

PP/4950685

Radny Rady Miejskiej



PODPIS ZAUFANY

JAKUB
NOWOTARSKI
07.07.2026 22:02:49 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
BIURO RADY MIEJSKIEJ
WROCŁAWIA

wpl. 08 -07- 2026

L. dz.

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
KANCELARIA PREZYDENTA
Sukiennice 9, tel. 71 777 89 55

wpl. 2026 -07- 08

L. Dz. zał.



WRO

462

Wrocław, 7.07.2026

Jakub Nowotarski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia
jakub.nowotarski@rada.wroc.pl

Sz. P. Jacek Sutryk
Prezydent Wrocławia

Szanowny Panie Prezydencie,

Na podstawie art. 24 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 609), zwracam się do Pana z interpelacją dotyczącą funkcjonowania priorytetu dla pojazdów komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniach ulicy Bardzkiej z ulicami Hubską, Kamienną oraz Armii Krajowej.

Mieszkańcy zgłaszają mi, że od czasu zakończenia budowy buspasa na ulicy Bardzkiej – kiedy autobusy zaczęły kursować wydzielonym torowiskiem wspólnie z tramwajami – czas przejazdu w większości przypadków uległ wydłużeniu. Wynika to z konieczności częstego postoju na sygnalizacji świetlnej. Według opinii pasażerów, priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej na wspomnianych skrzyżowaniach został de facto wyłączony.

Taki punkt widzenia potwierdza znakomita analiza Rady Osiedla Tarnogaj, gdzie porównano czasy przejazdu pojazdów MPK w tamtej okolicy: https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=122336036582195987&id=61555879633078. Jak widzimy w jej podsumowaniu, łączna strata wszystkich połączeń w dobie przez cały tydzień przy porównaniu grudnia 2023 i czerwca 2026 wynosi aż 117 godzin. Również perspektywa pojedynczych linii na krótkim odcinku (2-3 przystanki) pokazuje jednoznacznie, że w ogromnej większości przypadków inwestycje i zmiany, które zapowiadane i obiecywane były jako poprawa działania transportu publicznego, spowodowały wydłużenie czasów przejazdu, czyli nic innego jak obniżenie jakości usług oraz dalszą degradację atrakcyjności i konkurencyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

W szerszym kontekście również widzimy druzgocący obraz i degradację jakości połączeń transportem publicznym. Porównanie czasu rozkładów jazdy na odcinku Gaj - Dworzec Autobusowy na przestrzeni lat pokazuje spowolnienie. Porównanie czasu rozkładów jazdy na odcinku Gaj - Dworzec Autobusowy na przestrzeni lat pokazuje istotne spowolnienie, ponieważ dawniej czas ten wolniejszy wynosił nawet 11 minut (https://web.archive.org/web/20120122112454/http://www.um.wroc.pl/rozklady/przystanki/32%20Plus_26_2.html). Dziś pokonanie tego odcinka zakładane jest wg rozkładu na 14 minut. To wydłużenie czasu przejazdu o niemal 30%.

Jest to dodatkowo dotkliwe, ponieważ intencjonalne spowalnianie przejazdu komunikacji zbiorowej doprowadza w konsekwencji do pogorszenia jej efektywności, co nie tylko pogarsza jej atrakcyjność (co powoduje zmniejszenie wpływów z biletów), ale dodatkowo wymaga wydatkowania większych środków na jej kursowanie (większa kwota wydatkowana z budżetu gminy, a dodatkowo z powodu wydłużania czasu przejazdu – większa liczba pojazdów do utrzymania tej samej oferty podnosząca koszty funkcjonowania). To szczególnie istotne nie tylko w świetle wystąpień pana Skarbnika na sesjach Rady Miejskiej, ale również w świetle obowiązującego prawa – zgodnie z ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, „Wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. oraz skutków dla finansów publicznych.”

Sytuacja ta stoi w sprzeczności z przyjętymi przez Radę Miejską dokumentami strategicznymi będącymi aktami prawa miejscowego, takimi jak *Wrocławska Polityka Mobilności* oraz *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej*. Jest również niezgodna ze stanowiskiem Wydziału Inżynierii Miejskiej przesłanym do Rady Osiedla Tarnogaj w dniu 29 lipca 2024 roku, w którym informowano, że „na skrzyżowaniu ul. Kamienna – Hubska priorytetem będą objęte zarówno tramwaje, jak również autobusy poruszające się po torowisku”.

Wrocław, 29 lipca 2024 roku

WIM-ZT.7013.5.2024
nr ewidencyjny 00102412/2024/W

Dotyczy: uchwały nr XXXIV/178/24 Rady Osiedla Tarnogaj z dnia 8 maja 2024 roku

W odpowiedzi na Państwa zgłoszenie w sprawie uchwały nr XXXIV/xx/24 Rady Osiedla Tarnogaj z dnia 8 maja 2024 roku, Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia przedstawia stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Punkt 1

Skrzyżowanie ul. Kamienna Hubska - priorytetem będą objęte zarówno tramwaje jak również autobusy poruszające się po torowisku. Linie autobusowe nr 124 i 134 z kierunku ul. Kamiennej wjeżdżają na torowisko na skrzyżowaniu w celu wymiany pasażerskiej na przystanku a następnie wyjeżdżają poprzez łącznik na jezdnię ul. Bardzkiej ma dedykowany pas do jazdy w lewo. Do wykrywania autobusów zostanie użyta detekcja w jezdni (pętle indukcyjne) lub video detekcja (kamery) a skrzyżowanie będzie pracowało w systemie ITS.

Podobne deklaracje składali przedstawiciele UMW na posiedzeniu Komisji Polityki Transportowej i Zrównoważonej Mobilności Rady Miejskiej Wrocławia 24 czerwca 2024.

Dodam również, że Uchwałą nr XXXIV/178/24/ RO Tarnogaj z 8 maja 2024 RO Tarnogaj wskazywała ryzyka tej inwestycji i możliwe alternatywy, które nie zostały jednak wdrożone.

Wreszcie, tego typu działania stoją w pełnej sprzeczności z wizją miasta artykułowaną w ostatnich tygodniach przez Wiceprezydenta Grzegorza Romana, który słusznie wskazywał, że jako miasto musimy dążyć do tego, by osiągnąć współczynnik 300 samochodów na 1000 mieszkańców.

Mając na uwadze powyższe spostrzeżenia zwracam się do Pana z następującymi pytaniami:

1. Czy na skrzyżowaniach ul. Bardzkiej z ul. Kamienną oraz ul. Bardzkiej z Armią Krajową funkcjonuje obecnie priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej (tramwajów i autobusów) w zakresie przejazdu przez główne części obydwu skrzyżowań w postaci udzielania dodatkowych otwarć poza istniejącymi cyklicznymi otwarciem? Jeśli tak, proszę o informację, w jakich dniach i godzinach on funkcjonuje i jakich konkretnie pojazdów i linii dotyczy. Jeśli nie obowiązuje przez całą dobę i dla wszystkich linii (z wyjątkiem reguły drugiego otwarcia), proszę o wskazanie przyczyny jego wyłączenia w nawiązaniu do składanych wcześniej deklaracji.
2. Czy rozważano ponowne usunięcie autobusów z pasa autobusowo tramwajowego w celu przyspieszenia przejazdu tramwajów wraz aktywacją zakresu priorytetu jak przed przebudową (tj. przed czerwcem 2025) na skrzyżowaniu Bardzkiej z Kamienną?
3. Proszę o podanie średniego czasu oczekiwania na sygnał zezwalający na przejazd dla pojazdów komunikacji zbiorowej (tramwajów i autobusów) na skrzyżowaniu ul. Bardzkiej z ul. Kamienną oraz na skrzyżowaniu ul. Bardzkiej z ul. Armii Krajowej obecnie i przed przebudową (np. w roku 2019 i w roku 2022), ale wyłącznie w czasie aktywnego priorytetu (zgodnie z danymi z systemu ITS). Przy wyliczeniach proszę również o:
 - a. Podział na poszczególne relacje, kierunki oraz odrębne dane dla tramwajów i autobusów oraz podział na różne, porównywalne między sobą pory dnia roboczego (proszę o porównywanie wyłącznie okresów bez ograniczeń w kursowaniu komunikacji miejskiej, poza świętami i wakacjami/feriami).
 - b. Uwzględnienie maksymalnego natężenia kursowania poszczególnych linii w poszczególnych porach (np. jak kursowanie niektórych linii niegdyś nawet po 8-10 razy w wybranych godzinach).
 - c. W miarę posiadanych możliwości, o uwzględnienie statystycznego wydłużenia czasu oczekiwania wynikającego ze wzajemnego blokowania się pojazdów na jednym pasie – i/lub pozyskania realnych danych z systemu ITS.
4. W związku ze skrajnie długim cyklem sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Bardzkiej i Armii Krajowej oraz istotnemu wzrostowi liczby autobusów (które powodują wzajemne blokowanie się linii jadących w różnych kierunkach), proszę o informację:
 - a. Czy zostanie wznowiony aktywny priorytet dla komunikacji miejskiej funkcjonujący na tym skrzyżowaniu do grudnia 2022?
 - b. Czy zostanie rozważona rozbudowa skrzyżowania Bardzkiej z Armią Krajową o dodatkowy pas autobusowo-tramwajowy rozdzielający kierunki prowadzące na Gaj oraz Tarnogaj po stronie północnej? Taka propozycja była przedkładana pismem Rady Osiedla Tarnogaj jeszcze podczas przygotowania uwag do zakresu niedawno ukończonej inwestycji - wówczas w świetle deklaracji WIM o przywróceniu priorytetu dla komunikacji miejskiej na skrzyżowaniu Bardzkiej i Armii Krajowej oraz o utrzymaniu dotychczasowego priorytetu na

skrzyżowaniu Bardzkiej i Kamiennej została uznana za niezasadną. Żadna z deklaracji o priorytecie dla komunikacji miejskiej, pomimo pisemnych deklaracji, nie została dotrzymana, dlatego proszę o odniesienie się do kwestii rozbudowy oraz określenia perspektywy jej realizacji.

- c. Jeśli nie jest planowana rozbudowa o dodatkowy pas autobusowo-tramwajowym, to czy planowane jest wprowadzenie zmiany w programie sygnalizacji w celu każdorazowego przydzielania fazy umożliwiającej jednoczesny przejazd dwóch pojazdów w jednej fazie w obydwu kierunkach w dowolnej konfiguracji (G: kier. Gaj/Jagodno, T: kier. Tarnogaj), np. $1xG+1xT$, $1xT+1xG$, $2xG$, $2xT$? Takie rozwiązanie istotnie skróciłoby czas oczekiwania na przejazd nawet bez aktywnego priorytetu, ponieważ całkowicie wyeliminuje wzajemne blokowanie między pojazdami kursującymi w różnych kierunkach, które z powodu braku rozbudowy infrastruktury dla komunikacji zbiorowej muszą korzystać z jednego wspólnego pasa. Tylko faza taka musiałaby być nadawana każdorazowo w każdym cyklu lub niezwłocznie (a nie z opóźnieniem do kolejnego cyklu), co w drugim przypadku musiałoby spowodować się do przywrócenia aktywnego priorytetu w celu natychmiastowego działania.
5. Jaki jest obecny czas przejazdu tramwajów i autobusów (odrębnie) między przystankami Krynicka/Nyska i Prudnicka według rozkładu jazdy? Jak prezentował się ten czas przed przebudową (np. w roku 2019 i w roku 2022 podczas aktywnego priorytetu) – proszę o konkretne przedstawienie wartości z rozbiem na wszystkie porównywalne pory dnia roboczego (proszę o porównywanie wyłącznie okresów bez ograniczeń w kursowaniu komunikacji miejskiej, poza świętami i wakacjami/feriami)? W przypadku stwierdzenia, że obecne czasy przejazdu są dłuższe niż przed przebudową, proszę o wyjaśnienie, co jest tego powodem. Czy zdaniem UMW i MPK taki stan rzeczy nie stoi w sprzeczności z celem budowy buspasa na ul. Bardzkiej, na który przeznaczono kwotę 12 milionów złotych?
6. Jakie działania naprawcze planują w najbliższych tygodniach pojąć UMW, ZDiUM i MPK, by znacząco poprawić jakość funkcjonowania transportu publicznego w tej okolicy? Proszę przede wszystkim o odniesienie się do okresu z normalną częstotliwością kursowania (w wakacje jest ograniczona).
7. Czy prowadzono przygotowania związane z analizami czasów przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej dla tego odcinka przez pracowników UMW, ZDiUM i MPK przed decyzją o przebudowie torowiska na TAT oraz odrzucając sugestie Rady Osiedla Tarnogaj? Jakie analizy w tym zakresie przeprowadzono podczas przygotowywania inwestycji oraz czy przeprowadzono ewaluację po otwarciu tej inwestycji? Proszę o ich wymienienie i krótkie podsumowania wyników każdej z nich. Jeśli ich nie prowadzono, to proszę o odniesienie się, dlaczego ich nie prowadzono w obliczu wydatkowania tak znacznej ilości publicznych środków, które w opiniach mieszkańców spowodowały istotne pogorszenie warunków przejazdu.
8. W świetle analizy RO Tarnogaj i druzgocących danych (zaznaczmy, że pochodzą od MPK Wrocław), proszę o wyjaśnienie, co poszło nie tak, że efekt jest kompletnie odmienny od założeń i obietnic, artykułowanych również przez przedstawicieli UMW na Komisji Transportu Rady Miejskiej Wrocławia? Warto tutaj podkreślić, że z przedstawionej analizy jednoznacznie wynika istotne skrócenie czasu przejazdu dla relacji Bardzka – Kamienna (jednokierunkowo w stronę Nowego Dworu), którą kursują wyłącznie linie 124/134, co wskazuje na bardzo istotne zwiększenie tego otwarcia dla

- kierunków ogólnych (tj. głównie samochodów, ponieważ obydwaj autobusy kursują łącznie bardzo rzadko, tj. co 15 minut), kiedy widoczne jest jednocześnie istotne wydłużenie czasu przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej kursujących w/z kierunku centrum (kursujących wielokrotnie częściej z uwagi na dużo większą istotność dla całego systemu transportowego).
9. Jakie wnioski płyną z tego przypadku i jakie działania naprawcze wprowadzą UMW, ZDiUM, MPK, by więcej do takich sytuacji nie dochodziło? Mam na myśli zarówno obietnice transportowe bez pokrycia w przyszłej rzeczywistości, jak również spowalnianie kursowania tramwajów i autobusów.
 10. W szerszym kontekście i ogólnie dla całego miasta, jakie działania i analizy prowadzą UMW, ZDiUM, MPK, by nie doprowadzać do sytuacji, gdy wydawanie publicznych środków na inwestycje transportowe, mimo składanych obietnic i deklaracji poprawy, prędkości autobusów i tramwajów nie spadały w wyniku wadliwego planowania lub decyzji urzędniczych.
 11. W szerszym kontekście i skali całego miasta, czy planowane jest ponowne stopniowe przenoszenie przystanków przed skrzyżowania, aby ograniczyć bezproduktywne, dodatkowe postoje pojazdów komunikacji miejskiej wynikające z ostatnich decyzji? Jeśli tak, to proszę o wskazanie harmonogramu czasowego takich działań oraz planowanego zakresu z konkretnymi lokalizacjami. Obecne rozwiązanie, gdzie wyłączanie funkcjonującego sprawnie priorytetu jest całkowitym zaprzeczeniem idei przebudów prowadzonych przez ostatnie dwie dekady. Wówczas wskazywano, że przenoszenie ich za skrzyżowania miało intencjonalne działanie mające skrócić czas przejazdu tramwajów.
 12. Czy w zakresie podejmowania decyzji w zakresie zmian w organizacji ruchu, która prowadzi (jak w przytoczonym przypadku) do spowolnienia komunikacji zbiorowej, analizuje się krótko- i długotrwałe efekty takich decyzji w zakresie zwiększania kosztów funkcjonowania komunikacji zbiorowej, w tym wpływu na spadek liczby pasażerów?
 13. W jaki sposób interpretuje Pan dziś zapisy WPM i PZMM o celach dot. średnich prędkości autobusów i tramwajów? Do jakiego stopnia są one dziś wiążące dla UMW, ZDiUM i MPK?

Z poważaniem,
Jakub Nowotarski