



Departament Infrastruktury i Transportu



urząd
miejski
wrocławia

198

**Pan
Robert Grzechnik
Radny Rady Miejskiej Wrocławia**

Wrocław, 11 września 2019r.

WIM.0003. .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 interpelację z dnia 4 września 2019 r. dotyczącą nowo wyznaczonych we Wrocławiu bus pasów przedstawiam odpowiedzi na poszczególne pytania:

Urząd Miejski Wrocławia realizuje w mieście sukcesywnie i konsekwentnie pakiet działań wskazanych przez Wrocławską politykę mobilności. Nadawanie priorytetu komunikacji miejskiej poprzez wydzielenie torowisk tramwajowych z ogólnego ruchu kołowego jest jednym z elementów tego pakietu.

Każdorazowo przed wprowadzeniem priorytetu dla komunikacji miejskiej analizowane są skutki tego rozwiązania dla wszystkich użytkowników drogi. Decyzja o wprowadzeniu danego rozwiązania podejmowana jest tylko wówczas jeśli osiąga się korzyści dla komunikacji miejskiej a przy tym możliwe jest zminimalizowanie lub niepowodowanie strat dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.

O przepustowości ulicy decydują nie odcinki pomiędzy skrzyżowaniami a same skrzyżowania. Tym samym rozwiązania zmian w organizacji ruchu w związku z wydzielaniem z ruchu ogólnego części jezdni są tak konstruowane, aby omijały one lub tylko w niewielkim stopniu dotyczyły kluczowych dla przepustowości układu drogowego skrzyżowań.

W efekcie takich działań przez dany odcinek drogi po wydzieleniu części jezdni dla komunikacji zbiorowej nadal przejeżdża porównywalna liczba samochodów pomimo, że przejazd pomiędzy skrzyżowaniami prowadzi mniejszą liczbą pasów ruchu.

Jednym z efektów tych działań jest natomiast 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 z powodzeniem już funkcjonuje na ulicach Trzebnickiej, Hubskiej czy Krupniczej. Bez wydzielenia torowiska nie istniałaby możliwość poprawy na tych ulicach warunków wsiadania do tramwajów.

ul. Gabrieli Zapolskiej 2/4; 50-032 Wrocław
tel. +48 717 77 71 57
fax +48 717 77 71 29
dig@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

Przykładowo w przypadku ulicy Grabiszyńskiej podstawą decyzji o wydzieleniu torowiska tramwajowego w ulicy Grabiszyńskiej z ogólnego ruchu kołowego były następujące fakty:

- w przekroju ulicy w szczycie komunikacyjnym więcej osób obecnie korzysta już z komunikacji miejskiej (ok. 5000 osób/h) niż indywidualnej (3600 osób/h);
- pojazd komunikacji miejskiej przejeżdża ulicą Grabiszyńską w każdym kierunku co niespełna 2 minuty;
- dla kierunku z Miasta obserwowane były, zwłaszcza w szczycie popołudniowym, okresowe spiętrzenia ruchu skutkujące kilkuminutowym wydłużeniem czasu przejazdu komunikacji miejskiej, co odnotowywały także rozkłady jazdy tramwajów i autobusów;
- 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; wydzielenie torowiska umożliwi budowę przystanków wiedeńskich;
- cztery pasy ruchu w przekroju drogi skutkowały przekraczaniem przez kierowców dopuszczalnych prędkości, co ma wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- zrealizowane zostało alternatywne dla ulicy Grabiszyńskiej połączenia komunikacyjne – przedłużenie ulicy Alei Piastów
- wybudowana została ścieżka rowerowa w ulicy Grabiszyńskiej

Średnie skrócenie czasu przejazdu tramwaju po wydzieleniu torowiska w stosunku do czasu rozkładowego to w szczycie około 2 minuty a autobusu około 1,5 minuty.

Kolejka pojazdów oczekujących na przejazd ulicą Grabiszyńską jest dłuższa ale pojedyncza. Czas przejazdu pojazdów indywidualnych przez odcinek ulicy Grabiszyńskiej po wydzieleniu torowiska determinuje nie długość pojedynczej kolejki lecz podobnie jak i przed wydzieleniem sygnalizacja świetlna pracująca na ulicy Grabiszyńskiej. Dla kierunku z Miasta jest to sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ulic Grabiszyńska – Hallera – Klecińska. Do tej sygnalizacji dojeżdżają kierowcy z pojedynczej kolejki i ustawiają się już na czterech pasach ruchu. 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	1105 / 1122.2
(piątek)		
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 kierunek z Miasta lokowały się poza wakacjami przed wydzieleniem torowiska w przedziale 4-12 minut. Podobnie wygląda sytuacja obecnie. Inaczej tylko wygląda konstrukcja ko-

lejki – pojazdy nie grupują się licznie przed skrzyżowaniem blokując przejazd tramwajom tylko uwalniając przejazd tramwajom sukcesywnie dojeżdżają do skrzyżowania jednym pasem w liczbie odpowiedniej do przejechania przez skrzyżowanie w jednym cyklu.

Wprowadzenie uprzywilejowań dla komunikacji miejskiej pozostaje bez wpływu na godziny szczytu komunikacyjnego. Z uwagi na fakt, że wprowadzenie wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji miejskiej na danej drodze oddziałuje w niewielkim stopniu na globalną liczbę aut przejeżdżających danym odcinkiem w jednostce czasu nie analizowano skutku wdrażanych zmian dla tras alternatywnych i równoległych. Dotychczasowe doświadczenia potwierdzają, że ten wpływ jest niewielki.

Pierwsze wydzielane z ruchu kołowego torowiska tramwajowe pojawiły się we Wrocławiu prawie ćwierć wieku temu podczas przebudowy ulicy Piłsudskiego. Kolejne pojawiały się sukcesywnie w kolejnych latach. Obecnie na terenie Miasta już ponad 96% torowisk to torowiska wydzielone z ogólnego ruchu kołowego. Z uwagi na znaczny upływ czasu nie jest możliwe podanie danych, o które Pan wnioskuje. Nie posiadamy także dokładnie takich danych, jakie Pan wskazuje w interpelacji (tabela 1 i tabela 2).

W uzupełnieniu do w/w wyjaśnień przedkładałam natomiast informację w odniesieniu do ostatnio wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji miejskiej.

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. Pasmem 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.

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 ulicy 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.

Otrzymują:

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