



~~Pan  
Michał Kurczewski  
Radny Rady Miejskiej Wrocławia~~

Wrocław, 15 października 2019r.

WIM.0003.3.2019

Dotyczy: likwidacji buspasa na ulicy Grabiszyńskiej we Wrocławiu



W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 3 października 2019 r. dotyczącą likwidacji nowo wyznaczonego bus pasa na ulicy Grabiszyńskiej we Wrocławiu przedstawiam stanowisko w przedmiotowej sprawie.

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 skrzyżowania a same skrzyżowania. Tym samym rozwiązania zmian w organizacji ruchu w związku z wydzieleniem z ruchu ogólnego części jezdni są tak konstruowane, aby omijały one lub tylko w niewielkim stopniu dotykały 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 wydzielenie torowiska nie istniałaby możliwość poprawy na tych ulicach warunków wsiadania do tramwajów.

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

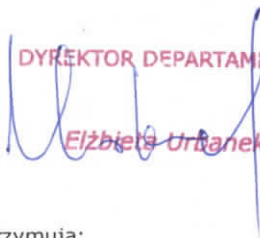
Średnie skrócenie czasu przejazdu tramwaju po wydzieleniu torowiska w stosunku do czasu rozkładowego to w szczycie około 2 minuty a autobusu około 1,5 minuty.

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.

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 a kierunku do Miasta w przedziale 2-7 minut. Podobnie wygląda sytuacja obecnie. Inna jest tylko konstrukcja kolejki – 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.

Pisze Pan o rozbudowie ulicy Grabiszyńskiej o dodatkowe pasy ruchu tak aby utworzenie buspasa nie zabierało pasa ruchu dla samochodów. Wyjaśniam, że w przypadku ulicy Grabiszyńskiej wydzielenie torowiska z ogólnego ruchu kołowego bilansuje wybudowanie dla kierowców alternatywnego dojazdu do Miasta Aleją Piastów i Raclawicką poprzez budowę mostu nad rzeką Ślężą.

Jednocześnie informuję, że prowadzimy stałe obserwacje w terenie sytuacji ruchowej na ulicy Grabiszyńskiej i na bieżąco wprowadzamy korekty ustawień sygnalizacji świetlnej na długości ulicy, tak aby w maksymalnym stopniu kompensować kierowcom fakt wydzielenia torowiska z ogólnego ruchu kołowego.

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