



Plan Transportowy Wrocławia

Niedawno opublikowany „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia” (dalej: „Plan”) zawiera dobrze sformułowany cel strategiczny, czyli poprawę dostępności miasta przez rozwój transportu zbiorowego i dopasowane do niego działania. Możliwe są również dodatkowe kroki, które pozwolą znacząco przyspieszyć osiągnięcie celu strategicznego przy minimalnych kosztach.

- a) Optymalizacja sieci tramwajowej, autobusowej oraz systemu komunikacyjnego jako całości.
- b) Stworzenie pierwszego etapu sieci kolei aglomeracyjnej bez konieczności inwestycji infrastrukturalnych lub taborowych.
- c) Identyfikacja efektywnego rozmieszczenia węzłów przesiadkowych i dostosowanie tras autobusów aglomeracyjnych.
- d) Opracowanie założeń scenariusza przyspieszonego rozwoju transportu zbiorowego zmniejszającego problem kongestii ulic Wrocławia.

Mogę zaoferować Państwu współpracę obejmującą zaplanowanie i pomoc przy wdrożeniu powyższych działań.

Optymalizacja sieci

W porównaniu do np. inwestycji infrastrukturalnych, zmiana organizacyjna tras tramwajów i autobusów może być zrealizowana stosunkowo łatwo, szybko i tanio. Uproszczona i bardziej przejrzysta sieć komunikacyjna będzie bardziej atrakcyjna dla pasażerów (aktualnych i potencjalnych), przez co zwiększy wpływy z biletów przy podobnych lub mniejszych kosztach eksploatacyjnych, a więc zmniejszy dopłaty miasta do transportu zbiorowego.

W przypadku Wrocławia zalecałbym:

- Autobusy:
 - Eliminację linii tranzytowych przez centrum oraz dublujących tramwaje (zgodnie z rekomendacjami Planu).
 - Wprowadzenie linii magistralnych omijających centrum oraz lokalnych linii dowozowych do tramwajów i kolei aglomeracyjnej (zgodnie z rekomendacjami Planu).



- Tramwaje:
 - Redukcję wewnętrznej konkurencji (np. linie 31 i 32 albo linie 2, 9 i 17).
 - Utworzenie nowych połączeń bezpośrednich i zwiększenie częstotliwości pozostałych linii.

Kolej aglomeracyjna

Plan wskazuje na stosunkowo niewielkie wykorzystanie gęstej sieci kolejowej na terenie Wrocławia w przewozach pasażerskich, pomimo ujętych w Planie inwestycji w tę sieć (wzrost z 3% do 6%). Jednym z dalszych działań sugerowanych w Planie mogłoby być stworzenie pierwszego stadium sieci kolei aglomeracyjnej, przed realizacją inwestycji infrastrukturalnych czy taborowych. Takie podejście zastosowałem m.in. w moim opracowaniu na temat kolei miejskiej w Bydgoszcy [tutaj](#)¹.

W przypadku Wrocławia zalecałbym:

- Zmianę tras pociągów, aby jechały przez całe miasto, zamiast kończyć bieg na Dworcu Głównym.
- Wyznaczenie granic aglomeracji jako obszaru obsługiwanego przez kolej aglomeracyjną, w odróżnieniu od regionalnej na poziomie całego województwa.
 - Z uwzględnieniem tempa rozbudowy gmin bezpośrednio sąsiadujących z Wrocławiem oraz lokalizacji średniej wielkości miast jak Oleśnica czy Oława relatywnie blisko Wrocławia.
- Wykorzystanie towarowej linii kolejowej nr 752 przez Wrocław Gądów, łączącej linie do Legnicy i Głogowa z linią do Oleśnicy.
 - Umożliwiłoby to bezpośrednie połączenia w osi wschód-zachód np. Nowy Dwór – Pawłowice lub Kuźniki – Swojczyce (po modernizacji linii nr 292 do Jelcza), omijające Dworzec Główny i konkurencyjne wobec transportu indywidualnego pod względem czasu przejazdu.
 - W dalszej kolejności, otworzyłoby to możliwość powstania węzła przesiadkowego integrującego kolej aglomeracyjną na dwóch stacjach (Wrocław Muchobór w kierunku południa miasta i Dworca Głównego oraz Wrocław Gądów w kierunku północy miasta) z nową linią tramwajową na Nowy Dwór oraz autobusami lokalnymi i podmiejskimi.

¹ <http://www.portalkujawski.pl/index.php/bydgoszcz/item/8457-skm-w-kilku-krokach-powstalo-ciekawe-studium-przypadku>



Węzły przesiadkowe

Plan przewiduje utworzenie węzłów transportowych przy wszystkich stacjach kolejowych na terenie miasta oraz węzłów przesiadkowych centralnych i obwodowych. Budowa takich centrów przesiadkowych narażona jest na ryzyko dużych wydatków na infrastrukturę w nietrafionej lokalizacji. Dlatego warto, moim zdaniem, rozwinąć trafną koncepcję węzłów transportowych zastosowaną w Planie i umieścić je – oprócz stacji kolejowych – głównie przy pętlach tramwajowych lub w ich pobliżu.

Takie działanie byłoby zgodnie z założeniami Planu o zmianie funkcji autobusów z tranzytowej na dowozową (lokalną) oraz ograniczeniu duplikacji z liniami tramwajowymi. Dzięki temu duże węzły integrujące autobusy, tramwaje i/lub kolej mogłyby znajdować się dalej od centrum, pozwalając m.in. na skrócenie tras linii autobusowych aglomeracyjnych. Przykładowo, zamiast węzła O04 na ul. Legnickiej, powstałyby mniejsze węzły na pętlach Leśnica i Kozanów.

Dodatkową korzyścią redukcji obecności autobusów w centrum Wrocławia mogłaby być zmiana charakteru proponowanych węzłów centralnych na przystanki przesiadkowe między liniami tramwajowymi w osiach wschód-zachód i północ-południe. Dzięki temu nie byłoby tam potrzeby tworzenia rozbudowanej infrastruktury dla integracji z siecią autobusową, co dałoby znaczące oszczędności dla miasta.

Scenariusz przyspieszonego rozwoju

Oba scenariusze przedstawione w Planie przewidują wzrost udziału transportu zbiorowego w podróżach zmotoryzowanych do 2022 r.: z 50% do 52% lub 51%, zależnie od scenariusza. Spodziewałbym się postawienia za cel w Planie np. powrotu do poziomu z 2006 r., czyli 56%. Przede wszystkim ze względu na problem kongestii (korków): tegoroczny [raport](#) firmy Deloitte sugeruje, że ponownie jest ona we Wrocławiu najwyższa w Polsce².

Proponuję umieścić w Planie scenariusz przyspieszonego rozwoju, w którym transport zbiorowy staje się wyraźnie bardziej atrakcyjny od indywidualnego. Plan mógłby wskazać działania pozwalające osiągnąć taki efekt. Wtedy możliwa byłaby pełna analiza kosztów redukcji kongestii przez intensywny rozwój sieci transportu zbiorowego, w porównaniu z rozbudową infrastruktury drogowej (uwzględnioną już w Planie). Jestem gotów opracować taki scenariusz dla Państwa.

Jeśli są Państwo zainteresowani powyższymi tematami albo mają Państwo jakiegokolwiek pytania dotyczące mojej oferty, proszę o kontakt.

lepszy-transport-publiczny.org

² <http://www2.deloitte.com/pl/pl/pages/public-sector/articles/korki-w-polskich-miastach.html>



LEPSZY TRANSPORT PUBLICZNY

KORZYŚCI BEZ DODATKOWYCH KOSZTÓW

Email: info@lepszy-transport-publiczny.org

Email: info@lepszy-transport-publiczny.org