

oraz osoby niezrzeszone

Uwagi do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia – II tura

Dobiega końca druga tura konsultacji w sprawie planu transportowego. Pierwszą rozpoczęto w marcu, ale przedstawiony wtedy dokument zawierał oczywiste błędy obliczeniowe i rzeczowe, dane źródłowe były nieadekwatne do rzeczywistości, a wnioski były naciągane i przypominały bardziej myślenie życzeniowe, niż poważny plan oparty na mocnych podstawach.

Nowa wersja jest lepsza. Największym jej plusem jest uwzględnienie planu rozbudowy sieci tramwajowej. Plan zakłada budowę linii tramwajowych m. in. na Swojczyce, Ołtaszyn, Nowy Dwór, a następnie ciągłe poszerzanie zasięgu sieci. To krok w dobrą stronę, będziemy pilnować realizacji tych założeń. Od marca usunięto z planu większość kontrowersyjnych sformułowań dotyczących tramwaju na kołach ogumionych (guided tram on tyres), tramwaju lekkiego i podobnych sformułowań, ale pozostał udający nowoczesny WTAT jako nowy środek transportowy. Tymczasem pod względem prowadzenia ruchu jest to zwykły buspas z torowiskiem tramwajowym, jaki mamy na przykład na placu Grunwaldzkim.

To, że ta wersja jest lepsza nie oznacza, że jest idealna. Pomimo dużej pracy społecznej przy opracowaniu poprawek do pierwszej wersji, nadal mamy uwagi. Nowoczesna komunikacja zbiorowa to oprócz nasadzeń drzew najbardziej pożądanym i oczekiwanym elementem życia w mieście – tak wynika z ostatnich badań. Tymczasem plan transportowy zakłada spadek wydatków na ten sektor już od roku 2017, a pamiętajmy że miasto się rozlewa i odległości do pokonania są coraz większe. Kiedyś na Lipę Piotrowską zaglądał autobus 116 co 30 minut i to wystarczało, ale teraz przy ulicy Kminkowej powstało duże osiedle i oferta autobusu na Swojczyce z półgodzienną częstotliwością nikogo nie przekona. Dlatego planowane wydatki nie mogą spadać, a muszą wzrastać!

Nowy plan transportowy jest wciąż bardzo niekonkretny. Tę niekonkretność planu było najlepiej widać na konsultacjach gdzie prawie na każde pytanie padała odpowiedź “ten plan o niczym nie przesądza” na przemian z “w rzeczywistości będzie lepiej”. W zasadzie nie wiadomo, czy pojazdów klimatyzowanych będzie więcej niż obecnie i czy niska podłoga będzie już standardem. Wartości podane przez twórców planu są tak zachowawcze, że nie robiąc nic też zostaną spełnione, a plan wykonany. Nie dowiemy się z planu, czy będziemy poszerzać, czy zwężać ulice. Parkingom P+R pozostawiono minimum miejsca, a o kolei dowiemy się tyle, że będzie modernizacja oraz że badamy tramwaj dwusystemowy, choć wiadomo że jest on nierealny, a środki zamrożone na jego budowę należy przeznaczyć na nowe linie klasyczne.

Marcowa wersja dokumentu zakładała drastyczne zmniejszenie ilości autobusów kursujących w mieście. W wersji wrześniowej cięcia nie są tak radykalne i w ogóle nie można się dowiedzieć ile tych

autobusów będzie jeździć, bo odnośnie roku prognozowanego 2022 podane są dwie różne wartości. Jedna mniejsza niż dzisiejszy ilostan taboru MPK, a druga trochę większa. Natomiast bardzo jasno są przedstawione częstotliwości kursowania na ciągach komunikacyjnych – sęk w tym, że są one mniejsze niż dzisiaj! Czekając w dni wolne na autobus 30 minut – to po wprowadzeniu zapisów planu transportowego będziesz czekał dwa razy tyle lub 75 minut – bo też takie kuriozalne interwały się tam pojawiają.

We Wrocławiu wiele się mówi o walce ze smogiem a tymczasem w planie nie zakłada się większego zakupu autobusów elektrycznych, na gaz, czy hybrydowych. Do 2022 roku mają jeździć trzy takie autobusy. MPK dalej będzie kupować autobusy wyłącznie z silnikami diesla. Na konsultacjach zaś padło stwierdzenie, że Wrocław oczekuje na wprowadzenie autobusów na... wodór.

Wydawałoby się, że za 6 lat wsiadając w upalne popołudnie do tramwaju czy autobusu, zawsze poczuje chłód klimatyzacji. Nic bardziej mylnego - w 2022 ledwie 60% autobusów i 50% tramwajów będzie w takową wyposażoną, choć nawet dzisiejsze plany inwestycyjne MPK mówią o większej liczbie, nie usójniono tego!

W planie występują nadal poważne błędy obliczeniowe. Okazało się, że autorzy planu nie potrafią zinterpretować wyników badań zleconych przez siebie na potrzeby planu. Po marcowych konsultacjach Urząd Miasta udostępnił dane źródłowe użyte w jego tworzeniu. Dzięki temu można na własną rękę policzyć i sprawdzić dane źródłowe do modelu użyte w planie transportowym. Np. w tabeli 3 zawarto kolumnę opisaną jako "wykorzystanie zdolności przewozowej (od-do) %". Według obliczeń okazuje się, że jest to średnie napełnienie liczone w punkcie, w dwóch kierunkach, przez całą dzień. Czyli na przykład gdy autobus jedzie w jedną stronę pełny, a w drugą stronę wraca pusty, to takie napełnienie wyniesie ledwie 50%. Wiadome jest, że napełnienie tramwajów czy autobusów rozkłada się nierównomiernie w przeciągu dnia. A w planie za pomocą średniej wartości próbuje się udowodnić, że tramwaje i autobusy jeżdżą puste, a będą jeździć pełne i tak zakłada się, że wykorzystanie zdolności przewozowej na Psie Pole wzrośnie z obecnych 26% do 76%. W przypadku ulicy Trzebnickiej w autobusach wykorzystanie ma wzrosnąć z 23% do... 117%. Na papierze wszystko wygląda pięknie, lecz osiągnięcie takich napełnień w skali doby jest nieosiągalne i nikt w takim standardzie podróżować nie będzie. Ponadto tabela 3, zawierająca błędne dane, "zawiera dane o charakterze wytycznych kierunkowych dla kształtowania rozkładów jazdy" - co automatycznie skreśla Plan jako narzędzie do prawidłowego kształtowania polityki transportowej we Wrocławiu.

Postulujemy więc o:

1. Zwiększenie budżetu MPK z 370 mln do wielkości w porównywalnych miastach, jak Gdańsk, Kraków, Poznań, czyli przynajmniej do 500 mln zł.
2. Zmianę tabeli 14 z zakładanymi częstotliwościami tak, by nie były one gorsze niż są obecnie oraz równe co najmniej taktowi w komunikacji nocnej.
3. Wyposażenie do 2022 roku wszystkich autobusów oraz 70% tramwajów w klimatyzację
4. Wpisanie do planu transportowego, że fabrycznie nowe pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej 50% niskiej podłogi w przypadku pojazdów szynowych (zalecane 70-100%) oraz w co najmniej 100% niskiej podłogi w przypadku autobusów oraz wszystkie drzwi w tramwaju lub

autobusie muszą mieć dostęp do niskiej podłogi. Między częścią niskiej podłogi, a częścią podwyższoną różnica poziomów nie powinna przekraczać 30cm (tj. maksymalnie 2 stopnie)

5. Obowiązku przeprowadzania kompleksowych badań i szczegółowych badań popytu napełnień metodą wewnątrzpojazdową nie rzadziej niż co 6 lat.

6. Obowiązku przedstawienia zmian przebiegu linii stałych komunikacji miejskiej minimum miesiąc przed ich wprowadzeniem wraz z akcją informacyjną wśród mieszkańców, w przypadku gdy zmiana trasy będzie trwała dłużej niż 14 dni.

7. Ponowne uzupełnienie tabeli 3 prawidłowymi wartościami i przesłanie jej (wraz z metodologią) do konsultacji do zainteresowanych stowarzyszeń, celem konsultacji.

8. Budowę tramwaju na Jagodno w perspektywie do 2022 roku, przed rozpoczęciem przebudowy ulicy Buforowej.

9. Budowę tramwaju przez Ołtaszyn aż do wysokości Wysokiej wraz z budową parkingu P+R.

10. Udział taboru niskopodłogowego/niskowejściowego autobusowego (tabela 11) - 100% w każdym przypadku.

11. W tabeli 12 zmiana standardów autobusowych na tramwajowe.

12. Obrazek pod tabelą 13 należy powiększyć do rozmiaru A4, jest on obecnie nieczytelny.\

13. Zamieszczenie rysunku 1 o wielkości A4, obecny jest nieczytelny.

14. Zamieszczenie powiększenia rysunku 1 pokazującego miasto Wrocław.

14. Zmianę opisów WTAT na niesugerujące, że jest to nowy typ trakcji, podczas gdy jest to wydzielona trasa autobusowo-tramwajowa, od lat obecna we Wrocławiu (np. Oś Grunwaldzka).

16. Zmianę statusu zadania "Budowa wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej łączącej osiedle Nowy Dwór z Centrum Wrocławia" na flagowe.

17. Poprawienie błędów na wykresie 6.

18. W tabeli 19 nie powinny być główne przystanki na trasie, tylko wszystkie przystanki na trasie.

19. Zamieszczenie w planie rysunku z planowaną siecią WTAT, nie mniejszego niż A4.