



Projekt „Kolej na dobrą kolej” realizowany jest w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

Warszawa, 28 kwietnia 2016

CZT-2106-1-KR

Urząd Miejski Wrocławia
pl. Nowy Targ 1-8
50-141 Wrocław

UWAGI DO PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO WROCŁAWIA

UWAGA 1

W projekcie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia brak planów powołania Szybkiej Kolei Miejskiej, która w wielu przypadkach była by rozwiązaniem wielu problemów komunikacyjnych miasta. W tym przypadku warto zauważyć, że system SKM doskonale sprawdziłby się w np. w przypadku dzielnicy Psie Pola, która oddalona jest w znacznej odległości od centrum miasta, a dojazd autobusem pospiesznym linii N w godzinach szczytu zajmuje dziś około 35 minut, natomiast przejazd pociągiem regionalnym to oszczędność 15 minut.

W projekcie zdawkowo wspomina się o modernizacji linii kolejowej nr 292 Jelcz – Wrocław Sołtysowice, jednak nie pisze się jaką rolę miała by ta linia odgrywać w przyszłości, a z powodzeniem mogłaby być włączona w system SKM.

Szybka Kolej Miejska mogłaby świetnie funkcjonować wewnątrz miasta lub przypadku porozumień z sąsiednimi gminami dojeżdżać także poza granice administracyjne Wrocławia. W Planie Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego wspomina się tylko o kolei aglomeracyjnej. Jednak w tym przypadku zadanie kolei aglomeracyjnej częściowo już spełnia, a w przyszłości będzie spełniać w większym wymiarze spółka Koleje Dolnośląskie. Obecnie w granicach miasta czynnych w ruchu pasażerskim jest aż 8 linii kolejowych, co powinno skłaniać do systemu SKM wraz z pełną integracją taryfową z innymi przewoźnikami, w tym także z tymi, którzy będą funkcjonować poza miastem.

UWAGA 2

Wskazując na przedsięwzięcia flagowe pominięto koncepcję tramwaju dwusystemowego. Obecnie przepisy nie dopuszczają ruchu tramwajowego po torach PKP PLK, jednak perspektywicznie w ciągu najbliższych kilkunastu lat może się to zmienić.

Zwiększyło by to atrakcyjność komunikacji, a także pozwoliłoby na rezygnację z przesiadek tramwaj – pociąg. Dobrym przykładem byłby tramwaj jadący np. ze Żmigrodu, a następnie po opuszczeniu dworca Głównego jadący ulicami ścisłego centrum miasta.

UWAGA 3

W części dotyczącej przewidywań finansowania usług przewozowych przewidziano zwiększenie floty tramwajów o 42% nie wskazując przy tym konieczności rozbudowy obecnie istniejących lub budowy nowych zajezdni tramwajowych. Brak ujęcia budowy nowych zajezdni spowoduje brak możliwości zakupu nowych pojazdów. Już obecnie MPK Wrocław posiada 225 tramwajów. Zwiększenie ich liczby do roku 2022 do 283 sztuk musi spowodować konieczność budowy nowych zajezdni - tym bardziej, że już obecna liczba pojazdów powoduje problemy z miejscem ich odstawiania.

UWAGA 4

W projekcie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia wspomniano o wrocławskiej polityce mobilności, która weszła w życie uchwałą XLVIII/1160/13 Rady Miejskiej z dnia 19.03.2013, w której napisano o konieczności budowy parkingów Park&Ride. Jednak w żadnym z punktów dotyczących parkingów Parkuj i Jedź nie wspomniano o ich możliwej lokalizacji. Naszym zdaniem parkingi te powinny być zlokalizowane z dala od centrum miasta, w dzielnicach peryferyjnych tak, aby osoby korzystające z aut dojechały do „rogatek miasta”, a następnie przemieściły się do centrum transportem zbiorowym. Dobrymi częściami miasta na lokację parkingów są: Od północy Świniary i Psie Pole, od wschodu Wojanów lub Swojszyce, od południa Muchobór Wielki i Klecina, natomiast od zachodu Mokra lub Pracze. Do takich części jak Muchobór czy Pracze docierać by mogła wspomniana wcześniej SKM Wrocław.

Koniecznym też byłoby ustalenie z jakimi węzłami komunikacyjnymi parkingi te miały by zostać zintegrowane.

UWAGA 5

W części „Inne ważniejsze przedsięwzięcia inwestycyjne wpływające na osiągnięcie celów Planu ze strony innych podmiotów, niż samorząd Wrocławia w projekcie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia, nie wskazano gdzie miałyby powstać nowe przystanki kolejowe na terenie miasta oraz nie wpisano czy miasto będzie partycypować w kosztach ich budowy. Dobrym przykładem jest miasto Tychy, które dołożyło się do budowy nowych przystanków.

Za to wpisano: „Budowa lub modernizacja przystanków kolejowych: Popowice, Różanka, Grabiszyn, Lamowice (poprawa dostępności do sieci kolei aglomeracyjnej, przedsięwzięcie PLK S.A.”

Jednak przystanki takie jak w Różance czy Grabiszyn już powstały. Wpisanie tylko tych kilku przystanków jest błędem. Gdyby połączenia obsługiwała SKM liczba przystanków musi być dużo gęstsza niż obecnie, nawet co 1 km i gęściej. Dobrym przykładem jest tutaj SKM Trójmiasto.

UWAGA 6

W części 5.2 "Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Wrocławia i okolic" model ruchu, który został uwzględniony w planie bazuje na starym Kompleksowym Modelu Ruchu z roku 2006 i 2010. Projekt jest z roku 2016, a co za tym idzie od tego czasu z pewnością doszło do dużych zmian w zachowaniach komunikacyjnych. Doskonale widać to na przykładzie porównań danych z roku 2006 i 2010, gdzie liczba aut wjeżdżających do miasta zwiększyła się o 3/4.

UWAGA 7

W planie nie ujęto istnienia nieukończonyj jeszcze wschodniej obwodnicy miasta, której budowa w znaczący sposób zmieni układ komunikacyjny Wrocławia. Jednak wpisano, tą inwestycję w części

„Inne ważniejsze przedsięwzięcia inwestycyjne wpływające na osiągnięcie celów Planu ze strony innych podmiotów, niż samorząd Wrocławia”

UWAGA 8

W dziale 8.3 „Integracja systemu” nie wspomniano o integracji taryf komunikacji miejskiej oraz kolei czy połączeń autobusowych. Podróżny jadąc do Wrocławia powinien wykupić jeden bilet jednorazowy lub okresowy na pociąg/ autobus podmiejski i komunikację miejską. Znacząco zwiększyłyby to konkurencyjność komunikacji zbiorowej we Wrocławiu i całej aglomeracji. Projekt wspólnego biletu na początku można wprowadzić przy zakupie biletu miesięcznego. Obecnie jeden bilet miesięczny można kupić np. przy przejeździe pociągiem Kolei Śląskich oraz KZK GOP. Wspólne bilety są wprowadzone także w Kolejach Mazowieckim, WKD, SKM Warszawa i ZTM Warszawa, a także w SKM Trójmiasto i komunikacji miejskiej Trójmiasta.

UWAGA 9

W części „Cele i założenia opracowania Planu transportowego” wpisano, że kolej regionalna ma być włączona (ma współdziałać) z systemem komunikacji miejskiej. Jednak zapomniano dodać, że kolej ta musi mieć zintegrowany system taryfowy o czym pisaliśmy w uwadze nr 7, a także system zintegrowanych rozkładów jazdy. Tutaj za przykład może posłużyć spółka Koleje Małopolskie, która na końcowym przystanku pociągu z Krakowa Lotniska / Krakowa Głównego posiada połączenie autobusowe z miejscowościami leżącymi pod Wieliczką. Odjazd autobusu następuje zawsze po przyjeździe pociągu.

UWAGA 10

W części 10.3, Działania długofalowe uwzględniono możliwość budowy metra, co naszym zdaniem jest bezzasadne. W innej naszej uwadze wskazywaliśmy na powołanie systemu SKM, który mógłby korzystać z istniejącej infrastruktury przy wsparciu budowy nowych przystanków. Projekt Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia zamiast na metrze powinien skupić się w przyszłości na przeznaczeniu środków na rozbudowę systemu SKM nawet poza miastem np. w kierunku Trzebnicy czy Sobótki gdzie obecnie linie kolejowe są niezelektryfikowane. W tym ujęciu można także pomyśleć, aby pieniądze te przeznaczyć na reelelektryfikację dworca Wrocław Świebodzki z którego SKM mogłaby korzystać odciążając przy tym dworzec Główny.

Innym możliwym działaniem powinien być szybki tramwaj, w tym odcinki tramwaju w tunelu - w centrum miasta. Wzorem może być niemiecki U-Bahn, gdzie w wielu miastach (np. Kolonia, Dortmund, Hanower, Lubeka) symbolem tym oznaczone jest nie klasyczne metro, tylko sieć tramwajów jadących w centrum pod ziemią, natomiast poza nim na wcześniej istniejących torowiskach w poziomie ulicy.

UWAGA 11

W części 8.7 „Zarys działań zapewniających dostępność transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej” założono że posiadany tabor tramwajowy będzie tylko w 25% tarem niskopodłogowym. Jest do zdecydowanie zbyt mało. Tramwaje niskopodłogowe poza udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych powodują także lepszą wymianę podróżnych, a co za tym idzie krótsze postoje oraz lepszą prędkość handlową co jest ważne w przypadku kiedy ich prędkość ma w kolejnych latach systematycznie wzrastać.

UWAGA 12

Zakładana jest zbyt mała zakładana częstotliwość kursowania autobusów miejskich poza centrum Wrocławia - 60 minut, podczas gdy już obecnie jest to 30 minut. Częstotliwości kursowania autobusów poza miastem jest ważna.

UWAGA 13

W planach brak jest uwzględnienia uruchamiania nowych linii autobusowych pospiesznych. Dziś dojazd do centrum miasta z wielu dzielnic zajmuje godzinę lub dłużej. Oczywiście nie trzeba tworzyć nowych linii, wystarczyłoby zmienić część z nich na pospieszne. Przykładowo linia pospieszna z Psiego Pola powinna zostać poprowadzona ulicami Żmigrodzka – Bałtycka – Reymonta – Staszica – Pomorską – Nowym Światem oraz Kazimierza Wielkiego. Lub w celu jeszcze większego skrócenia czasu jazdy można ją poprowadzić ulicą Jana Nowaka Jeziorańskiego oraz ulicą Legnicką. Linia z Bielan Wrocławskich mogłaby w całości zostać skierowana Aleją Karkonoską. Natomiast od zachodu linia z Leśnicy do centrum miasta mogłaby zostać skierowana ulicą Kosmonautów.

UWAGA 14

W żadnym miejscu planu nie wspomniano o wymianie w mieście sygnalizacji świetlnej na dającej priorytet tramwajowi. To bardzo duży błąd, gdyż to najtańszy sposób skrócenia czasu jazdy oraz zmniejszenia zapotrzebowania na tabor. Obecnie system taki działa w Poznaniu czy Krakowie.

UWAGA 15

W dziale 8.8 „Założenia dla systemu informacji pasażerskiej” wpisano, że system informacji na przystankach, dworcach, węzłach przesiadkowych, w pojazdach oraz w mediach elektronicznych i uwzględniać co najmniej lokalizację węzłów przesiadkowych. Jednak nie uwzględniono podania przy tych węzłach możliwości przesiadki na inne linie komunikacyjne. Nie wpisano także, aby informacja pasażerska miała być dostosowana do potrzeb osób niewidomych. W tym przypadku warto brać przykład z Pragi gdzie na większości przystanków możemy spotkać się z informacją głosową.

Należy także wprowadzić informację pasażerską przynajmniej w dwóch językach obcych. W przypadku Wrocławia to język niemiecki oraz angielski.

UWAGA 16

Dotycząca całości dokumentu. Oczekujemy poprawy punktualności kursowania linii naziemnych w wyniku skracania tras komunikacji miejskiej i dzielenia relacji w oparciu o stacje węzłowe i styki z liniami komunikacji szynowej o prędkościach komunikacyjnych minimum 40 km./h. Plan powinien wytyczać kierunek poprawy konkurencyjności transportu, którego elementem nie są szalenie długie trasy autobusów o długim, często ponadgodzinnym czasie jazdy. Rozwiązania systemowe powinny być oparte na dobrych praktykach, które prezentuje np. Wiedeń, notujący szybki wzrost udziału komunikacji publicznej w modal split.

Z poważaniem

.....

Przes Zarządu CZT

