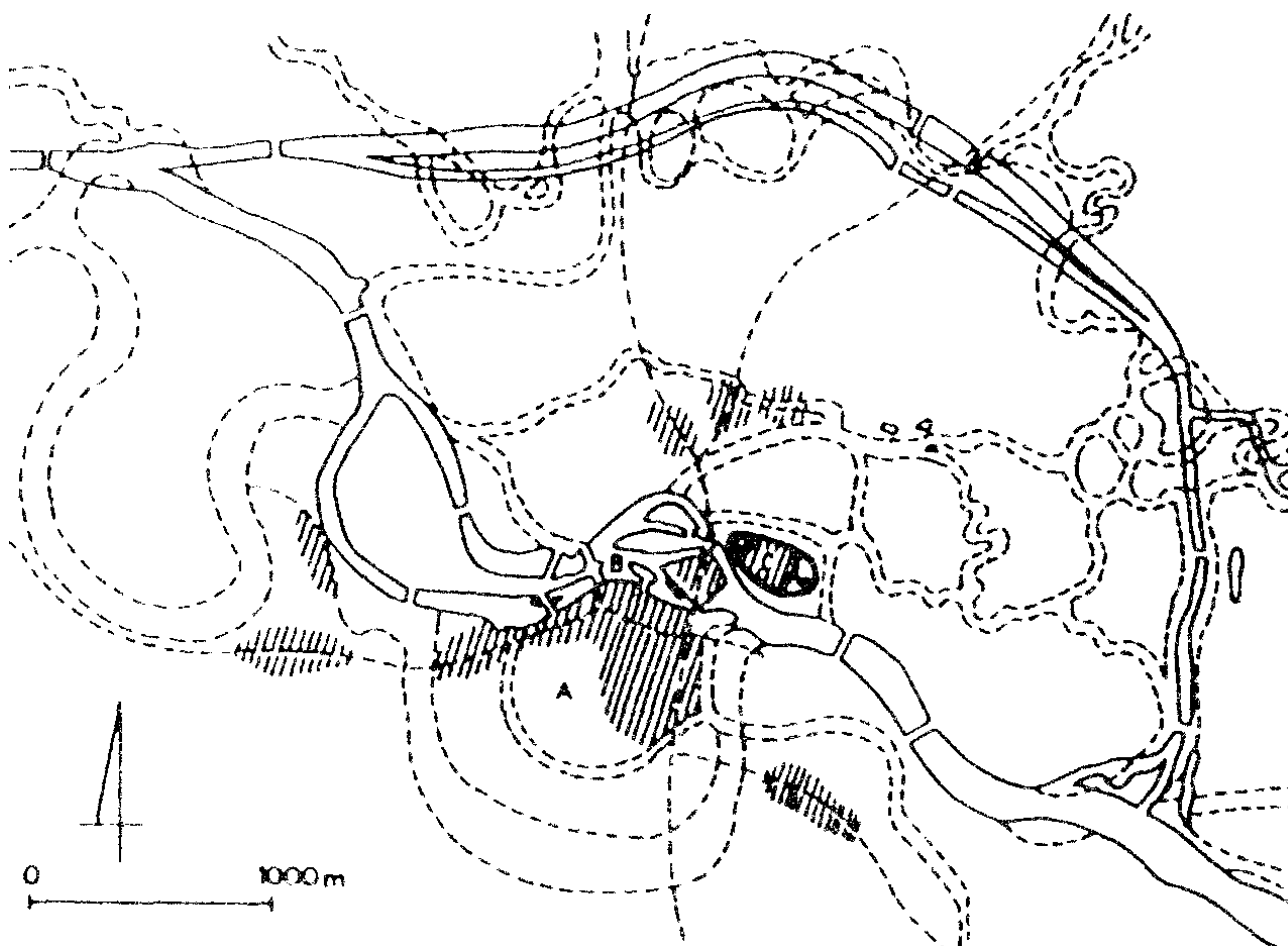
„Komunikacyjny duch” Wrocławia

Silny rozwój Wrocławia wiązać należy z pogranicznym charakterem całej dzielnicy śląskiej, jak również z korzystnym położeniem w dolinie Odry. Na Dolnym Śląsku sieć komunikacyjna od najdawniejszych czasów uzależniona była od ukształtowania geograficznego doliny Odry [i] przepraw przez nią. Jak również od lokalizacji możliwych do przejścia przełęczy górskich.

W czasach piastowskich, gdy obronną rubież Śląska wyznaczały m in. zamki w Bolkowie i Książu, o obliczu Wrocławia decydował kierunek wschód-zachód:

z Legnicy do Środy Śląskiej (tu kupcy w drodze do Wrocławia mogli zażyć zasłużonego i bezpiecznego odpoczynku), dalej przez Oławę, Brzeg ku Opolu. Celem był Kraków, Lwów, a w końcowym efekcie – wybrzeże Morza Czarnego, Kierunek północny związany był ze szlakiem solnym nad Bałtyk (Poznań-Wałcz-Czaplinek-Drahim-Kołobrzeg). Układ szlaków handlowych uzupełniony był szlakiem północno-wschodnim – na Mazowsze przez Sieradz (rys. 2).

W okresie przynależności do Czech Śląsk – a Wrocław z nim razem – pełnił rolę pogranicza odgradzonego od jądra państwa górami. Owo odgródenie nakazywało wzmocnienie silnego administracyjnego centrum, które zapewniałoby sprawne i bezpieczne przeprawy przez Odrę, jak też kontrolowałyby całą prowincję. Odkopywane dzisiaj bądź odtwarzane fragmenty fortyfikacji miejskich

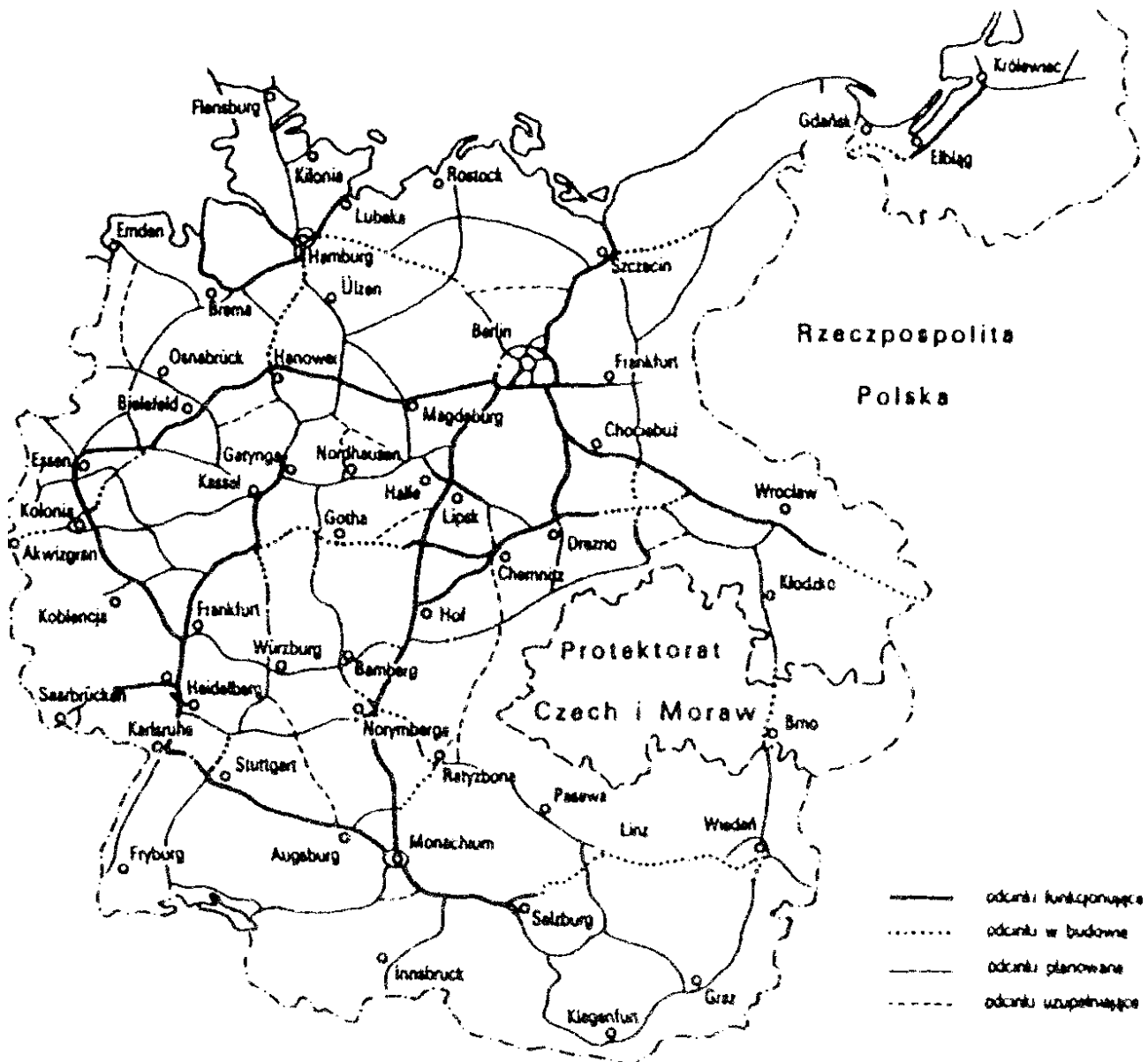


Ilustracja 2: Zespół osadniczy Wrocławia na początku XII w. na tle dawnego i obecnego układu sieci wodnej i głównych szlaków komunikacyjnych : A – miasto lewobrzeżne, B – teren książy, C – Ostrów (opr. E. Małachowicz)

potwierdzają pośrednio – ze względu na ogrom zaangażowanych środków – rolę pełnioną przez Wrocław w tamtym czasie. Miasto ukierunkowane było ku południu, tam też wiodły główne szlaki handlowe – ku Pradze i na Wiedeń. Rozwijający się u podnóża Sudetów i w Kotlinie Kłodzkiej przemysł ekspediował swoje wyroby na południe – do Pragi, i na północ – właśnie do Wrocławia.

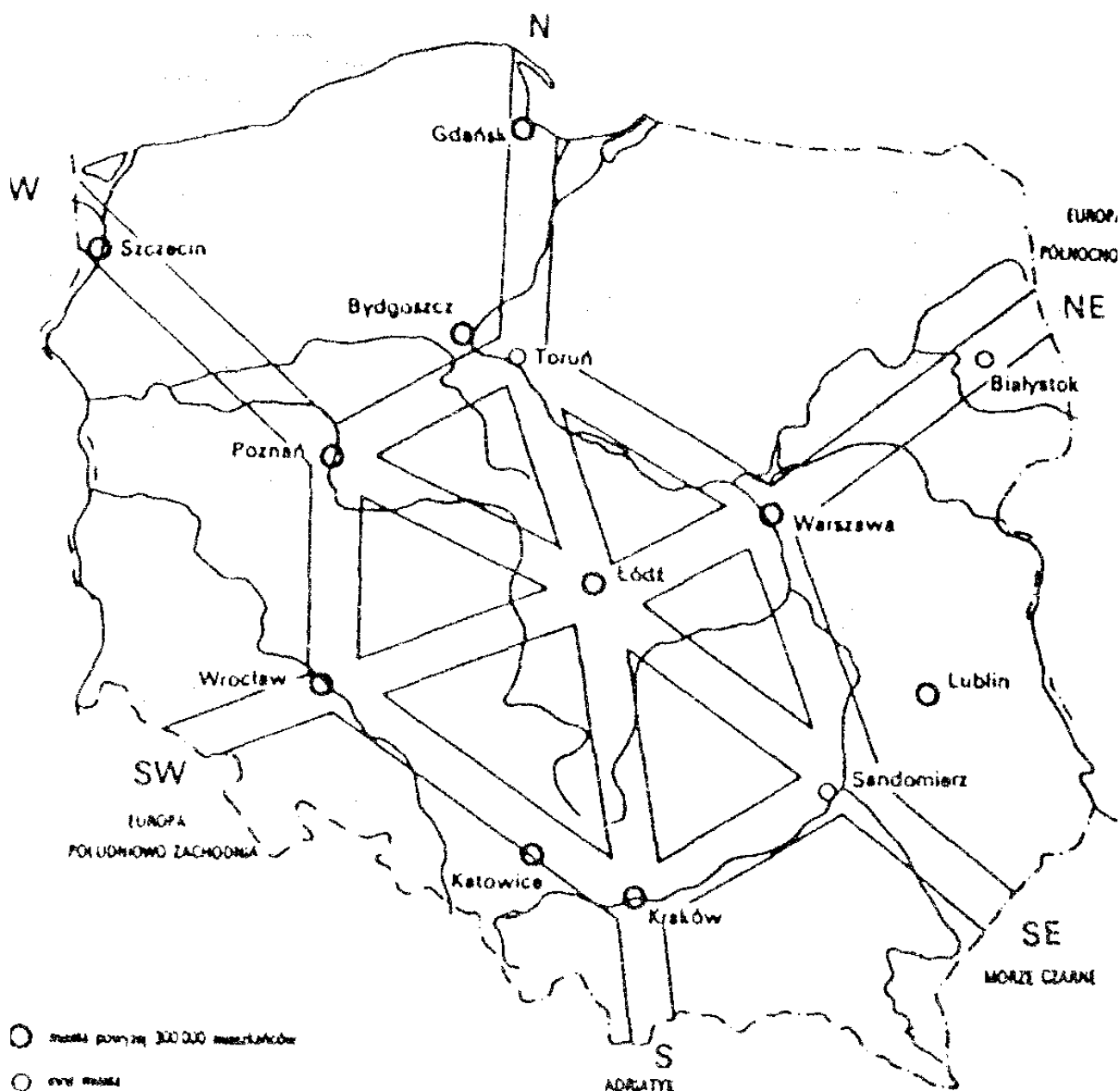
Podobnie było w czasach, gdy Śląsk znajdował się w granicach monarchii austriackich Habsburgów.

Natomiast za panowania pruskiego miasto zaczęło staczać się z pozycji wiodącego wielofunkcyjnego ośrodka regionalnego na pozycję administracyjnej stolicy prowincji. Z biegiem lat stawało się etapowym przystankiem na drodze do ówczesnego pruskiego eldorada – Górnego Śląska z jego węglem i kopalniami. W tej roli Wrocław do r. 1945 (rys. 3).



Ilustracja 3: Sieć autostrad III Rzeszy w 1939 r. (wg Knaurs Lexikon)

Po 1945 r. Wrocław znalazł się w historycznym modelu piastowskim, wzbogaconym o nowy kierunek – ku Mazowszu i Podlasiu (rys. 4).



Ilustracja 4: System komunikacyjny Polski, odtwarzający tradycje średnicowo-obwodowego systemu komunikacji Polski piastowskiej (opr. A. Piskozub)

Sądzę, że na podstawie powyższego, dość skrótowego wykładu można pokusić się o odpowiedź na pytanie: czy istnieje to „coś”, co można byłoby nazwać „komunikacyjnym duchem” Wrocławia?

Myślę, że „komunikacyjny duch Wrocławia” przejawia się szczególnie w służeniu międzynarodowemu ruchowi tranzytowemu i wszelkim ruchom docelowym o charakterze regionalnym.

Dzisiejsze uwarunkowania układu drogowego w węźle wrocławskim w skali Polski. Obecnie we wrocławskim węźle drogowym zbiegają się drogi o równym znaczeniu z kierunku Legnicy, Poznania, Łotki, Opola, Kłodzka (Pragi i Wiednia) i Świdnicy. O południowe granice miasta ociera się poniemiecka „autostrada” z Berlina w kierunku Opola. Układ ten uzupełniony jest siecią dróg lokalnych łączących Oborniki Śląskie, rejon Wzgórz Trzebnickich, rejon Jelcza-Laskowic Śląskich, Strzelin, Sobótkę, Kąty Wrocławskie z Wrocławiem (rys. 5). A oto odległości z Wrocławia do ważniejszych miast: do Zielonej Góry 153 km, Poznania 175 km, Łodzi 215 i dalej do Warszawy 348

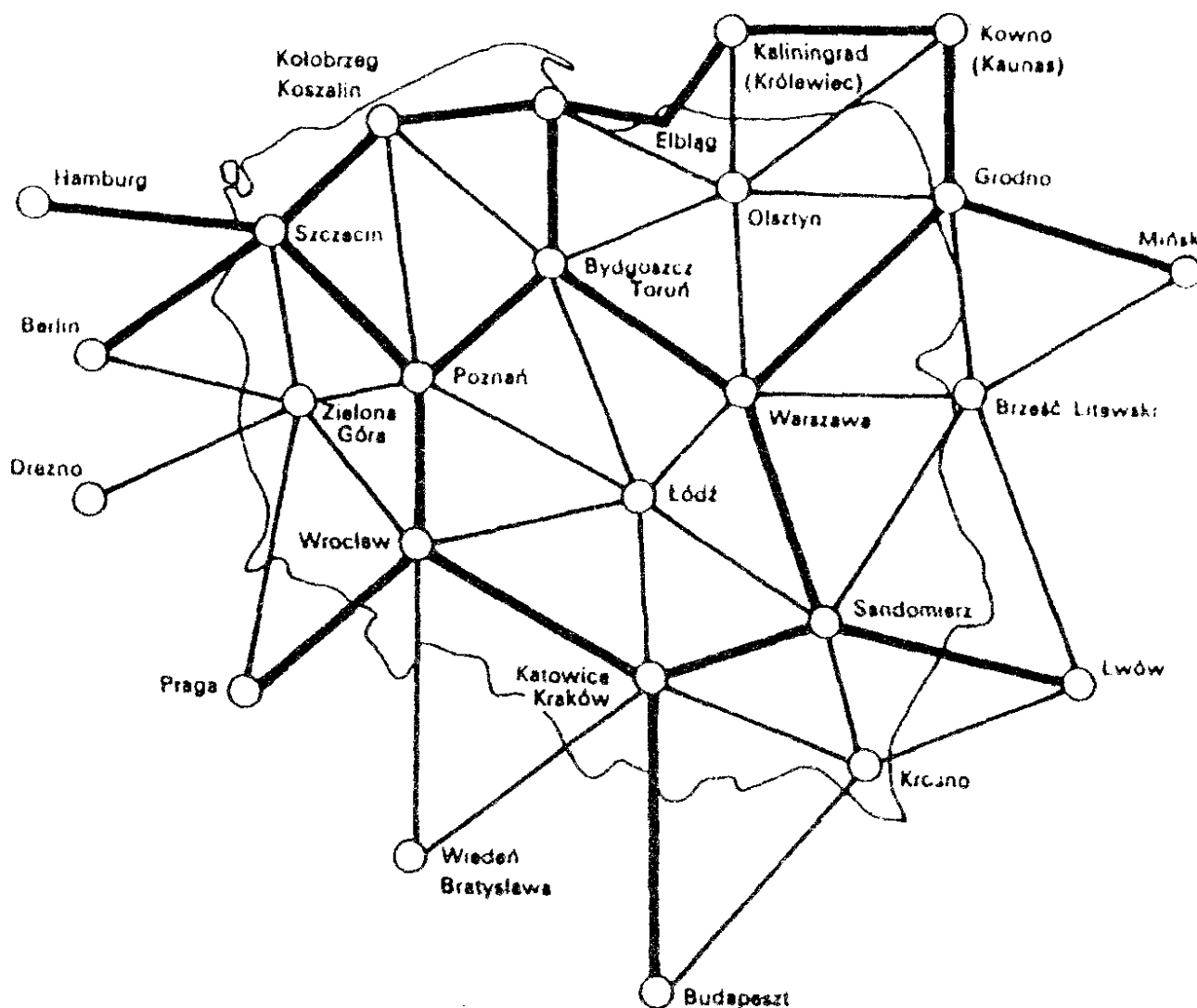
km, Częstochowy 177 km, Pragi maks. 282 km, Wiednia maks. 401 km, Berlina maks. 347 km, Drezna 268 km.

Wrocław jako węzeł kolejowy, żeglugowy i lotniczy

W XIX w. wieku układu drogowego pojawił się nowy, związany z najnowszym wynalazkiem. parowozem, układ kolejowy. Do 1865 r. Wrocław uzyskał połączenia na kierunkach: poznańskim, opolskim, świebodzińskim (w kierunku Wałbrzycha) i legnickim, w latach 1866-1900 – na kierunkach: trzebnickim, oleśnickim, wołowskim (w kierunku Szczecina), kamienieckim (w kierunku Kłodzka), świdnickim, łagiewnickim, a do 1909 r. – na kierunku jeliczańskim (w kierunku Opola).

W związku ze skanalizowaniem górnej Odry Wrocław stał się ważnym, zarówno docelowym, jak i tranzytowym, portem żeglugi śródlądowej. Realizacji tych celów służyć miały: miejski port rzeczny na Kleczkowie i drugi – na Popowicach. Wiele zakładów przemysłowych zbudowało w tym celu nabrzeża przeładunkowe.

W związku z rozwojem lotnictwa zbudowano przed II wojną światową lotnisko wojskowe na Strachowicach oraz lotnisko sportowe na Gądowie.



Ilustracja 5: System komunikacyjny Polski nawiązujący do koncepcji W. Christallera (opr. autora)

Uwarunkowania komunikacyjne Wrocławia w latach 1945-1989

Okres po zakończeniu II wojny światowej można podzielić – w odniesieniu do zagadnień komunikacyjnych – na dwa etapy. W pierwszym władze centralne uważały, że we Wrocławiu nie są wymagane żadne inwestycje w tej dziedzinie, ponieważ miasto jest świetnie wyposażone we wszystkie niezbędne elementy infrastruktury komunikacyjnej, takie jak ulice, place, torowiska, sieć kolejowa, wiadukty, mosty itp. Zgodnie z ówczesną praktyką gospodarczą w budżecie zapewniano jedynie środki na bieżące remonty. Władze miejskie starały się wygospodarować środki przede wszystkim na niezbędne – ich zdaniem – inwestycje. Dlatego też cechą charakterystyczną tamtych czasów było ślimacze tempo realizacji inwestycji, np. przebudowy ul. Sienkiewicza.

W drugim okresie, głównie lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte, gdy wiele decyzji inwestycyjnych podejmowano na szczeblu miejskim, dominować zaczęła gigantomania połączona z brakiem szacunku dla zdrowego rozsądku. Przykładami tutaj są nieprzemyślane inwestycje, takie jak np. pl. 1 Maja, trasa W-Z z tunelami na ówczesnym pl. Dzierżyńskiego (obecnie pl. Dominikańskim). Oczywiście realizacje te spełniają dzisiaj swoją rolę najlepiej jak mogą, jednak bezdyskusyjny jest dzisiaj – jak również był wówczas – fakt politycznych uwarunkowań wyboru tych inwestycji (np. łatwy dojazd do siedziby Komitetu Wojewódzkiego PZPR). Należy jednak zauważyć, że pod koniec udało się fachowcom – inżynierom komunikacji i urbanistom – przeforsować nowe podejście do zagadnień modernizacji układu komunikacyjnego miasta. Rozpoczęto prace studialne nad metrem, ewentualnie szybką koleją miejską bądź szybkim tramwajem (wzorem Poznania), zaczęto projektować nowe elementy układu drogowego (obwodnica śródmiejska, trasa Mieszczańska) i co najważniejsze – realizować je kompleksowo.

Uwarunkowania komunikacyjne Wrocławia po roku 1989

Nieumiejętność skoncentrowania się nowych władz samorządowych na realizowaniu zadań służących wszystkim bez wyjątku mieszkańcom spowodowało kryzys w inwestycjach strukturalnych. Budżet, szarpany przez różne grupy nacisku, reprezentujące partykularne interesy niezbyt licznych w zasadzie grup wyborców, nie posiada środków na budowanie nowej struktury układu komunikacyjnego na miarę potrzeb XXI w. Prawem rozpędu kończone są rozpoczęte inwestycje, jak np. ul. Legnicka.

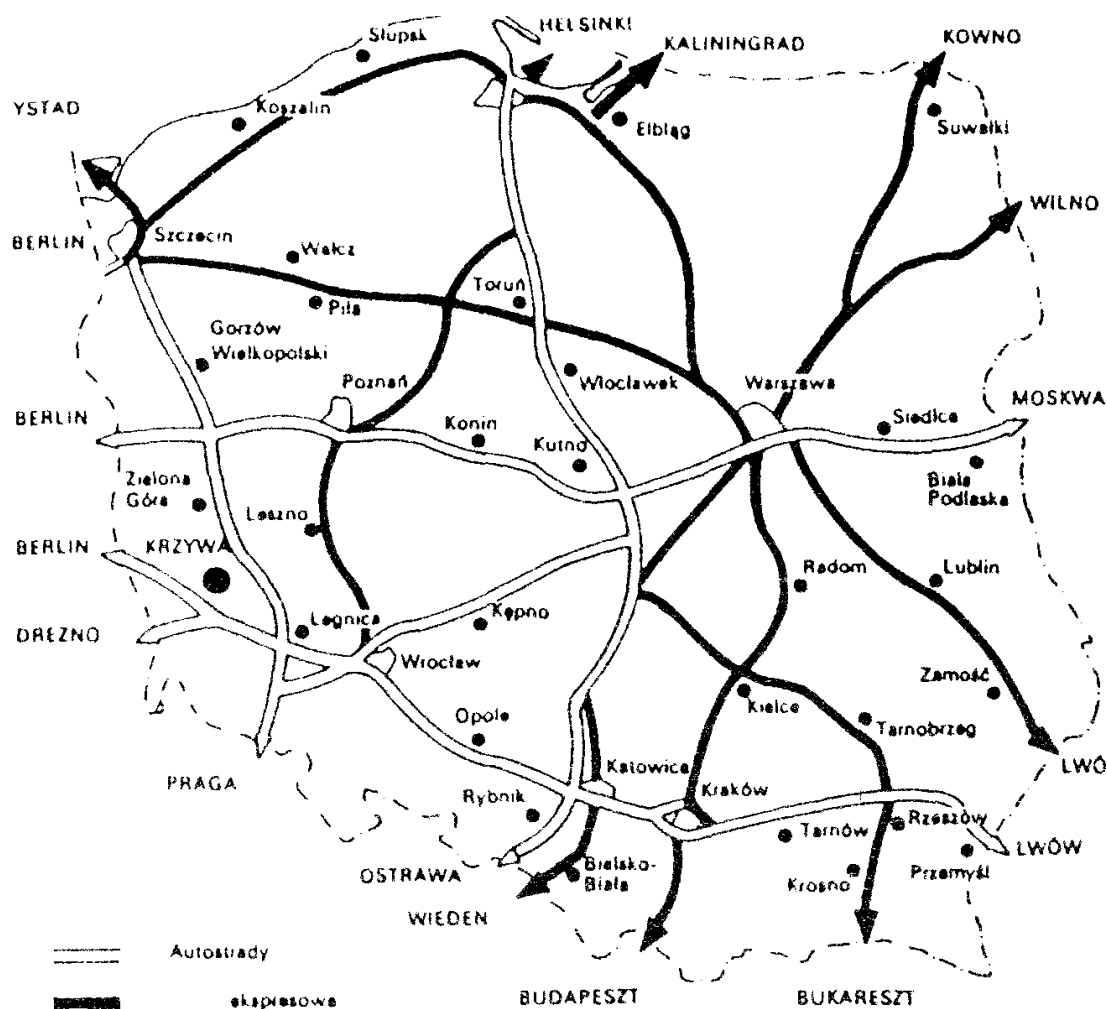
Ostatnio pojawiły się jednak zwiastuny zmiany tego podejścia. Władze samorządowe poszukują środków pozabudżetowych, z funduszy Unii Europejskiej. Zamierza się powołać międzynarodowe spółki kapitałowe do realizowania konkretnych zadań inwestycyjnych, np. autostrady śródmiejskiej. Brak jest jednak poważnych decyzji w sprawie akcjonariatu obywatelskiego. Za udaną realizację tego okresu należy uznać wykreowanie międzynarodowego portu lotniczego,

Problemem nadal pozostaje generalna wizja, która miałaby być motorem poszukiwań inwestorów. Wszystkie działania podejmowane po 1989 r. noszą znamiona swoiście rozumianej aktywności. Obudowujemy – na papierze – autostradowy węzeł bielański, nie zauważając, że nie spełnia on wymogów stawianych tego typu obiektom (z powodu np. łuków na zjazdach). Miotamy się poszukując potencjalnych przebiegów autostrady północnej, utajniając jej przebiegi, aby uniknąć... spekulacji gruntami, sprzedając równocześnie – na „korzystnych dla miasta przetargach” – kluczowe dla jej przebiegu i funkcjonowania tereny przejęte po armii radzieckiej. Tereny te powinny być przedmiotem sprzedaży dopiero po zatwierdzeniu przebiegu projektowanej trasy. Piszę tu o generalnej linii postępowania – w szczególności mogą być zawarte pewne nieścisłości, wynikające ze stylu pracy odpowiedzialnych urzędników. Nie do zaakceptowania jest również sytuacja, gdy potencjalni inwestorzy dużych kapitałów międzynarodowych nie mają z kim o strategii komunikacyjnej miasta

porozmawiać – traktuje się ich jak przeciętnych petentów. A przecież ich pozytywne opinie mogą zaowocować nowymi kontaktami, a być może nawet i nowymi inwestycjami.

Likwidujemy słabo wykorzystane linie tramwajowe na chybił trafił kreujemy nowe (oczywiście zawsze można znaleźć wiele argumentów „za”). Tutaj dygresja: z przełomu 1989 r. pamiętam sytuację, gdy jako przedstawiciel Wojewódzkiego Komitetu Obywatelskiego – uczestniczyłem w dyskusjach na temat konieczności budowy drugiego toru tramwajowego na Leśnicę. Koronnym argumentem – obok merytorycznych, takich jak sprawa mijanek i związanego z nimi bezpieczeństwa ruchu – było życzenie mieszkańców tejże Leśnicy. Sadzę, że gdyby zafundować wszystkim potencjalnym użytkownikom bilety kolejowe, to miasto zrobiłoby na tym interes pięćdziesięciolecia.

Makroskala – konstatacja i wizje



Ilustracja 6: Sieć projektowanych autostrad i dróg ekspresowych w Polsce (wg CUP)

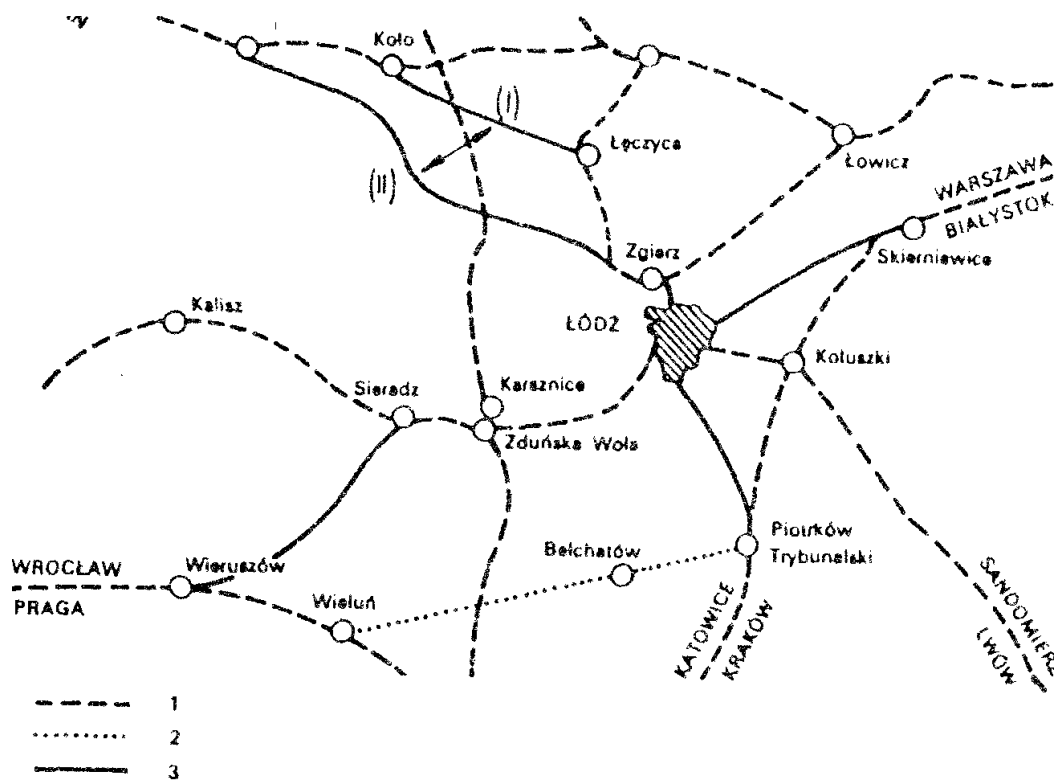
W dziedzinie rozbudowy układu komunikacyjnego zadaniem władz samorządowych jest sformułowanie wytycznych strategicznych, zadaniem służb inżynierskich i finansowych jest jak najwłaściwsze wykorzystanie posiadanych środków do realizacji tej strategii. Zainteresowania strategiczne muszą wybiegać o wiele dalej, niż sięgają geograficzne i gospodarcze granice Dolnego Śląska. Już dziś większość dostaw żywności pochodzi z województwa leszczyńskiego i południowych części województwa poznańskiego. W styczniu 1995 r. pojawiło się np. w sprzedaży masło z Kutna. Oczywiście są i dostawy z Suwałk oraz Sokołowa Podlaskiego, ale mają one charakter strategiczny, nie zaś komercyjny (ryc. 6).

Problem powiązania autostradowego z Wielkopolską i Poznaniem nakłada na władze samorządowe obowiązek intensywnego działania na rzecz budowy – wbrew zamierzeniom centralnych planistów – autostrady Szczecin -Poznań- Wrocław i dalej na południe do Wiednia lub Pragi. Wobec dość odległej w czasie realizacji budowy autostrady Wrocław-Łódź realne staje się – moim zdaniem chybione – wykreowanie nowego ponadregionalnego ciągu łączącego Dolny Śląsk z Warszawą z wykorzystaniem autostrady Poznań-Warszawa (dojazd przez Oleśnicę, Ostrów Wlkp., Turek).

Na południowych rubieżach przebieg autostrady Wrocław-Praga ma kapitalne znaczenie dla dojazdów rekreacyjnych mieszkańców miasta w rejon Sudetów (odległość ok. 70-90 km). Brak w planach budowy autostrady do Wiednia uniemożliwi w przyszłości rozwój tranzytu w kierunku Triestu. Należy jednak nadmienić, że budowa jednej autostrady w kierunku południowym z rozwidleniem np. w rejonie Kłodzka w kierunku Pragi i Wiednia może doprowadzić do degradacji osadnictwa w rejonie Wałbrzycha, Świdnicy i Kamiennej Góry.

Jak widać z przytoczonych przykładów, wizjonerskie dyskusje na temat sieci autostrad przebiegających przez węzeł wrocławski mogą zaowocować stworzeniem dla Wrocławia szansy stania się kluczowym węzłem przesiadkowo-przeładunkowym dla pasażerów i towarów w tej części Europy. Sprawnie funkcjonujący układ drogowy w makroskali zapewni właściwe wykorzystanie gruntów niezdatnych pod budownictwo mieszkaniowe i przeznaczenie ich pod budowę magazynów, baz transportowych i składów, zapewniając przy tym zwiększone wpływy z podatków od podmiotów gospodarczych. Wygodne warunki zamieszkania – nawet w pewnej odległości od centrum Wrocławia – oraz dobry dojazd zagwarantują zwiększoną wydajność pracy.

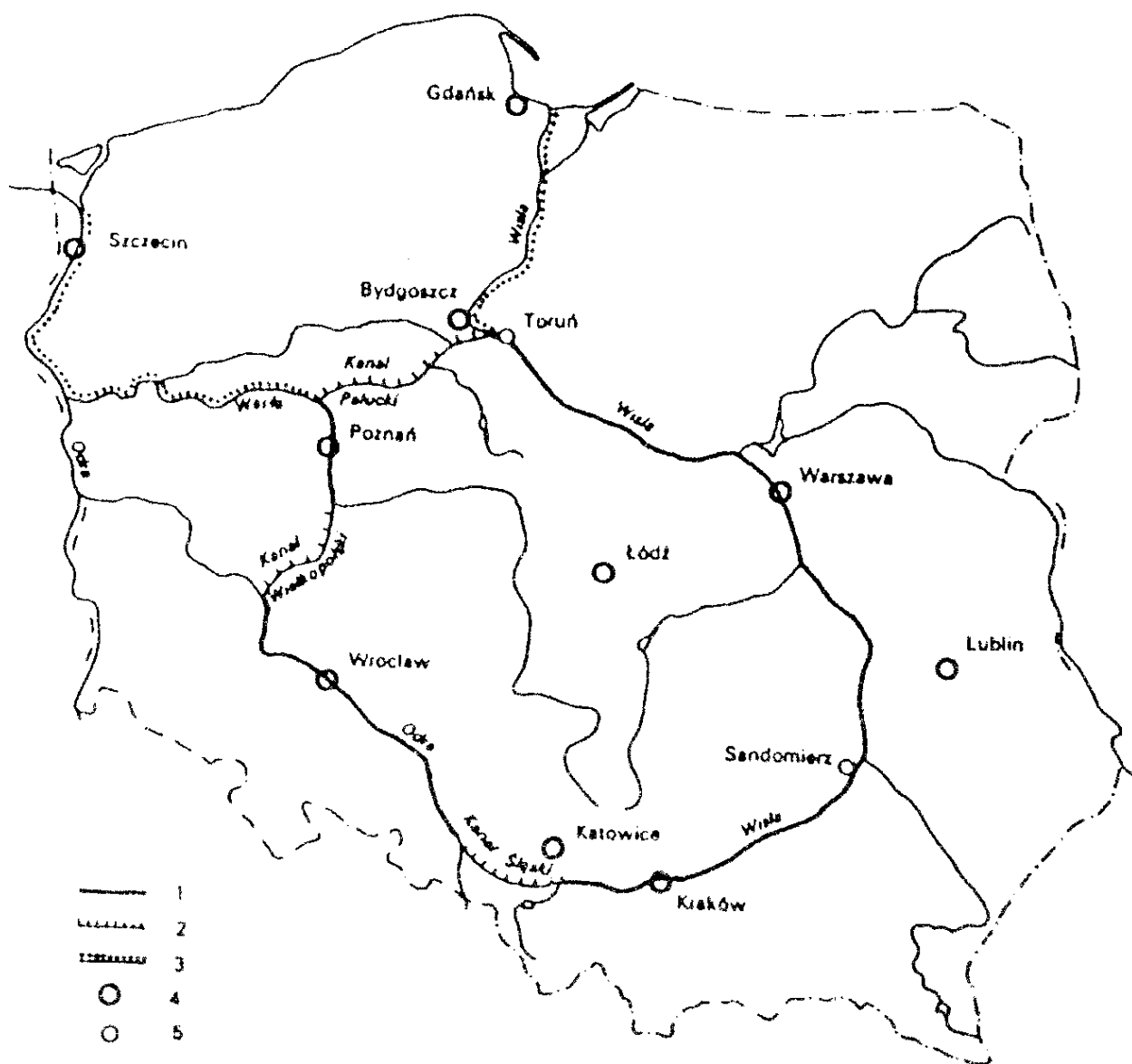
Podobnie rzecz ma się z komunikacją kolejową. Za szkodliwe dla interesów miasta należy uznać pomysły zmierzające do likwidacji linii kolejowej do Trzebnicy i w kierunku Świdnicy, co uniemożliwi w przyszłości deglomerację Wrocławia oraz dojazdy do głównych terenów rekreacyjnych. Szczególnie ważna dla miasta jest linia na Trzebnicę w związku z możliwością otwarcia dla osadnictwa terenów poligonów wojskowych w rejonie Pasikowic.



Ilustracja 7: Kierunki poprawy obsługi kolejowej komunikacji pasażerskiej w geograficznym centrum Polski Ludowej (opr. A. Piskozub). 1 – linie kolejowe istniejące; 2 – linie kolejowe projektowane wspólnie, 3 – nowe odcinki sieci kolejowej projektowane w pierwszych latach istnienia PRL.

Problemem strategicznym jest powiązanie kolejowe z Warszawą przez Łódź. Jeśli Wrocław nie uzyska połączenia kolejowego typu InterCity z Łodzią, to można liczyć się w niezbyt odległej perspektywie z dekompozycją całego układu państwa. Pomysły, aby powiązanie to zapewnić przez Poznań lub Opolę i Górnym Śląsk, a nawet Bełchatów, spowodują, że w centralnej Polsce w rejonie Łodzi powstanie „dziura” interesów gospodarczych – i będzie to początek rozpadu jednorodnego organizmu gospodarczego państwa. Władze miasta Wrocławia nie mogą do tego dopuścić, gdyż wówczas Wrocław stałby się odległą od centrum „gubernią”. Wszak to, co głównie integruje państwa, to przepływ ludzi i towarów, a wobec braku możliwości jego realizacji nastąpi niechybnie wzrost tendencji odśrodkowych na Dolnym Śląsku (rys. 7).

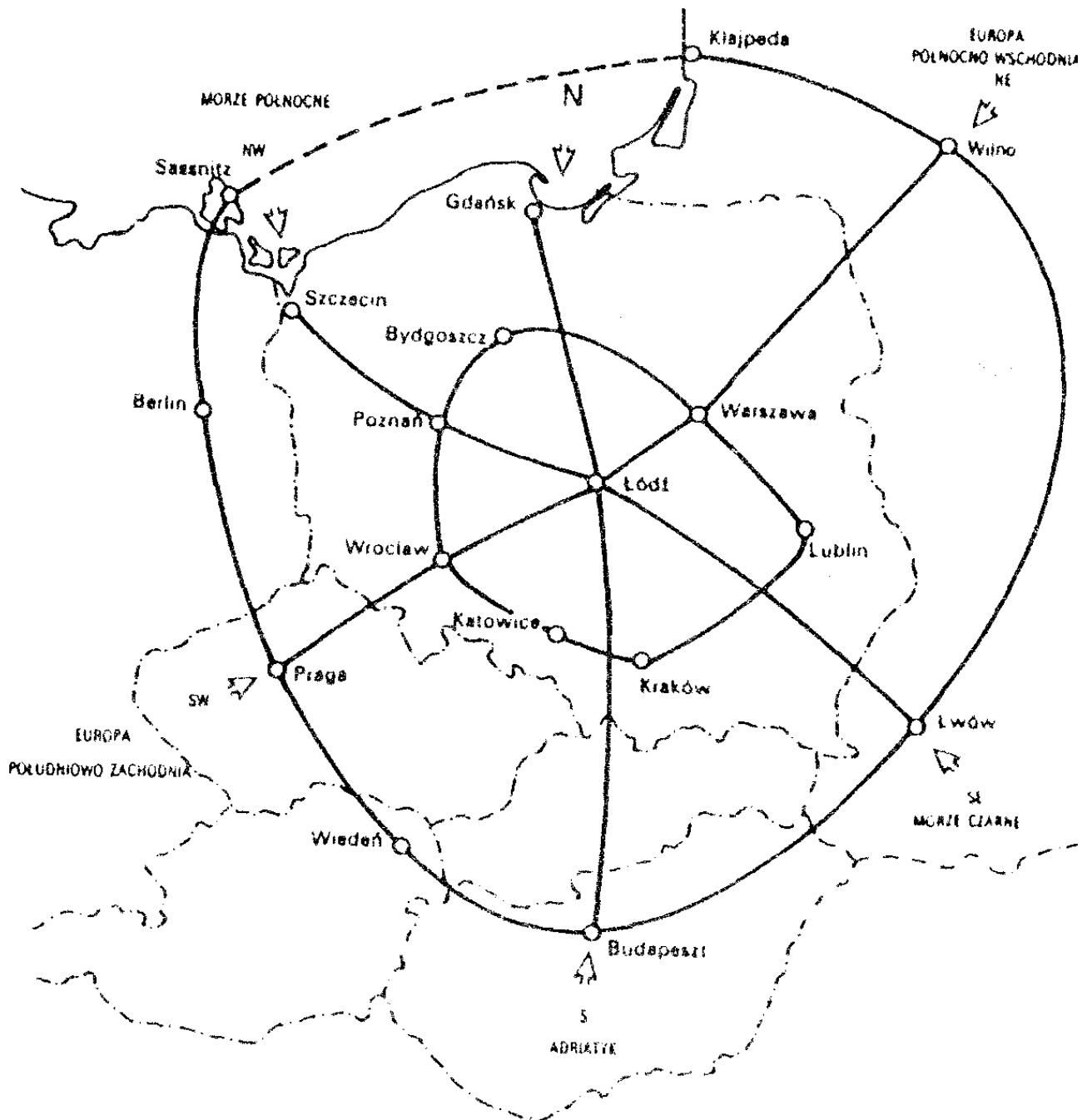
Problemy związane z żeglugą na Odrze nie są aż tak skomplikowane, ponieważ na szczęście rzeki nie da się przenieść. Konieczne jest jednak zapewnienie rezerwy pod budowę (śladem rzeki Widawy i przeciwpowodziowego kanału ulgi) nowego kanału żeglownego z nowym portem przeładunkowym na terenie obecnych pól irygacyjnych w rejonie Rędzina, powiązany z bazą kontenerową w rejonie północnych Osobowic (rys. 8).



Ilustracja 8: Centralna Obwodnica Wodna (COW) – model integracji dróg żeglownych dorzeczy Wisły i Odry (opr. A. Piskozub). 1 – rzeki tworzące pierścień COW, 2 – projektowane kanały COW; 3 – połączenia COW z portami morskimi, 4 – miasta powyżej 300 tys. mieszkańców; 5 – inne miejscowości

Aby sprostać konkurencji w dziedzinie komunikacji lotniczej, dworzec lotniczy na Strachowicach musi uzyskać – dzięki kolei – dogodny dojazd w rejon Dworca Głównego PKP. Musi również w zdecydowany sposób wzrosnąć jego przepustowość (częstotliwość lądowania).

Wydaje się, że największą szansą dla Wrocławia jest doprowadzenie do sytuacji, gdy na jego terenie firmy szwedzkie, zlokalizują swoje centralno-europejskie magazyny strategiczne, uwalniając się w handlu i serwisie od zimowych perturbacji w ruchu promów po Bałtyku (ostatnie katastrofy promów) (rys. 9).



Ilustracja 9: Koncepcje powiązania średnicowo-obwodowego modelu komunikacyjnego Polski z ogólnoeuropejską siecią komunikacyjną (opr. A. Piskozub)

Skala pośrednia – konstatacja i wizje

Najbliższe otoczenie Wrocławiu uzależnione jest przede wszystkim od sprawnego funkcjonowania układu dróg samochodowych. Drogi krajowe pozostające w gestii Zarządu Dróg Publicznych poddawane są permanentnym działaniom udrażniającym te ciągi – czasem wbrew zdrowemu rozsądkowi.

Przykładem działania duchem z przeszłości jest modernizacja drogi na Oleśnicę i zamierzana modernizacja drogi na Trzebnicę. W obu tych wypadkach – w związku z ograniczeniami wynikającymi ze szczupłości środków – zrezygnowano z poszukiwania możliwości wykreowania nowych ciągów na tych kierunkach, np. w wyniku niewielkich nakładów można było uzyskać nową jakość przestrzenną, modernizując drogę z Psiego Pola – przez Kiełczów, Oleśniczkę w kierunku Oleśnicy i Bierutowa – w kierunku Częstochowy. Prace modernizacyjne przeprowadzone na drodze Wrocław-Oleśnica, stwarzając iluzję bezpieczeństwa (niebezpieczne lewe skrzyżowania, ograniczona szerokość przekroju poprzecznego), oddaliły nas od tego.

Nowe obejścia wsi, obwodnica Trzebnicy i związana z nią dewastacja fragmentu Wzgórz Trzebnickich w związku z planowaną modernizacją drogi Wrocław-Trzebnica dadzą efekt tylko na krótką metę. W trakcie mojej pracy w WBPP zaproponowałem, aby śladem projektowanej autostrady Wrocław-Poznań wybudować jedną eksterytorialną jezdnię o ograniczonym okresie amortyzacji. Inwestycja ta zaczynałaby się w Zajączkowie (dojazd ul. Obornicka), kończyłaby się zaś w rejonie Prusic. Dzięki niej otworzyłyby się możliwości deglomeracji Wrocławia w oparciu o dojazdy samochodowe (przecięcie projektowanej drogi z drogą lokalną Trzebnica -Oborniki Śląskie w połowie odległości między nimi), wymuszając jednocześnie na południowym jej końcu konieczność kontynuacji w kierunku nie istniejącego jeszcze mostu Popowickiego. Podobny efekt dałaby realizacja nowego otwarcia na północny wschód: z Psiego Pola, przez Zakrzów, w rejon opustoszałych wsi milickich, Twardogóry, Odolanowa i Ostrowa Wielkopolskiego.

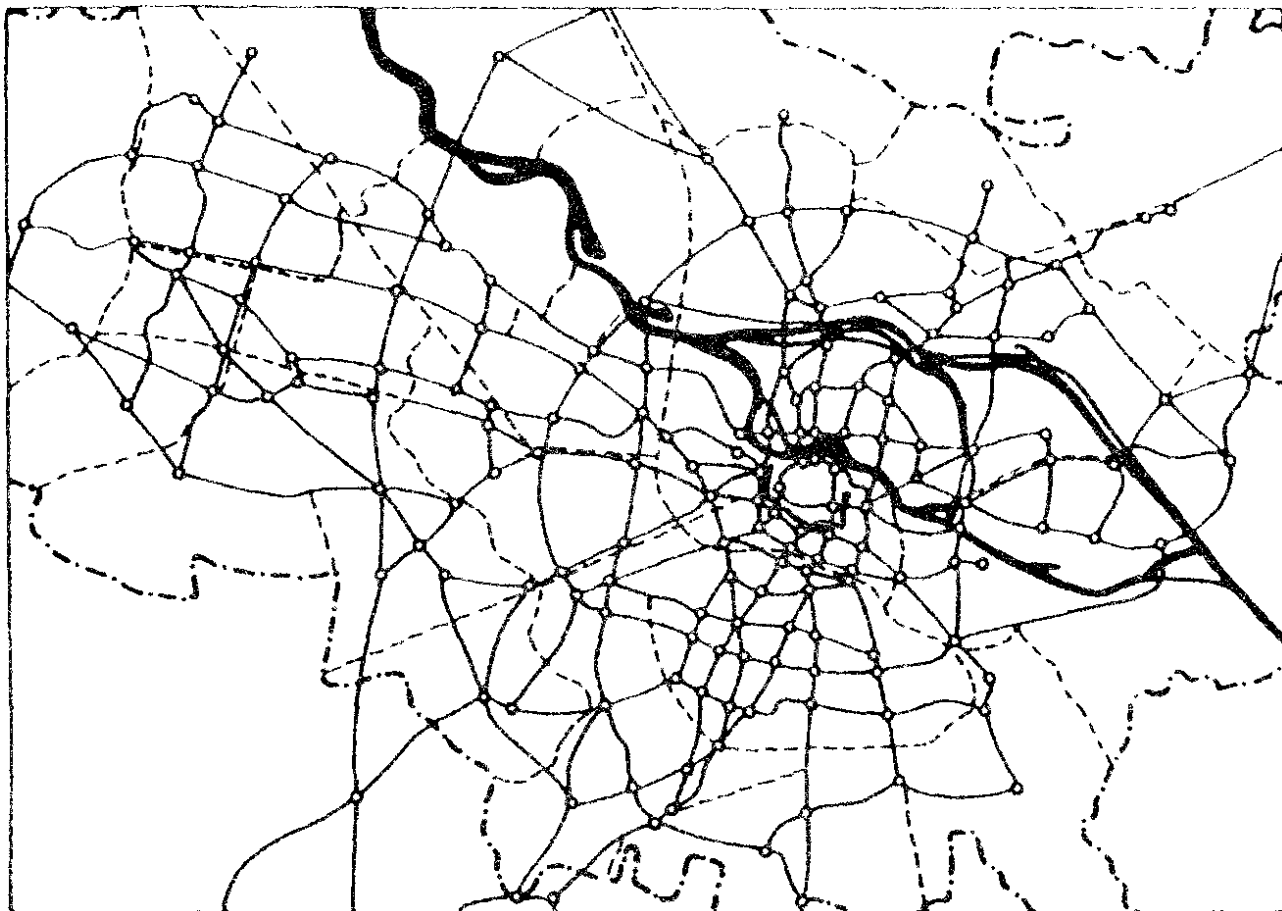
Po południowej stronie miasta konieczne jest pozamodelowe rozwiązanie problemu dojazdu z kierunku berlińskiego w rejon międzynarodowego dworca lotniczego, dworca towarowego cargo i terenów przemysłowo-składowych na Jerzmanowie. Projektowany dojazd za pośrednictwem autostrady średnicowej wydłużając go obciąża jednocześnie ten ciąg komunikacyjny ciężkim ruchem towarowym na najbardziej newralgicznym odcinku. Przewidywane w niedalekiej przyszłości „zatkanie się” węzła bielańskiego zmusza do rozważenia konieczności budowy nowego odcinka autostrady z Kątów Wrocławskich do Oławy zupełnie nowym przebiegiem.

Mikroskala – konstatacja i wizje

Tę problematykę należy rozpocząć od komunikacji zbiorowej. Niewielu z nas już pamięta genezę przebiegu linii tramwajowych we Wrocławiu. Otóż linie te w początkowym okresie łączyły to, co dało się połączyć: „1” – nie zniszczony Biskupin nie zniszczonym rejonem ul. Nowowiejskiej i Karłowicami, „13” – Grabiszyn z „PaFaWag-iem”, „zerówka” – dworce PKP. Tego typu myślenie nieobce było decydom MPK w nowszych czasach: „21” dowoziła pracowników z „sypialni” Gądów-Popowice do WroZaMet-u”. Wobec braku pętli w rejonie Gądów jej pętlę końcową zlokalizowano na Pilczycach. Innym paradoksem sieci linii tramwajowych jest fakt skumulowania ich w kilku węzłach. Proponuję rozważyć, co stałoby się w mieście, gdyby awarie wystąpiły jednocześnie w rejonie ul. Ruska-Św. Mikołaja i Dworca Głównego.

Aby poważnie myśleć o komunikacji zbiorowej, należy zmienić do niej podejście. Miejsce układu liniowego powinien zająć układ rusztowy. Analizy wykonane przeze mnie w WBPP wykazały, że 3 bezzwrotnicowe linie wschód- zachód, 4 północ-południe i 2 obwodnicowe umożliwiłyby dojazd każdemu w każde miejsce z maksymalnie jedną przesiadką. Tę jedną przesiadkę musieliby zaakceptować użytkownicy, w zamian uzyskując regulowany automatycznie ruch zestawów w zależności od popytu na usługi. Pojawiłyby się wówczas w krajobrazie miasta wyraźnie wykry-

stalizowane węzły przesiadkowe, w których rejonie nie trzeba byłoby biegać od jednego do drugiego „słupka”. Układ ten mógłby zawierać zarówno linie tramwajowe, trolejbusowe, autobusowe, szybki tramwaj, a nawet metro. Wobec braku możliwości finansowych – w odniesieniu do tych ostatnich dwóch – mógłby zacząć funkcjonować „ich duch” w postaci tramwaju, krystalizując w przestrzeni miejskiej węzły przesiadkowe. Jednak nawet w istniejącym układzie można szukać rozwiązań ułatwiających korzystanie ze środków komunikacji zbiorowej. Jednym z nich mogłoby być doprowadzenie do sytuacji, w której i tramwaj, i autobus mogły stać na jednym przystanku. Precedensem może być przystanek autobusowy z peronem pośrodku jezdni na rogu ul. Zielińskiego i Piłsudskiego (rys. 10).



Ilustracja 10: Sieć uliczna opracowana na potrzeby modelu symulacyjno-decyzyjnego (opr. T. Zipser z zespołem)

Porównywalne zainteresowanie przeciętnego użytkownika wywołuje również możliwość w miarę wygodnego poruszania się po mieście samochodem osobowym. Miasto o skali Wrocławia nie może funkcjonować bez obwodnic. Ich zadaniem jest realizacja przemieszczania się między dzielnicami obrzeżnymi z pominięciem centrum. W aktualnych planach zawsze funkcjonowały dwie: autostradowa, biegnąca około 10-15 km od centrum, i tzw. obwodnica śródmiejska. Tę drugą zaprojektowano jeszcze przed wojną. Nie należy jednak zapominać o jednym – miasto nigdy nie zapewni na obwodnicy śródmiejskiej pełnego komfortu bezpieczeństwa i szybkości. To może być zrealizowane tylko na obwodnicy autostradowej. Bezkolizyjne węzły i pełne parametry techniczne są na niej gwarancją płynności i bezpieczeństwa ruchu. Doświadczenia z Europy Zachodniej wykazują, że czasami warto wydłużyć drogę, aby w krótszym czasie osiągnąć cel. Konieczne jest przy tym zapewnienie właściwych parametrów technicznych na trasach wylotowych w kierunku lej obwodnicy.

Im bliżej realizacji obwodnicy śródmiejskiej, tym większe wzbudza ona emocje. O ile odcinki zachodni (w rejonie Gądowa) i południowy są oczywiste, to pozostałe fragmenty wywołują wiele

wątpliwości. Tereny przejęte po wojsku radzieckim rozwiązują w zasadzie problemy jej przebiegu przez dzielnicę Psie Pole z Osobowic do Sołtysowic. Problemem nie rozwiązany pozostaje przebieg ul. 9 Maja i przejście przez tereny wodonośne. W dzisiejszych czasach ranga kompleksu park Szczytnicki-Hala Ludowa-Stadion Olimpijski wzrosła na tyle, że celowe wydaje się poszukiwanie innego, mniej kontrowersyjnego przebiegu. Oczywiście wywoła to kontrakcję ze strony innych, zagrożonych inwestycją mieszkańców, ale w tym miejscu należy głośno przypomnieć, że jeśli ktoś chce mieć ciszę i spokój, to powinien wyprowadzić się z Wrocławia. Życie w mieście ma wiele zalet, pociągających jednak za sobą liczne uciążliwości. Na to nie ma rady. Uciążliwości te można tylko ograniczyć. Wydaje się, że jedynym rozwiązaniem jest poprowadzenie obwodnicy (przy realizacji przeprawy mostowej w kierunku ul. Olszewskiego) na tym kwestionowanym odcinku południowym brzegiem Odry (ul. Opatowicka), mostami w rejonie Wyspy Opatowickiej na Bartoszowice i nowym mostem Bartoszowickim na Swojczyce i dalej w kierunku Sołtysowic. Przejście przez tereny wodonośne (ciągnące się aż do miasta Oława) jest w każdym miejscu kłopotliwe, dlatego też problem ten należy rozwiązać zgodnie z przedwojennym przebiegiem, nie zapominając przy tym o niebezpieczeństwie terrorystycznego zatrucia wody pitnej (rys. 11).



Ilustracja 11: System obwodnic Wrocławia w studiach do planu ogólnego (opr. autora)

W dzielnicy Fabryczna przedłużenie ciągu Strzegomska-Żernicka do miejscowości Żar (pierwsza wieś za Leśnicą) oraz kontynuacja ul. Pilczyckiej w kierunku zachodnim przyczyniłyby się do odciążenia obecnej drogi na Zieloną Górę i zapewniłyby sprawniejsze dojazdy do centrum Wrocławia z rejonów zachodnich miasta. Obie propozycje definitywnie rozwiązałyby problem korka w centrum Leśnicy na ul. Średzkiej.

W skali całego miasta należałoby rozprawdzać ruch samochodowy po wszystkich elementach układu ulicznego. Nie należy unikać układu ulic jednokierunkowych. Co prawda, wydłuża to czasami znacznie drogę dojazdu, zapewnia jednak płynność i bezpieczeństwo ruchu. Dobrym prognostykiem na przyszłość są zmiany organizacji ruchu na terenie Starego Miasta, polegające na likwidacji dróg z pierwszeństwem przejazdu. Zasada ta stosowana jest z dużym powodzeniem m.in. w Brukseli. W mieście tym jest tylko jedna arteria, na której obowiązuje zasada pierwszeństwa

przejazdu; na pozostałych obowiązuje zasada pierwszeństwa dla pojazdów nadjeżdżających z prawej strony.

Plan stworzenia sieci ścieżek rowerowych należy uznać za przełom w podejściu do tego środka transportu. W wielu krajach środek ten ma – szczególnie w centrach – bezwzględne pierwszeństwo. Funkcjonując razem z ruchem pieszym ma wydzielone barwa nawierzchni pasy ruchu (podobnie jak na ul. Piłsudskiego naprzeciwko biura LOT-u), funkcjonując zaś z ruchem samochodowym na ulicach jednokierunkowych ma zapewnione pasy ruchu w obu kierunkach.

Podsumowanie

Realizacja układu komunikacyjnego uzależniona jest od elementów technicznych i ekonomicznych zamierzonych inwestycji, jego sprawność zawsze zależy od doświadczeń praktycznych zarówno użytkowników, jak i administratorów.

Generalne zagadnienia dotyczące układu komunikacyjnego można rozstrzygać jedynie w sferze idei. Takie też było zamierzenie autora. Dlatego też świadomie ograniczono zakres problematyki szczegółowej jedynie do ilustracji ułatwiających zrozumienie problemu.

Wrocław, 1996 rok.