



137

Szanowna Pani
Urszula Mrozowska
Radna Rady Miejskiej Wrocławia
ul. Sukiennice 9
50-107 Wrocław

Wrocław, 19 września 2016 r.

WIM.0003.4.2016.EN

Dotyczy: organizacji ruchu kołowego na ulicy Traugutta na odcinku od skrzyżowania z ulicą Kościuszki do placu Wróblewskiego.

W odpowiedzi na Pani interpelację z dnia 12 września 2016 roku dotyczącą wydzielenia z ogólnego ruchu kołowego torowiska tramwajowego na ul. Traugutta przedstawiam stanowisko w poruszanej w interpelacji sprawie.

Urząd Miejski Wrocławia realizuje w mieście sukcesywnie i konsekwentnie pakiet działań wskazanych przez Wrocławską politykę mobilności. Wydzielenie torowisk tramwajowych jest jednym z elementów tego pakietu. Obecnie na terenie Miasta już ponad 90% torowisk to torowiska wydzielone z ogólnego ruchu kołowego. Jednym z efektów tych działań jest eliminacja opóźnień w poruszaniu się komunikacji miejskiej a tym samym zapewnienie szybkiego i przede wszystkim zgodnego z rozkładem jazdy przejazdu komunikacji tramwajowej (a także na niektórych odcinkach autobusowej). Inną korzyścią po wydzieleniu torowiska jest możliwość wyposażenia przystanków zlokalizowanych na chodniku i wiążących się z koniecznością wsiadania do tramwaju z jezdni w tzw. przystanki wiedeńskie. Przykładowo takie rozwiązanie już funkcjonuje na ulicach Trzebnickiej, Habskiej czy Krupniczej. Bez wydzielenia torowiska nie istniałaby możliwość poprawy na tych ulicach warunków wsiadania do tramwajów. (Poniżej zdjęcie obrazujące sytuację z tramwajem zatrzymującym się przy jezdni bez przystanku wiedeńskiego).



Istotnie korzystają na tych rozwiązaniach pasażerowie a tylko nieznacznie tracą kierowcy.

Dlaczego tylko nieznacznie? Dlatego, że każdorazowo na etapie projektowania przeprowadzana jest analiza wpływu wydzielenia torowiska na pozostały ruch drogowy i wskazywane są niezbędne zakresy działań towarzyszących. Przyjęte rozwiązania to wynik oceny warunków ruchu dla sieci drogowej z uwzględnieniem specyfiki ciągu komunikacyjnego omawianego obszaru. Przykładem tego rodzaju

działań jest także wydzielenie torowiska na ul. Traugutta i przeznaczenie go wyłącznie dla tramwajów, autobusów i pojazdów taxi. Podkreślam, że nie zrealizowano by tej zmiany, gdyby wyniki analiz nie wskazały na możliwość zrekompensovania przepustowości dla ruchu kołowego eliminowanego z torowiska. I tak w szczególności, aby zapewnić dobrą komunikację także kierowcom samochodów zaplanowano następujące rozwiązania:

- utrzymano możliwość skrętu w lewo z torowiska w ulice Zgodną, Mierniczą, Dobrzyńską, Szybka i Żabią Ścieżkę.
- zmieniono program sygnalizacji świetlnej na Placu Wróblewskiego, wprowadzając dłuższe światło zielone od strony ulicy Traugutta;
- zmieniono program sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Traugutta – Kościuszki, wprowadzając dłuższe światło zielone od strony ulicy Traugutta;
- zmieniono program sygnalizacji na skrzyżowaniu ulic Traugutta - Krasińskiego wprowadzając dłuższe światło zielone od strony ulicy Traugutta;
- utrzymano możliwość jazdy dwoma pasami z ulicy Traugutta na plac Wróblewskiego;
- założono, że nieznaczna część kierowców już drugiego dnia od wprowadzenia zmiany w organizacji ruchu wybierze w drodze do centrum Miasta przejazd od strony ulicy Krakowskiej ulicami Kościuszki i Komuny Paryskiej oraz Na Niskich Łąkach i Na Grobli dysponującymi nadwyżkami przepustowości.

Pani interpelacja dotyczy pierwszego dnia funkcjonowania nowej organizacji ruchu. W tym dniu faktycznie przejazd ulicą Traugutta był problematyczny. Jednak pragnę podkreślić, że każda nowa sytuacja ruchowa wiąże się w początkowym okresie jej funkcjonowania z perturbacjami i wymaga pewnego czasu na „ułożenie się” ruchu. Tak też było i w tym przypadku. Prowadzone codziennie obserwacje wykazały, że już po kilku dniach planowany efekt został moim zdaniem z powodzeniem osiągnięty. Sytuacja dla ruchu kołowego unormowała się. Czas przejazdu ulicą Traugutta od ulicy Kościuszki do ulicy Krasińskiego samochodem jest już porównywalny do sytuacji przed wydzieleniem torowiska. Kierowcy w niewielkiej części korzystają z tras alternatywnych, plac Wróblewskiego poprawnie przyjmuje pozostałe nadjeżdżające od strony ulicy Traugutta pojazdy w liczbie około 1000 w godzinie szczytu komunikacyjnego będącej wartością zbliżoną do liczby pojazdów sprzed zmiany, a tramwaje bez przeszkód pokonują ulicę Traugutta **w czasie nawet dwukrotnie krótszym niż przed zmianą.**

W związku z wprowadzoną zmianą istotnie zmalał łączny czas, jaki muszą stracić na przejazd tego odcinka pasażerowie wszystkich pojazdów. A ponadto pojawiły się warunki umożliwiające wyposażenie istniejących przystanków tramwajowych w przystanki wiedeńskie zdecydowanie poprawiające korzystanie z przystanków zwłaszcza przez osoby starsze i niepełnosprawne. Poniżej załączam przykład przystanku wiedeńskiego

Podsumowując uważam, że korzyści wynikające z wydzielenie torowiska w ulicy Traugutta zdecydowanie przewyższają niedogodności, jakie powstały dla kierowców samochodów.



DYREKTOR DEPARTAMENTU
[Signature]
Ewidencja Urbanek

Otrzymują:

1. adresat
2. Biuro Rady Miejskiej
3. Biuro Prezydenta
4. a/a