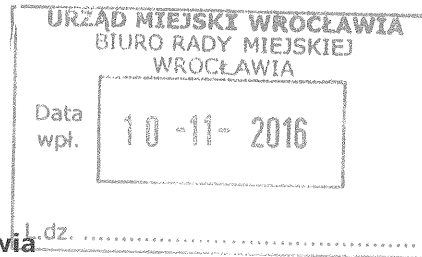




PF/1751663

urząd
miejski
wrocławia

Szanowny Pan
Marcin Krzyżanowski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia
ul. Sukienice 9
50-107 Wrocław

164

Wrocław, 2 listopada 2016 r.

WIM.0003.6.2016.EN

Dotyczy: wydzielonego torowiska tramwajowego na ulicy Traugutta.

W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 25 października 2016 roku dotyczącą wydzielania z ogólnego ruchu kołowego torowiska tramwajowego w ulicy Traugutta we Wrocławiu przedstawiam stanowisko w poruszanej w interpelacji sprawie. Podnosi Pan w swojej interpelacji, że Pana zdaniem wydzielenie torowiska tramwajowego w ulicy Traugutta było złą decyzją a realizacja zrównoważonej polityki transportu musi stanowić zbiór działań podjętych dla realizacji zamierzonych celów.

Zapewniam Pana, że stosowane we Wrocławiu rozwiązania promujące zrównoważoną mobilność obejmują wiele różnorodnych działań obejmujących aż 15 obszarów opisanych bliżej we Wrocławskiej polityce mobilności. Wydzielanie torowisk tramwajowych jest tylko jednym z nich.

Każdorazowo na etapie projektowania wyłączenia torowiska tramwajowego z ruchu kołowego przeprowadzana jest analiza wpływu tego rozwiązania 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 znacznego zrekompensowania 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 - Krasieńskiego wprowadzając dłuższe światło zielone od strony ulicy Traugutta;
- zmieniono programy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Traugutta z pl. Zgody i pl. Zgody z ul. Żabia Ścieżka wprowadzając dłuższe otwarcie po osi ul. Traugutta.
- utrzymano możliwość jazdy dwoma pasami z ulicy Traugutta na plac Wróblewskiego;
- założono, że nieznaczna część kierowców po wprowadzeniu 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. Informuję, że prowadzone codziennie obserwacje wykazały, że już po kilku dniach sytuacja na ul. Traugutta zaczęła się normować a planowany efekt został osiągnięty. Czas przejazdu samochodu ulicą Traugutta od ulicy Kościuszki do ulicy Krasińskiego jest co prawda nieco dłuższy niż w sytuacji przed wydzielaniem torowiska, ale w to miejsce tramwaje bez przeszkód pokonują ulicę Traugutta w czasie krótszym niż przed zmianą.

W związku z wprowadzoną zmianą 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. Projekt takiego rozwiązania dla ul. Traugutta przewidywany jest do przygotowania w przyszłym roku. Poprawiła się również sytuacja rowerzystów, z uwagi na fakt, że obecnie przy jeździe pojazdów jednym pasem ruchu istnieją dogodne warunki do wyprzedzenia rowerzystów (wcześniej przy jeździe dwoma pasami ruchu rowerzyści byli często wyprzedzani bez zachowania wymaganego prawem odstępu wynoszącego 1 m.)

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).

Odnosnie podnoszonych w Pana interpelacji negatywnych skutków wydzielania torowiska dla ogólnego ruchu drogowego pozwolę zwrócić Pana uwagę na fakt, że realizowany w ten sposób priorytet dla komunikacji miejskiej jest 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 Świąconek 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.

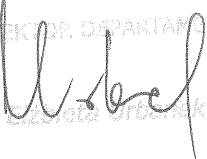
Podobnie sytuacja wygląda przy wprowadzaniu zmian w programach sygnalizacji świetlnej (choć jeszcze szybciej znika skutek działań). Jeśli w wyniku analizy wdrożona zostanie nowa organizacja ruchu i nowe programy poprawiające przepustowość danego skrzyżowania to nadwyżka przepustowości konsumowana jest 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).

Porównywalnie ma się rzecz w przypadku wydzielania torowisk z ruchu kołowego. Początkowo pojawia się większe spiętrzenie ruchu, które z czasem wraca do sytu-

acji sprzed wydzielenia 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 skutek 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 natomiast w godzinie szczytu komunikacyjnego około 25 tysięcy z nich (tj. tylko 5 % z 500 tysięcy). Przy takiej różnicy pomiędzy skalą motoryzacji i liczbą pojazdów uczestniczących w danej chwili w ruchu drogowym jedynym skutkiem działań polegających na próbach nadążenia z podażą dróg za popytem na te drogi ze strony indywidualnych uczestników ruchu będzie większa liczba pojazdów stojących w jednostce czasu ciągle w tych samych kolejkach na skrzyżowaniach.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Krzysztof Urbaniak

Otrzymują:

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