



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

Wrocław, 2 listopada 2016 r.

WIM.ER.0003.5.2016.EN

Dotyczy: odpowiedzi na interpelację z dnia 12 września 2016 roku w sprawie organizacji ruchu kołowego na ulicy Traugutta.

W odpowiedzi na Pani interpelację z dnia 19 października 2016 roku dotyczącą wydzielania na terenie Miasta z ogólnego ruchu kołowego torowisk tramwajowych przedstawiam stanowisko w poruszanej w interpelacji sprawie.

Podnosi Pani w swojej interpelacji, że Pani zdaniem wydzielanie torowisk pogarsza czasy przejazdu samochodów i części autobusów oraz przyczynia się do zwiększenia obciążenia ruchem i emisją spalin okolicznych ulic a tylko w nieznacznym stopniu poprawia czasy przejazdu tramwajów. Uważa Pani, że wydzielanie torowisk ma sens tylko na szerokich ulicach, gdzie nie powoduje ograniczenia przepustowości ulic dla ruchu samochodowego i nie powinno dotyczyć centralnych dzielnic Wrocławia.

Pozwolę sobie na zaprezentowanie mojego stanowiska w tej sprawie.

Przede wszystkim stosowane we Wrocławiu rozwiązania obejmujące między innymi realizację priorytetu dla komunikacji miejskiej są skutkiem rozpoznanych i nazwanych przez naukowców zasad i prawidłowości funkcjonowania ruchu drogowego.

Przykładem głosu w tej sprawie przybliżającym zasady „rządzące” komunikacją jest umieszczony na stronie Blogi Wrocław artykuł pracownika Biura Rozwoju Wrocławia Moniki Kozłowskiej Święconek pt. „Korki są pełne paradoksów! Dlaczego poszerzanie dróg w mieście nie jest na nie lekiem?”

(<http://blogi.wroclaw.pl/rozwoj/korki-sa-pejne-paradoksow-dlaczego-poszerzanie-drog-w-miescie-nie-jest-na-nie-lekiem/>)

Można się „wewnętrznie” z tymi teoriami opisanymi w artykule nie zgadzać. To prawda, że na pierwszy rzut oka są one sprzeczne z logiką, ale zostały przez naukowców udowodnione a realizacja rozwiązań komunikacyjnych z ich uwzględnieniem w wielu Miastach na świecie skutecznie pozytywnie je weryfikuje.

Przykładem powszechnie znanym i potwierdzającym skuteczność tych zasad we Wrocławiu było funkcjonowanie komunikacji w mieście po oddaniu do ruchu AOW. Przez pierwsze tygodnie, gdy zniknęła z ulic Miasta duża grupa pojazdów przejeżdżających przez Wrocław tranzytem, zrobiło się dużo wolnego miejsca dla pozostałych aut, przejazd był bardzo swobodny. Ale już po kilku tygodniach pojawili się w danych przedziałach czasu nowi użytkownicy (dotychczas bądź to korzystający z innych środków komunikacji bądź to przyzwyczajeni, że trzeba było wyjeżdżać wcześniej, żeby zdążyć na czas). W efekcie już po kilku miesiącach stan ruchu na drogach miejskich (długość kolejek, czasy przejazdu) wrócił w znacznym stopniu do sytuacji sprzed wybudowania AOW. A przecież AOW przejęło prawie 10 % ruchu z Miasta.

Podobnie sytuacja wygląda przy wprowadzaniu zmian w programach sygnalizacji świetlnej (choć jeszcze szybciej znika skutek działań). Jeśli w wyniku analizy wdrożona zostanie nowa organizacji ruchu i nowe programy poprawiające przepustowość danego skrzyżowania to nadwyżka przepustowości konsumowana jest przez kierowców w ciągu kilkunastu dni i powtórnie długość kolejek wraca do sytuacji sprzed zmiany (choć przez skrzyżowanie przejeżdża ogólnie większa liczba pojazdów). Taką sytuację mogliśmy na przykład w ostatnim czasie obserwować na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej – Ślężna – Aleja Wiśniowa, gdzie wprowadziliśmy dwa pasy do jazdy w lewo z ulicy Armii Krajowej (zamiast jednego).

Podobnie sytuacja wygląda w przypadku wydzielania torowisk z ruchu kołowego. Początkowo pojawia się większe spiętrzenie ruchu, które z czasem wraca do sytuacji sprzed wydzielania torowiska.

Zapewniam natomiast, że każdorazowo przy każdej zmianie organizacji ruchu analizowany jest jej wpływ na wszystkich uczestników ruchu i przewidywane są rozwiązania, które ewentualny negatywny wpływ minimalizują.

Dla zobrazowania skali możliwego potencjału komunikacji indywidualnej informuję, że obecnie sami mieszkańcy Wrocławia są właścicielami około 500 tysięcy samochodów osobowych a dodatkowo codziennie do Wrocławia wjeżdża 200 tysięcy pojazdów z zewnątrz. Na podstawie kompleksowych badań ruchu szacuję, że jednocześnie po drogach Wrocławia porusza się w godzinie szczytu komunikacyjnego około 25 tysięcy z nich (tj. tylko 5 % z 500 tysięcy).

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Elżbieta Urbanek

Otrzymują:

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