51
aa

Pan Marcin Krzyżanowski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia
Klub Radnych PIS
ul. Sukienice 9
50-507 Wrocław

Wrocław, 31 marca 2016 r.

WIM.0003.3.2016.EN

Dotyczy: najbardziej zatłoczonych wrocławskich ulic

W odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 25 marca 2016 roku dotyczące najbardziej zatłoczonych wrocławskich ulic uprzejmie informuję:

Ad. 1

Używany przez kierowców potoczny termin „ulica zakorkowana” oznacza czasowe zatrzymanie lub znaczne spowolnienie ruchu na drodze i stanowi niekorzystną jakościowo z punktu widzenia kierowcy ocenę warunków ruchu. W inżynierii ruchu, gdzie jakościowa miara warunków ruchu definiowana jest jako poziom swobody ruchu, można ten stan odnieść do najniższego poziomu swobody ruchu - F. (Wyróżnia się 6 poziomów swobody ruchu od najlepszego A do najgorszego F). Podstawowym parametrem charakteryzującym poziom swobody ruchu są średnia prędkość podróży oraz procent czasu blokowania. Im niższa prędkość podróży i większy procent czasu blokowania tym niższy poziom swobody ruchu. Z poziomem F mamy do czynienia w sytuacji, kiedy natężenie ruchu docierającego do danego przekroju drogi jest większe niż przepustowość drogi i wówczas powstaje kolejka pojazdów. Jednak w warunkach miejskich nie określa się poziomów swobody ruchu na drogach miejskich a tym samym nie bada się średniej prędkości podróży, gdyż o przepustowości drogi decydują tzw. „wąskie gardła” i z reguły są to skrzyżowania a nie odcinki ulic. Oczywiście dysponujemy wiedzą o drogach, na których natężenie ruchu okresowo przekracza ich przepustowość, jednak nie posiadamy wykazu ulic hierarchizującego drogi z uwzględnieniem średniej prędkości ruchu, czyli wskazującego które ulice należą do najwolniej pokonywanych (najbardziej zakorkowanych) w mieście. Takie dane zbierane na podstawie danych z GPS kierowców prezentują natomiast on-line strony internetowe np. strona www.korkowo.pl, <https://www.google.pl/maps>, www.targeo.pl Poniżej zamieszczam fragment opublikowanego na podstawie tych danych na stronie <http://korkometr.targeo.pl/miasta.html> Raportu Deloitte „O korkach w 7 największych miastach Polski. Warszawa, Wrocław, Kraków, Poznań, Gdańsk, Łódź, Katowice. Dane za rok 2015”

Ulica	Odcinek	Długość odcinka [m]	Średnie opóźnienie [min]	Średnia prędkość [km/h]	Utrudnienia poranne (7.30 – 9.30)	Utrudnienia popołudniowe (15.00 – 18.00)
1 Zwycięska	Pszczelarska → Ołtaszyńska	869	22,3	2,2	■■■■■	■
2 Jagiello, Podwale	→ pl. Orłąt Lwowskich	1 087	12,7	4,4	■■■	■■■■■
3 Obornicka	→ Nowaka Jeziorańskiego	916	9,8	4,8	■	■■■■■
4 al. Karkonoska, Zwycięska	→ Ołtaszyńska	1 953	8,8	9,3	■	■■■■■
5 Kołłątaja, Stawowa	→ Piłsudskiego	636	5,6	5,6	■	■■■■■
6 Piłsudskiego	→ Kołłątaja	1 059	5,3	8,2	■	■■■
7 Klecińska	→ Grabiszyńska	751	5,2	6,8	■	■■■
■■■■■ Duże utrudnienia		■■■ Średnie utrudnienia		■ Małe utrudnienia		

Źródło: Tiergo.pl

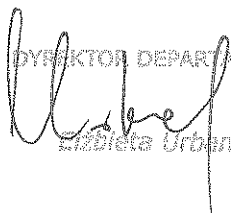
Ad.2

Przez ulice wymienione w tabeli z Raportu Deloitte przejeżdża w godzinie szczytu następująca liczba pojazdów (dane z pomiarów własnych lub ITS):

1. Ulica Zwycięska – od Pszczelarskiej do Ołtaszyńskiej szczyt poranny– 1150 pu/h
2. Ulica Podwale od placu Jana Pawła II do pl. Orłąt Lwowskich – szczyt popołudniowy – 1100 pu/h
3. Ulica Obornicka wyjazd z Miasta – szczyt popołudniowy 1000 pu/h
4. Ulica Zwycięska od ulicy Karkonoskiej do ulicy Ołtaszyńskiej – szczyt popołudniowy brak danych, szczyt poranny – 600 pu/h
5. Ulica Stawowa do ulicy Piłsudskiego – szczyt popołudniowy – 1300 pu/h
6. Ulica Piłsudskiego do ulicy Kołłątaja – szczyt popołudniowy – 450 pu/h
7. Ulica Klecińska w kierunku ulicy Grabiszyńskiej – szczyt popołudniowy – 2100 pu/h

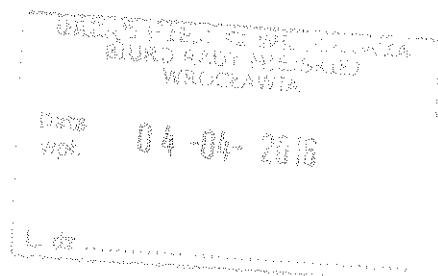
Ad.3

Według pomiarów przeprowadzonych przez Wydział Inżynierii Miejskiej w październiku 2015 roku do Wrocławia w godzinie szczytu porannego wjechało prawie 19 tysięcy pojazdów (pomiary wykonano na 28 najważniejszych wjazdach, bez wjazdów z AOW).

DYREKTOR DEPARTAMENTU

 Izabela Urbanek

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miejskiej
2. Kancelaria Prezydenta Wrocławia , ds. 58127/16
3. WIM - ER

51
ac

Pan
Marcin Krzyżanowski

Radny
Rady Miejskiej Wrocławia

Sukiennice 9
50-017 Wrocław

Wrocław, 1 kwietnia 2016 r.

WTR-ZT. 0003.3.2016.AT

Dotyczy: Najbardziej zatłoczonych wrocławskich ulic.

Szanowny Panie Radny

W odpowiedzi na zapytanie z dnia 25 marca 2016 r. dotyczące punktu 4 i 5 pragnę wyjaśnić, że odpowiedzi w zakresie projektu Planu Transportowego obarczone są pewnym ryzykiem zmiany w kontekście trwających konsultacji społecznych. Dokument Planu Transportowego jest na wczesnym etapie konsultacji i jeszcze wiele zapisów może w nim ulec modyfikacji. Jednak na podstawie już otrzymanego materiału oraz rozmów z autorami Planu przedstawiam odpowiedzi na Pana pytania nr 4 i 5:

Pytanie 4 „Jakie działania są planowane w celu obniżenia energochłonności i emisyjności transportu. Jakie są planowane efekty w tym zakresie i jaki okres czasu obejmują?”

Powyższe kwestie zostały naświetlone w projekcie Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego, gdzie w rozdziale 9: "Zapewnienie warunków ochrony środowiska naturalnego" wskazano, że oddziaływania na otoczenie wiążą się wyłącznie z równoczesnym wprowadzeniem działań organizacyjnych i inwestycyjnych lub modernizacyjnych. Chodzi o to, że nie tyle sama inwestycja w infrastrukturę oddziałuje na otoczenie (poza zajęciem terenu), ale takie oddziaływanie pojawia się w wyniku wdrożenia organizacji systemu transportowego, a to jest zasadniczą częścią projektu Planu. Przez tę organizację rozumiane jest doskonalenie istniejącego systemu transportu zbiorowego użyteczności publicznej (zamawianego przez miasto i gminy współpracujące) poprzez dostosowanie oferty usług przewozowych, z wprowadzeniem pożądanych standardów (m. in. modernizacja taboru, doskonalenie rozkładów jazdy, polityka taryfowa), ale również rozwój jakościowy wyznaczenie priorytetów w ruchu (stosowanie zaawansowanych systemów sterowania ruchem) oraz modyfikowany układ linii, zwiększona częstotliwość kursowania pojazdów oraz stosowane w transporcie technologie.

Głównym celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia jest takie planowanie publicznego transportu zbiorowego, aby zapewnić zrównoważony rozwój transportu w obszarze objętym planem dla osiągnięcia celów zarówno ekologicznych, jak i społecznych oraz gospodarczych. Plan obejmuje przede wszystkim działania o charakterze organizacyjnym, takie jak modelowanie sieci do obsługi transportem zbiorowym, wybór środków przewozowych, integracja sieci z innymi niż miasto gestorami infrastruktury i przewozów, zasady kształtowania układu linii tramwajowych i autobusowych, oraz węzłów dla ich integracji w sprawny system. Plan wpływa także, co kluczowe dla oddziaływań na otoczenie, na podział podróży między transport zbiorowy i

Wydział Transportu
Dział Zarządzania Transportem Publicznym
Zespół ds. Planowania i Koordynacji
ul. Gabrieli Zapołskiej 4; 50-032 Wrocław
tel. +48 71 77 87 16
fax +48 71 77 88 81
wtr@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

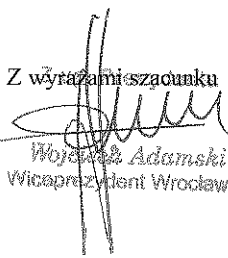
indywidualny. Zmniejszenie (lub spowolnienie wzrostu) tej drugiej formy jest podstawą do oceny pozytywnych skutków środowiskowych Planu.

Plan określa kierunki i główne działania w zakresie polityki ochrony środowiska zmierzające do zmniejszenia emisji szkodliwych oddziaływań, a także podaje charakterystykę taboru transportu zbiorowego z punktu widzenia spełnienia określonych norm czystości spalin i hałasu. Plan w części decyzyjnej ma charakter średnioterminowy do roku 2022, z ogólnym horyzontem progностycznym do roku 2030.

Pytanie 5 „Jakie osiedla, ich części zaliczane są do obszarów zwartej zabudowy poza śródmieściem i rozproszonej zabudowy Wrocławia - w kontekście konsultowanego obecnie projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego we Wrocławiu?”

Odpowiedź na podstawie wyjaśnień udzielonych przez autora planu: W projekcie Planu użyto pojęcia "zwartej zabudowy" lub "rozproszonej zabudowy" w rozumieniu standardu urbanistycznego, oznaczającego zabudowę lub istnienie znacznych przestrzeni niezagospodarowanych. Nie są to pojęcia regulowane przepisami krajowymi (choć np. Izba Architektów proponuje taki zapis, oznaczający położenie budynków w pewnej maksymalnej odległości od siebie). Prawo do ustalenia standardu może mieć Rada Miejska, w ramach dokumentów planowania przestrzennego. Niemniej, w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (tekst jednolity przyjęty Uchwałą nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010 r.) takich zapisów nie ma, choć dokument posługuje się tymi pojęciami wielokrotnie. Należy więc przez analogię rozumieć pojęcia użyte w Planie (rozdział 8) tak jak w SUiKZP, czyli jako intuicyjnie zrozumiałe. Dlatego nie można podać konkretnej listy osiedli o czym pisze Pan Radny w zapytaniu. Zapisy dotyczące omawianych pojęć są jedynie standardem do zastosowania w konkretnych przypadkach. Schematycznie podział ten ujęto na Rys 1: „Schemat terytorialny i funkcjonalny Planu”, dodatkowo, na Rys. 2. „Sieć publicznego transportu zbiorowego na rok 2022”, zaznaczono obszary przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową, które przewiduje się, że do 2020 roku zostaną zabudowane.

Z wyrażeniem szacunku


Wojciech Adamski
Wiceprezydent Wrocławia

Do wiadomości:

1. Biuro Prezydenta Wrocławia, Sukiennice 9, 50-107 Wrocław (dot. L.dz. 58127);
2. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia, Sukiennice 9, 50-107 Wrocław;
3. a/a

Sprawę prowadzi:

Andrzej Tabaka, tel.: +48 71 777 75 11