



190

Pan
Michał Kurczewski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 9 sierpnia 2019r.

WIM.0003.1.2019

Dotyczy: założonych strat czasowych dla komunikacji samochodowej oraz korzyści dla komunikacji zbiorowej w związku z niedawnym wydzieleniem bus pasów (Podwale, Grabiszyńska, Krakowska)

W odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 5 sierpnia 2019 r. dotyczące nowo wyznaczonych bus pasów na ulicach Podwale, Grabiszyńskiej i Krakowskiej przedstawiam odpowiedzi na poszczególne pytania:

Ad. 1 i 4

Wydzielenie buspasa na ulicy Podwale nie wiąże się ze stratami czasu dla transportu samochodowego, gdyż nadal utrzymane zostały na ulicy dwa pasy ruchu dla tej komunikacji. Trzeci pas ruchu tworzył się bezpośrednio przed sygnalizacją świetlną, gdzie skrajny prawy pas ruchu realizowany był wprost z przystanku autobusowego obsługującego w ciągu godziny 25 autobusów (przeciętnie w każdym cyklu sygnalizacji 1 autobus). Szerokość jezdni ulicy Podwale wynosi 9,25 m, stąd istniejące parametry jezdni umożliwiły wyznaczenie trzech pasów ruchu na ulicy Podwale z przeznaczeniem dwóch lewych pasów ruchu nadal dla komunikacji samochodowej a skrajnego prawego pasa ruchu wyłącznie dla komunikacji autobusowej z przejazdem z wykorzystaniem przestrzeni istniejącego przystanku autobusowego. Z jednego ogólnie dostępnego pasa ruchu na ulicy Podwale korzysta w godzinie szczytu komunikacyjnego przeciętnie 900 osób. Pasem dla ruchu busowego przejeżdża autobusami przeciętnie 1800 osób. Korzyść czasowa dla każdego autobusu w szczycie komunikacyjnym to od 2 do 4 minut. Dodatkową korzyścią jest stała regularność przejazdu tego odcinka przez autobusy bez względu na porę dnia i chwilowe natężenie ruchu na drodze.

Ad. 2 i 5

Czas przejazdu przez odcinek ulicy Grabiszyńskiej po wydzieleniu torowiska determinują podobnie jak i przed wydzieleniem sygnalizacje świetlne pracujące na ulicy Grabiszyńskiej. Dla kierunku z Miasta jest to sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ulic Grabiszyńska – Hallera – Klecińska. Porównując przepustowość wlotu ulicy Grabiszyńskiej na w/w skrzyżowaniu z podobnego okresu przy niewydzielonym torowisku i po wydzieleniu torowiska należy stwierdzić, że nie uległa ona zmianie.

Dzień (dzień tygodnia)	Przedział Czasu 16.00-17.00	Pojazdy rzeczywiste / umowne
2018-07-21		669 / 676.2
2018-07-22		588 / 590.4
2018-07-23	poniedziałek	1061 / 1087
2018-07-24	wtorek	1154 / 1174
2018-07-25	środa	973 / 987
2018-07-26	czwartek	1104 / 1126
2018-07-27	piątek	1124 / 1152
2018-07-28	sobota	636 / 638
2018-07-29	niedziela	612 / 614

Dzień (dzień tygodnia)	Przedział czasu 16.00-17.00	Pojazdy rzeczywiste / umowne
2019-07-20		606 / 608
2019-07-21		485 / 486.2
2019-07-22	poniedziałek	1083 / 1113
2019-07-23	wtorek	1067 / 1079
2019-07-24	środa	1071 / 1094.2
2019-07-25	czwartek	1122 / 1136
2019-07-26	piątek (piątek)	1105 / 1122.2
2019-07-27	sobota	545 / 549
2019-07-28	niedziela	613 / 618.2

Czasy przejazdu pojazdów kołowych w zależności od pory dnia i okresowego natężenia ruchu pojazdów na wskazanym we wniosku odcinku kierunku z Miasta lokowały się poza wakacjami przed wydzieleniem torowiska w przedziale 4-12 minut.

Czas przejazdu samochodów ul. Grabiszyńską kierunku z Miasta (odcinek od placu Srebrnego do skrzyżowania z ul. Ostrowskiego) według pomiarów własnych przed wydzieleniem torowiska wynosił w wakacje (lipiec) 3-6 minut a po wydzieleniu buspasa (lipiec) nadal 3-6 minut.

Czas przejazdu samochodów do Miasta przed i po wydzieleniu buspasa 3 min. (pomiar lipiec 2019).

Jednocześnie informuję, że w przekroju ulicy w szczycie komunikacyjnym z komunikacji miejskiej korzysta obecnie ok. 5000 osób/ a z indywidualnej 3600 osób/h. Pojazd komunikacji miejskiej przejeżdża ulicą Grabiszyńską w każdym kierunku co niespełna 2 minuty. Średnie skrócenie czasu przejazdu tramwaju w stosunku do czasu rozkładowego to w szczycie około 2 minuty a autobusu około 1,5 minuty.

Dodatkowo wydzielenie torowiska tramwajowego z ruchu ogólnego umożliwi w przyszłości budowę przystanków wiedeńskich, gdyż obecnie przystanki tramwajowe realizowane są bezpośrednio z jezdni ulicy Grabiszyńskiej, co stanowi znaczne utrudnienie dla pasażerów w szczególności osób starszych i niepełnosprawnych oraz osób z dziećmi w wózkach. Ponadto funkcjonowanie ogólnie dostępnych czterech pasów ruchu w przekroju drogi skutkowało powszechnym przekraczaniem przez kierowców dopuszczalnych prędkości, co miało wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ad. 3 i 6

Wydzielenie buspasa na ulicy Krakowskiej nie wiąże się ze stratami czasu dla transportu samochodowego. Węzeł drogowy Krakowska - Armii Krajowej został zaprojektowany przed laty jako fragment Obwodnicy Śródmiejskiej nawiązując do zakładanych wówczas docelowych rozwiązań w ciągu ulicy Krakowskiej.

Stąd na fragmencie ulicy Krakowskiej w rejonie węzła pojawia się układ dwujezdniowy z wbudowanym w pas rozdziału torowiskiem tramwajowym. Jest to rozwiązanie nadmiarowe w stosunku do obecnych parametrów dalszych odcinków ulicy Krakowskiej. W szczególności odcinek ulicy Krakowskiej od Armii Krajowej w kierunku z Miasta szybko przechodzi w jedną jezdnię i po jednym pasie ruchu dla każdego kierunku. Ta nadmiarowość w rejonie węzła została wykorzystana do wyznaczenia pasa busowego a przepustowość ulicy Krakowskiej determinuje nie wydzielenie pasa busowego w rejonie węzła lecz dalszy już wąski odcinek uli-

cy Krakowskiej, który nie podlegał obecnie korekcie w zakresie organizacji ruchu. Natomiast wydzielony pas busowy przechodzi z obu stron na udostępnione dla ruchu autobusowego torowisko, co wpływa na poprawę regularności kursowania autobusów. Zwłaszcza dotyczy to kierunku z Miasta, gdzie wydzielony pas busowy umożliwia bezkolizyjny dojazd autobusom bezpośrednio do miejsca zwężenia się drogi i tym samym uniknięcia długiej kolejki pojazdów oczekujących na wjazd w ten odcinek drogi. Pierwsze pomiary czasów przejazdu pokazują, że czas przejazdu samochodów nie uległ zmianie natomiast czas przejazdu autobusów w szczycie popołudniowym uległ skróceniu już w wakacje z 5-9 minut do 4-6 minut.


DYREKTOR DEPARTAMENTU
Elżbieta Urbanek

Otrzymują:

1. Adresat
2. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia
3. Kancelaria Prezydenta Wrocławia - L. dz. 201507
4. BOI-OZ w/m
5. aa

