

Protokół nr 22/2012**z posiedzenia Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska Rady Miejskiej Wrocławia z 28 marca 2012r.****BRM-ZKO.0012.7.4.2012**

Posiedzenie Komisji prowadził Przewodniczący Jan Chmielewski.

Na ogólną liczbę 5 radnych nieobecny był radny Modest Aniszczuk.

Lista obecności osób zaproszonych stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

Porządek posiedzenia:

1. Podsumowanie inwestycji komunikacyjno-drogowych związanych z projektem EURO 2012 we Wrocławiu.

2. Omówienie realizacji projektu „Urbancard” we Wrocławiu

3. Zintegrowany system transportu miejskiego we Wrocławiu (m.in. organizacja, infrastruktura, system sterowania, ochrona środowiska, bezpieczeństwo, integracja między gminami ościennymi i firmami, stan aktualny i rozwój):

a) analiza realizacji Polityki Transportowej Komunikacji Zbiorowej Wrocławia, przyjętej uchwałą Rady Miejskiej w latach ubiegłych.

b) funkcjonowanie gminnego transportu komunikacji miejskiej (zbiorowej) wg nowych rozwiązań prawnych.

ad 1.

Materiał dot. podsumowania inwestycji komunikacyjno-drogowych związanych z projektem EURO 2012 we Wrocławiu, zawierający monitoring inwestycji (stan aktualny, zadania) omówiła Pani E.Urbaneł Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Gospodarki (przedmiotowy materiał stanowi załącznik do niniejszego protokołu).

Na temat projektów związanych z komunikacją szynową głos zabrał Pan Z.Komar Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki – w przypadku projektu, który mamy zatwierdzony tj. ZTPS etap I, podpisana została umowa o dofinansowaniu. Po podpisaniu tej umowy złożaliśmy wniosek o pierwszą płatność. Wniosek ten ograniczyliśmy do największych pozycji, które dotyczą finansowania części przez MPK, czyli taboru. Przygotowujemy wniosek o drugą płatność, który będzie obejmował kilkadziesiąt zawartych umów, czyli wszystkich inwestycji, które zostały już zakończone i mają dokumentację odbioru. W trzecim wniosku wpisujemy sprawy, które nie są jeszcze rozliczone, pojedyncze. W praktyce prawie wszystko jest zakończone, formalnie cztery zadania są jeszcze w toku, czyli jeszcze bez odbioru tj. Kozanów, Mosty Młyńskie, Most Północny i Południowy, ITS – część tramwajowa. W ramach projektu, oprócz budowy torów – 14,5 kilometra toru pojedynczego jest ponad 18 kilometrów torów zmodernizowanych, w tym są 4 stacje prostownikowe. Wszystkie stacje są już odebrane (stacja: Fiołkowa, Dworska, Milenijna, Bardzka). Do EURO skończone będą priorytety tramwajowe, informacja pasażerska, centrum sterowania, natomiast nie będzie pełnej optymalizacji sterowania, czyli uwzględniania optymalizacji dla samochodów.

- Przewodniczący J.Chmielewski – jak projekty te wpłyną na poprawę jakości komunikacji dla pasażerów?
- Pan Z.Komar Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki – nowy tabor zmieni komfort jazdy, stan infrastruktury to nie tylko komfort jazdy ale i niezawodność, wygodniejsze przystanki, system zasilania itd. Najbardziej liczymy jednak na skrócenia czasu przejazdu na trasach, które były wcześniej.
- Pan W.Smyk – Prezes MPK – jeśli chodzi o ilość taboru, to trzeba mieć na uwadze, jaką częstotliwość chcemy zastosować, bo im wyższa częstotliwość, tym częściej jadą pojazdy, czyli jest ich więcej. Prędkość przekłada się na ilość kierujących. Prędkość eksploatacyjna jest podstawowym elementem do wyliczania wielkości zatrudnienia jeśli chodzi o kierujących. Etapem kolejnym jest analiza, do jakiego poziomu zwiększać częstotliwość i podnosić parametr wykorzystania taboru. Chodzi o to, żeby nie mniej tego taboru jeździło, tylko żeby możliwie największa ilość majątku była majątkiem pracującym. 2011 rok zakończyliśmy wskaźnikiem wykorzystania taboru tramwajowego na poziomie 77%, co jest wskaźnikiem bardzo niskim i liczymy na to, że wejdziemy na poziom między 82%-84% wykorzystania taboru. Stopień wykorzystania taboru autobusowego oscyluje w granicach 90,5%.
- Pan B.Trzciniowicz Kierownik Zespołu ds. Zarządzania Projektami - odpowiadając na pytanie Pana Przewodniczącego dot. wpływu projektów na poprawę jakości komunikacji dla pasażerów – zyskamy skrócenie czasu przejazdu od pętli do pętli rzędu ok. 20%.System sterowania ma na celu wykryć tramwaj jak najszybciej i dać mu zielone światło. Inteligencja systemu polega na tym, że im bardziej będzie on oczujnikowany, im więcej będzie widział, im więcej będzie kamer, detektorów, wykrywaczy ruchu, tym bardziej będzie mógł podejmować decyzję o tym, żeby ten ruch upłynniać w sposób obszarowy, nie tylko lokalnie na danym skrzyżowaniu, ale wiedząc o tym co się dzieje na każdym następnym skrzyżowaniu.

Głos w dyskusji zabrali:

- radna E.Góralczyk – odnośnie Polityki transportowej z 1999 roku, jednym z podstawowych celów jest dostosowanie wielkości oferty przewozowej w komunikacji zbiorowej czyli podaży do wielkości faktycznego popytu z uwzględnieniem poziomu usług zachęcającego do korzystania z komunikacji zbiorowej, świadczenia usług przewozowych w najbardziej przydatnej oraz społecznie akceptowanej postaci. Z tym mamy szczególnie ostatnio dosyć duże problemy, ponieważ jest wiele nowych osiedli, które powstały (np.Jagodno) i jest problem z dojazdem. W ostatnim okresie likwidowane są linie tramwajowe czy autobusowe (np. linia 135, 22,12,15,E). Poziom usług też budzi wiele zastrzeżeń ze względu na brud, zaduch, przepełnienie. Odnośnie Polityki transportowej był zapis, że to wdrażania polityki wymaga opracowania wieloletniej koncepcji rozwoju komunikacji zbiorowej we Wrocławiu i nie pamiętam, żeby coś takiego było opracowane. Nie uważam, żeby to było WPI. Następnie szeroka akcja informacyjna o celach, strategii, zasadach realizacji polityki transportowej miasta i uzyskania w tej mierze maksymalnego poparcia ze strony mieszkańców. Na dzień dzisiejszy chyba jest odwrotnie bo spotykam się z mieszkańcami, którzy mają pretensje, że komunikacja źle funkcjonuje.
- Wiceprzewodniczący Cz.Palczak – nie bardzo się zgadzam się z tym, że nasz tabor jest taki brudny, wynika to z określonych uwarunkowań technicznych MPK. Odnośnie Polityki Transportowej – punkt przesiadkowy przy ul.Jana Pawła II nie jest punktem przesiadkowym. Punktem przesiadkowym jest taki punkt, gdzie łączy się przystanek tramwajowy z przystankiem autobusowym. We Wrocławiu jest mało punktów przesiadkowych. Dziwne, że mamy coraz gorszą, rzadszą komunikację zbiorową. Z pewnych założeń wynika, że staramy się utrzymać taką samą ilość tramwajów, łącznie z tymi nowymi, tzn. ta sama ilość tramwajów będzie jeździła po 14,4 km większej trasie. Dlatego uważam, że budżet jaki został przyznany na komunikację zbiorową, mniejszy od tego jaki był w roku 2011 jest fatalnym rozwiązaniem. Zmniejszanie komunikacji, szczególnie w centrum miasta jest niepowodzeniem. Wystarczy zajrzeć do internetu, żeby stwierdzić ilu

internautów się skarży, że komunikacja jest gorsza. Dynamiczny system sterowania rozkładem jazdy już był robiony w MPK. W związku z tym, że nie wybudowano kolejnej stacji przekaźnikowej systemu Tetra, system ten się nie zdał egzaminu. Trzeba kontynuować tamtą inwestycję. Jeśli chodzi o badania dot. napełnienia ruchu – czy jest wiedza o tym, jakie są napełnienia taboru komunikacji zbiorowej? ile skrzyżowań objętych będzie Inteligentnym Systemem Transportu Szynowego?

- radna U.Wanat – dlaczego od 1 kwietnia chcemy wprowadzić zmiany w funkcjonowaniu linii autobusowych 135,E. Czy nie byłoby lepiej, gdyby nowy zapowiadany tramwaj jeździł przynajmniej przez miesiąc i wówczas można byłoby zaobserwować jak ułożyły się potoki pasażerów?

- Pan M.Żabiński Z-ca Dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia – jeśli chodzi o ocenę komunikacji publicznej – w sposób naturalny w internecie, czy w mediach pojawiają się oceny negatywne. Nikt nie będzie pisał, że jest wspaniale. Interwencje dotyczą z reguły spraw negatywnych. W sprawie wyników badań napełnień i pokrewnych przekażę Państwu spis treści jeśli chodzi o materiały i wówczas na roboczo ustalimy, które części Państwa interesują.

- Pan Z.Komar Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki – wystąpiliśmy o refundację naszych wydatków MPK dotyczących taboru jedno i dwukierunkowego na kwotę 315 mln.żł i z tego nam przysługuje 59% zwrotu kosztów kwalifikowanych, czyli oczekujemy, że 151 mln.żł wpłynie w najbliższym czasie. Jeśli chodzi o uwagi dot. węzłów przesiadkowych, jest ich u nas 14 (rondo Reagana, Pl.Powstańców Wielkopolskich, ul.Kromera, ul.Borowska-Swobodna, ul.Królewiecka, ul.Lotnicza - stadion, ul.Kwiska, ul.Dubois-Pomorska, ul.Różyckiego/Kochanowskiego/Most Szczytnicki, ul.Peronowa-Dworzec Główny, Jana Pawła II, ul.Bardzka/Armii Krajowej, Kozanów).

- Pan W.Smyk – Prezes MPK – stan czystości taboru jest fatalny i nad tym pracujemy. Jeśli chodzi o tabor autobusowy, to ten tabor do sprzątania i do mycia w ilości 320 autobusów jest dostępny przez ok. 4-5 godzin. Stopień wykorzystania tramwajów jest nieco niższy i są one bardziej dostępne. Jesteśmy po kontroli Sanepid, które są wdrożone przed Euro i dają nam wskazania, czym się należy zająć w pierwszej kolejności aby podnieść nie tylko estetykę ale również stronę sanitarną taboru. Podjęliśmy decyzję, że sukcesywnie będziemy usuwać skutki wandalizmu w taborze tramwajowym. Będziemy wymieniać szyby, czyścić laminaty, tapicerkę. Natomiast, jeśli chodzi o bieżące sprzątanie, będziemy dyscyplinować zespoły zajezdni aby nie doszło do wypuszczenia pojazdu niewyczyszczonego.

- Pan M.Czuryło Dyrektor Wydziału Transportu – w dniu 1 kwietnia zostanie uruchomiony pierwszy etap tramwaju plus. Na ul.Legnickiej pojawi się liczba tramwajów, która w sposób właściwy zabezpieczy komunikację. 31 marca uruchomiona będzie linia tramwajowa 31 do lotniska, linia 32 do Kozanowa, linia 33 pomiędzy Stadionem Olimpijskim a pętlą na Pilczycach. W związku z tym na ul.Legnickiej poza szczytem na przekroju między ul. Kwiską a Placem Strzegomskim będziemy mieli tramwaj co 2,5 min. a w szczycie będzie jeszcze więcej. Ilość pojazdów, która będzie na ciągu ul.Legnickiej będzie bardzo duża. Co 4 min. będą kursowały tramwaje pomiędzy przystankiem ul.Kwiskiej a przystankiem Rondo Reagana. W związku z tym ilość pociągów tramwajowych zabezpieczy potrzeby pasażerów. Ulicę Popowicką i Szczepin wspomagamy linią 103, 122. Ulicę Bajana wspomagamy linią 126. Czyli dojdzie do osi ul.Legnickiej /Lotniczej, gdzie mamy bezpośrednie połączenie Leśnica-Pilczyce- Kwiska – linia 10 na Biskupin, gdzie mamy linię 33 do Ronda Reagana plus wszystkie tramwaje, które dojeżdżają (linia 3 do pl.Dominikańskiego i linia 31, 32 do Placu Jana Pawła II). Odnosnie Polityki Transportowej – może nie ma takiego dokumentu, który nazywałby się planem wieloletnim, ale dla mnie takim planem wieloletnim są 3 elementy, gdzie jednym z nich jest tramwaj 6 i 7, czyli program tych dwóch tras średnicowych zrealizowany w latach 2004-2007, drugim jest tramwaj plus, który jest w trakcie finalizacji. Trzeci dokument, który jest dokumentem najbardziej perspektywicznym, na poziomie WPI, chociaż nie z taką dokładnością - jest Studium rozwoju i uwarunko-

wań z 2006 roku, które pokazuje w jaki sposób układ tramwajowy drogowy powinien się kształtować. Elementem tego opracowania w realizacji dzisiaj jest tramwaj plus i trasa średnicowa. Rzeczą istotną jest, że nie tylko tramwaj plus w ramach ZTS przebiega ale jest też trasa średnicowa, linia 11 od pętli przy ul.Grabiszyńskiej do Kromera na bazie ośmiu najnowszych pociągów wieloczlonowych. Więc to też jest w ramach tego przedsięwzięcia tramwaj plus, gdzie spółka zakupiła nie tylko 31 skód, ale w ramach tej puli 8 pociągów tramwajowych. Odnośnie rozwijających się osiedli – nawet jeśli są miejsca, gdzie chcemy dołożyć komunikację, to czasami nie ma jak tego zrobić, bo brakuje pętli, nie ma gdzie zawrócić. Przykładem tego jest Jagodno, gdzie postanowiliśmy wprowadzić następujące rozwiązanie – w godzinach szczytu porannego i popołudniowego uruchomimy dodatkową linię 310 (od 16 kwietnia), która pojedzie z Iwin i połączy ze sobą dwie pętle: na Gaju i Tarnogaju. Będziemy mieli na Tarnogaju linię 8, 145 i 136, oraz dwa tramwaje plus na Gaju i też te autobusy, które będą dowoziły do tych węzłów. Obecnie realizowane jest projektowanie torowiska tramwajowego w kierunku Jagodna. Po wysłuchaniu głosów mieszkańców Wrocławia została podjęta decyzja, że Bartoszowice zostaną połączone linią szczytową 346 pomiędzy Bartoszowicami a Rondem Reagana.

- radna E.Góralczyk – może należałoby ogłosić informację o likwidacji linii i jednocześnie podać informację jaka linia będzie w zamian, wówczas inna byłaby reakcja mieszkańców. Ponadto, należy do maximum ograniczyć reklamy umieszczone na tramwajach od dachu po koła wraz z oknem.

- Pan M.Czuryło Dyrektor Wydziału Transportu – z przepisów wynika, że okna, które są wyjściami ewakuacyjnymi nie mogą być niczym zaklejane. Okna te są czyste bez reklam.

- Pan W.Smyk – Prezes MPK – ok. 30% taboru pokryte jest powierzchnią reklamową. Klienci zainteresowani są reklamą wielkoformatową. Zaniechanie reklamy w sposób istotny wpłynie na utratę wpływów (3 mln.zł). Ponownie zweryfikuję sprawę od strony zapisów w regulaminie odnośnie parametrów, transparentności i porozmawiam w tej sprawie z agencjami reklamowymi i z wytwórcami reklam, aby zastosować projekty, w których ta transparentność będzie większa.

- Wiceprzewodniczący Cz.Palczak – chciałem zwrócić uwagę na ilość środków zaplanowanych na remont torowisk. W ubiegłym roku były 3 mln. zł. a w tym roku jest 1,5 mln.zł. Rozumiem, jakie będą tego skutki.

- Przewodniczący J.Chmielewski – chcę przypomnieć, że jednym z postulatów komisji było, żeby możliwie wolne środki przeznaczać na ten cel. Ostatnio dostaliśmy 960 tys. zł.

- Pan S.Gonciarz – Dyrektor Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta – jeśli chodzi o zwrotnice, ten temat poruszany był na kolegium Prezydenta i Pan Prezydent poprosił o przedstawienie listy najpotrzebniejszych zwrotnic, które należy przebudować. Przedstawiliśmy te listę i jeszcze w tym roku będzie przebudowa Placu Wróblewskiego w stronę ul.Kujawskiej, ul.Oławska. Planujemy, żeby co roku były wyremontowane przynajmniej 3 rozjazdy ze sterowania ręcznego na automatyczne.

ad 2.

Temat dot. realizacji projektu „Urbancard” we Wrocławiu zaprezentowała w formie audiowizualnej Pani E.Białogłowicz Kierownik Wydziału Transportu. Pani E.Białogłowicz przedstawiła informację dot: m.in. rocznych dochodów – wartość nominalna sprzedanych biletów w latach 2009-2011; udziału dochodu ze sprzedaży biletów w kosztach pracy przewozowej w latach 2009-2012; dochodów ze sprzedaży biletów liczonych po nominalnych cenach biletów w latach 2009-2011; liczby sprzedanych biletów w latach 2009-2011; procentowego wzrostu dochodów z biletów (liczonych po nominalnych cenach biletów) w latach 2009-2011, procentowego wzrostu liczby sprzedanych biletów w latach 2009-2011;porównania dochodów ze sprzedaży biletów w styczniu i lutym 2011 i 2012 roku; wynagrodzenia Mennicy Polskiej S.A. w latach 2010-2012; wniosków z analizy sprzedaży biletów

poprzez poszczególne kanały dystrybucyjne w okresie I-2011-II 2012 (przedmiotowa informacja stanowi załącznik do niniejszego protokołu)

Pani E.Białogłowicz Kierownik Wydziału Transportu zobowiązała się przestać powyższy materiał członkom komisji.

ad 3.

b) W tym punkcie głos zabrał Pan M.Czuryło Dyrektor Wydziału Transportu, który zaproponował omówienie w pierwszej kolejności ppkt b) funkcjonowanie gminnego transportu komunikacji miejskiej (zbiorowej) wg nowych rozwiązań prawnych. Poinformował, że ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010r., która obowiązuje od 1 marca 2011r. jest w zasadzie pierwszym dokumentem, który w sposób spójny, jednoznaczny reguluje sprawy transportu publicznego. Ustawa ta przede wszystkim wprowadza nowe pojęcia, które w jednoznaczny sposób określiły organizatora transportu publicznego (gmina, powiat, marszałek) oraz operatora (podmiot, który ma zawartą umowę z organizatorem na świadczenie usług przewozowych). Operator jest wyłoniony w drodze przetargu albo tak jak w przypadku spółki MPK, która jest własnością organizatora. Niezmiernie ważne jest określenie w tej ustawie co to jest komunikacja miejska. Komunikacja miejska to nie tylko tramwaj, trolejbus, autobus, ale każdy z tych rodzajów transportu, który może przewozić, czyli kolej tradycyjna, żegluga śródlądowa i morska. Kolejną ważną rzeczą, o której mówi ustawa jest plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Ustawa określa, na kim taki obowiązek spoczywa, przede wszystkim na gminie, która liczy co najmniej 50 tys. mieszkańców, powiecie, który liczy powyżej 80 tys. mieszkańców, związku międzygminnym, czy związku powiatów. Wszyscy są zobowiązani taki dokument opracować. Plan transportowy to uchwała Rady Miejskiej, która będzie prawem miejscowym. Czyli dokument przygotowany przez gminę zostanie przedłożony Radzie Miejskiej a wcześniej będzie to dokument przedłożony do publicznej wiadomości, więc każdy będzie mógł wnieść swoje uwagi a organizator, jeśli uzna te uwagi za słuszne, będzie je uwzględniał w tym planie. Plan transportowy będzie musiał zawierać sieć komunikacyjną, na której transport będzie się odbywać, posiadać ocenę i prognozy potrzeb przewozowych. Kolejną rzeczą jest źródło finansowania transportu, wybór środków transportu, który preferujemy. Plan też powinien określić standard oczekiwanych usług, organizację i sieć dystrybucji biletów komunikacji miejskiej a także sposób przekazywania wszelkich informacji dot. transportu. Istotną rzeczą jest to, jakie elementy, zgodnie z ustawą powinny się znaleźć w umowie (min. 23 punkty), poczynając od określenia przebiegu linii, poprzez ceny, jakość świadczonych usług, warunki stawiane środkom transportowym, kary itp. Ważną rzeczą wynikającą z przepisów ustawy jest to, że zobowiązano przewoźnika i operatora do sprawozdawania organizatorowi raz w roku, do końca pierwszego kwartału w zakresie skarg i reklamacji, które w ciągu roku funkcjonowania przewoźnika wpłynęły do niego. Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w 90% zastąpi dokument dot. Polityki transportowej miasta. Jako gmina mamy 3 lata na uchwalenie Planu transportowego, ale nad nami jest plan marszałka, starostów i dopiero potem plany gminne. Nasz plan musi być skorelowany z planem powiatu, bądź marszałka. Obecnie jesteśmy na etapie przygotowywania specyfikacji, aby móc ogłosić postępowanie przetargowe na opracowanie tego dokumentu.

Głos w dyskusji zabrali:

- Przewodniczący J.Chmielewski – zgodnie z dyrektywą Unii Europejskiej musi być ustalana cena za przewozy. Słyszeliśmy, że firma MPK opracowuje audyt ekonomiczny, czy przy konstruowaniu cen są uwzględniane obowiązujące wytyczne i ten audyt jest konieczny?

- Pan W.Smyk – Prezes MPK – przywołuje Pan dyrektywę 13/70, która zezwala na zlecanie zadań transportowych przez gminę podmiotom własnym. Jest takie szczególne wyłączenie z procedur przetargowych powszechnie obowiązujących w Europie. Dotyczy to wyłącznie podmiotów własnych, czyli takiej spółki jak

MPK, która jest w 100% własnością gminy. Dyrektywa ta wskazuje, jaka powinna być metodologia jeśli chodzi o kształtowanie wielkości zapłaty, którą w dyrektywie określa się jako rekompensatę uzasadnionych kosztów. W fazie tworzenia budżetu miasta, budżetu dla Wydziału Transportu, przekładamy naszą prognozę i kalkulację w poszczególnych trakcjach autobusowej i tramwajowej Wydziałowi Transportu i ta kalkulacja na rok następny jest poddana audytowi. Audytorzy w spółce dokonują przeglądu całokształtu kosztów spółki, analizują kalkulację przedkładaną przez spółkę pod względem uzasadnionych kosztów. Przedkładamy kalkulację, w której uwzględniamy koszty przyjęte zarówno w dyrektywie jak i bardziej szczegółowo w umowie, którą mamy z miastem jako kalkulację ceny za przejechany pociągokilometr lub wozokilometr i opłat stałych, które uwzględniają koszty stałe związane głównie z infrastrukturą, utrzymaniem.

- Wiceprzewodniczący Cz.Palczak – uważam, że jest to jedno wielkie nieporozumienie. Jeśli chodzi o audyt, to MPK dokładnie wie jakie ma koszty i jak kalkuluje ceny. Wiadomy jest wynik finansowy spółki bo jest Rada Nadzorcza, która bada ten wynik i ocenia. Zlecenie tego audytu renomowanym firmom, to są wyrzucone pieniądze. Jeśli chodzi o nową uchwałę, to my to wszystko wiemy, że muszą być umowy, kary itd. Zastanawiam się, co mamy do zaoferowania mieszkańcom w tej chwili, np. likwidacja linii autobusowych, tramwajowych, zmniejszenie budżetu dla MPK o 24 mln. zł. W związku z tym konsekwencja jest taka, że w tym roku, gdzie mamy EURO, mamy zmniejszoną komunikację i ograniczaną coraz bardziej. Może byśmy o tym porozmawiali a nie o nowych przepisach, które nikomu nie służą.

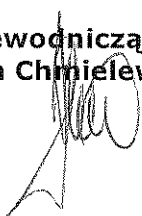
- Przewodniczący J.Chmielewski – goście zostali zaproszeni w celu zreferowania konkretnych tematów. Jak czas pozwoli, porozmawiamy o bieżących sprawach.

a) informację na temat realizacji Polityki Transportowej Komunikacji Zbiorowej Wrocławia, przyjętej uchwałą Rady Miejskiej w latach ubiegłych złożył Pan A.Worońko Kierownik Działu Zarządzania Transportem Publicznym. Poinformował, że Polityka Transportowa Komunikacji Zbiorowej Wrocławia jest wdrażana od wielu lat w mieście, zarówno w sferze organizacyjnej i sferze infrastruktury. W przypadku sfery organizacyjnej komunikacja zbiorowa składa się z dwóch członów tj. komunikacji miejskiej w granicach miasta Wrocławia oraz komunikacji podmiejskiej, czyli linii, które zaczynają się na 900. Linie te są obsługiwane na podstawie porozumień zawartych z gminami. Politykę Transportową Komunikacji Zbiorowej Wrocławia realizujemy przede wszystkim poprzez rozwój infrastruktury. Systematycznie rozwijamy infrastrukturę przystankową. W ciągu tych lat od 1999 roku nastąpiła wymiana przystanków na bardziej nowoczesne. Nadzoruje to Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, który dba o przystanki, wiaty, miejsca pod wiaty, gabloty pasażerskie. Mamy ponad 1600 przystanków, słupków tramwajowych ok. 500-600, autobusowych ok. 1.200, z tym, że ok. 80 przystanków jest zintegrowanych. Staramy się stworzyć miejsca, w których pasażer może wygodnie przesiąść się z jednego środka transportu do drugiego (np. węzeł przy ul.Kwiskiej, Dubois, Nowy Świat, Sucha/Borowska, Jana Pawła II, Plac Powstańców Wielkopolskich, Rondo Reagana). Chcemy, żeby linie tramwajowe stanowiły główny szkielet komunikacji zbiorowej. Następnym elementem realizacji Polityki Transportowej jest systematyczne wydzielanie torowisk (np. ul.Mikołaja, Ruska, Nowy Świat, Podwale), które powoduje przyspieszenie i upłynnienie ruchu tramwajowego, a dzięki temu można bardziej precyzyjnie konstruować rozkłady jazdy. Są także wydzielane Bus-pasy (np. ul.Ruska, Mikołaja), gdzie nakładają się trakcje autobusów i tramwajów. Jeśli chodzi o organizację komunikacji zbiorowej, czyli przebieg linii – przez okres czasu od 1999 roku ponad 60% linii zmieniło trasę, lub powstały nowe linie. Zmiany te miały na celu dostosowanie do rozwoju osiedli, przebudowy ulic czyli dostosowania do potrzeb mieszkańców. W 2003 roku wprowadzono zmianę dot. komunikacji nocnej, gdzie stworzyliśmy 13 średnicowych linii autobusowych, które łączą większość osiedli, tak więc dostępność do osiedli w nocy jest o wiele większa. Również są realizowane prace kompleksowe, czyli modernizacja ulic związana z zakupem taboru tj. realizacja ulic linii 6 i 7, przebudowa ul. Szewskiej, tory i przystanki na trasie, realizacja programu tramwaj plus, tramwaj na Kozanów – linia 31 i 32.

Uzupełniając wypowiedź Pana A.Worońko Kierownika Działu Zarządzania Transportem Publicznym głos zabrał Pan M.Czuryło Dyrektor Wydziału Transportu, który powiedział, że jednym z elementów Polityki Transportowej były prace nad taryfami, prace nad dostępnością biletów, nad wzbogacaniem oferty biletowej. W 2008 roku wprowadziliśmy zupełnie nową taryfę preferując bilet na 2 linie oraz bilety imienne przy dużo niższych cenach, niż bilety na okaziciela. Kolejne działania, to wprowadzenie biletów czasowych krótkookresowych. Odnośnie komunikacji międzygminnej mamy podpisane porozumienia i umowy z 5 gminami (Długołęka, Miękinia, Wisznia Mała, Trzebnica, Kobierzyce).

W dalszej kolejności głos zabrał Pan M.Żabiński Z-ca Dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia – odnosząc się do kompleksowych badań ruchu, które zaczęły się w 2010 roku i zostały przeniesione częściowo na 2011 rok (ze względu na powódź) – badania dotyczyły komunikacji publicznej i komunikacji indywidualnej. W sferze komunikacji publicznej badania objęły relacje kolejowe, autobusowe, tramwajowe. Badano napelnienia czyli potoki pasażerów w tych środkach transportu i również prowadzone były badania ankietowe, których wyniki mówią o tym, co pasażerowie myślą nt. środków transportu i czy mieliby ewentualne wskazówki dla miasta w tej dziedzinie. Jeśli chodzi o badania komunikacji indywidualnej, badane były potoki ruchu, prędkości przejazdu, również w celu uzyskania danych do matematycznego modelowania funkcjonowania komunikacyjnego. Jedną z podstawowych części badań była część związana z ankietowaniem obywateli w gospodarstwach domowych (ok. 4 tys. ankiet), gdzie uczestnicy ankiet byli odpytani jeśli chodzi o preferencje komunikacyjne i jakie jest ich zdanie nt. poszczególnych sposobów komunikowania w mieście. Na podstawie ankiet również można było zdefiniować zdanie mieszkańców co do tego, jakie cechy uznane są za ważne w niektórych dziedzinach transportu, np. w komunikacji zbiorowej – czy ważna jest regularność, punktualność, prędkość, ułożenie przystanków. Były także prowadzone badania nad parkowaniem i skutecznie został skrytykowany system płatnego parkowania. Pozytywnie została oceniona komunikacja publiczna w sensie rozwoju układu sieciowego i podkreślono konieczność dalszego rozwoju sieci, połączeń komunikacji publicznej. Dość ciekawym wynikiem badania było stwierdzenie, że mieszkańcy Wrocławia godzą się z tym, że na obszarze Starego Miasta funkcjonowanie komunikacji jest skutecznie utrudniane, czyli tendencja porządkowania funkcjonowania komunikacji w staromiejskim centrum jest odbierana pozytywnie. Prowadzone było również badanie dot. ruchu rowerowego, gdzie okazało się, że prawie ok. 5% transportu pasażerskiego realizowana jest za pośrednictwem rowera. Badanie zostało zakończone w 2011 roku i konsekwencją jego jest dostępność danych dla wszystkich zainteresowanych. Badanie to powinno być robione w cyklu 5-letnim, co daje możliwość oceniania, jak się zmienia funkcjonowanie układu komunikacyjnego i spojrzenie społeczne na układ komunikacyjny i na sposoby jego funkcjonowania. Badanie to da również możliwość opisanie, jak te wielkie inwestycje związane nie tylko z EURO wprowadziły zmiany w układzie komunikacyjnym (AOW, odcinek obwodnicy śródmiejskiej, kolejny element układu komunikacji tramwajowej). Dokument dot. Polityki komunikacyjnej pochodzi z roku 1999, więc upłynęło kilkanaście lat od tamtej pory i miasto zdecydowało się rozpocząć proces nowelizacji tego dokumentu. Zostało podpisane przez Pana Prezydenta zarządzenie w tej sprawie i trzeba będzie uaktualnić ten dokument.

Przewodniczący Komisji
Jan Chmielewski



Protokół sporządziła:

Barbara Rogala

