

# PRZYSTANEK ŚWIDNICKA

spotkanie konsultacyjne  
24 listopada 2016



# FILOZOFIA

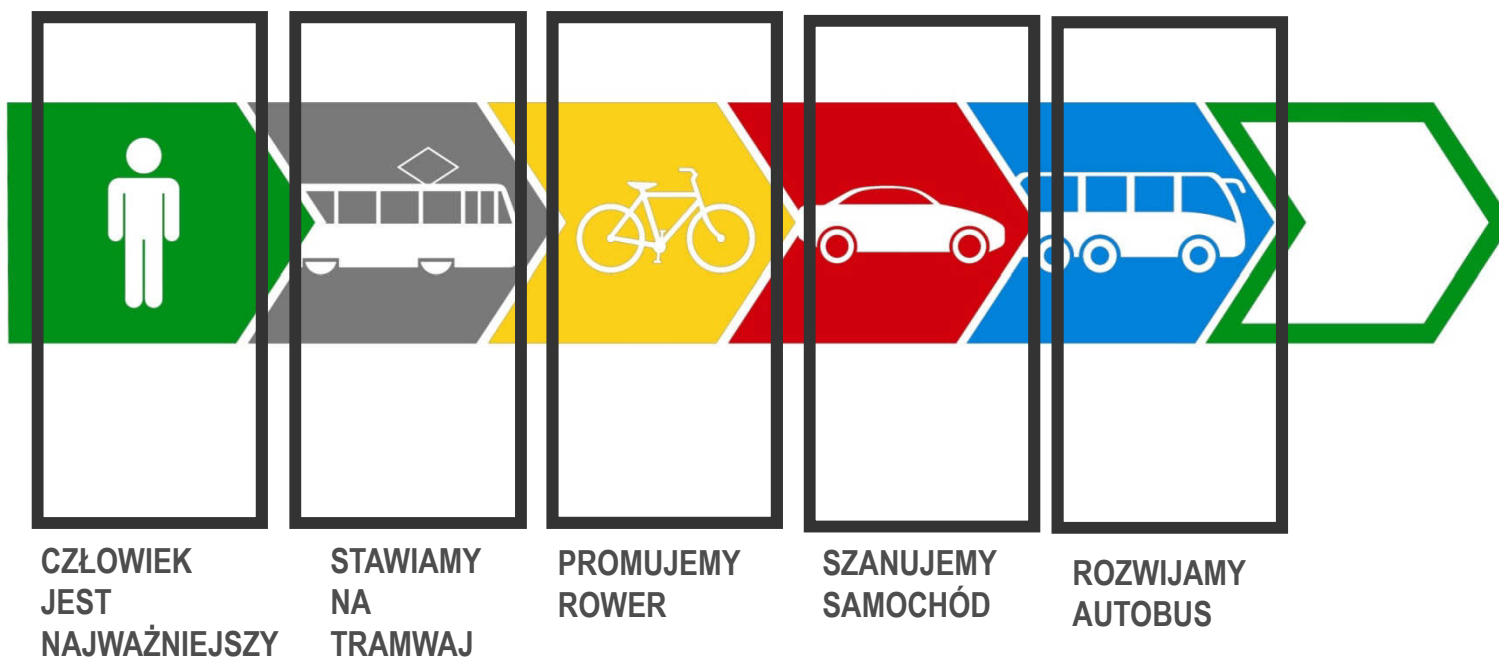


# MIASTO **Z**WARTE

W mieście zwartym:

- **wszędzie jest blisko** – do pracy, do szkoły, do parku, do sklepu, a jeśli już musisz zdecydować się na podróż, to możesz skorzystać z wygodnego transportu publicznego lub roweru
- **racjonalnie wykorzystuje się jego potencjał miasta** we wszystkich jego aspektach
- **tworzy się warunki dla rozwoju harmonijnego** - mającego na celu poprawę jakości życia
- **ważna jest integracja** - transportowa, ale także lokalna – odniesiona do w pełni ukształtowanego osiedla z mieszkaniami, miejscami pracy, edukacji, zaopatrzenia i spędzania wolnego czasu







# WROCŁAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI

tak zaplanować strukturę miasta, aby wykorzystywała obecny potencjał infrastrukturalny

dopełniać przestrzeń miejską, tam gdzie jest już dobra komunikacja publiczna

planować nowe osiedla, tam gdzie jest już dobry transport zbiorowy lub gdzie planujemy komunikację publiczną

rozwiązaniami przestrzennymi zachęcać do poruszania się transportem niesamochodowym lub pieszo



# WROCŁAWSKA POLITYKA MOBILNOŚCI

Załącznik  
do Uchwały nr XLVIII/1169/13  
Rady Miejskiej Wrocławia  
z dnia 19 września 2013 r.



## III. ZASADY REALIZACJI POLITYKI

Działania na rzecz realizacji celów Wrocławskiej polityki mobilności realizowane będą z poszanowaniem następujących zasad:

- 1) kształtowanie systemu transportowego w harmonii z otoczeniem,
- 2) kształtowanie systemu transportowego w zależności od specyfiki i preferowanej dostępności poszczególnych obszarów miasta,
- 3) wpływanie na popyt na przemieszczanie się i sposób jego zaspakajania,
- 4) priorytet dla wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej w stosunku do jej przebudowy i rozbudowy,
- 5) preferowanie rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego oraz rowerowej i pieszej w stosunku do infrastruktury dla transportu samochodowego indywidualnego,
- 6) zachowanie właściwych proporcji między nakładami na budowę nowej infrastruktury transportowej a nakładami na utrzymanie istniejących zasobów,
- 7) uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej sprawności przy planowaniu, projektowaniu i realizacji infrastruktury transportowej,
- 8) współpraca z podmiotami zewnętrznymi dla integracji systemu transportowego miasta i obszaru metropolitalnego.

Działania realizowane w oparciu o powyższe zasady prowadzić będą do wzrostu udziału transportu zbiorowego oraz ruchu niezmotoryzowanego – pieszo i rowerowo – w ogólnej liczbie podróży w mieście, tym samym przyczyniając się do kształtowania zrównoważonej mobilności.

## IV. ŚRODKI REALIZACJI CELÓW PODSTAWOWYCH

Realizacja założonych celów podstawowych powinna odbywać się na wielu płaszczyznach funk-



nie z zasadami zrównoważonej  
na celu pokazanie korzyści  
i jakością życia ekologicz-  
ryzacji dla zdrowia miesz-  
ikacyjnych, zgodnych ze  
mym niż wymuszonym,  
różach w mieście.  
transportu w mieście.  
metropolitalnym jest

ow przyjmuje się:  
organizacyjnej sys-  
regionalnym, kra-

portu zbiorowe-

mem transpor-

systemu par-

tu zbiorowe-

strzeni pu-

olitalnego

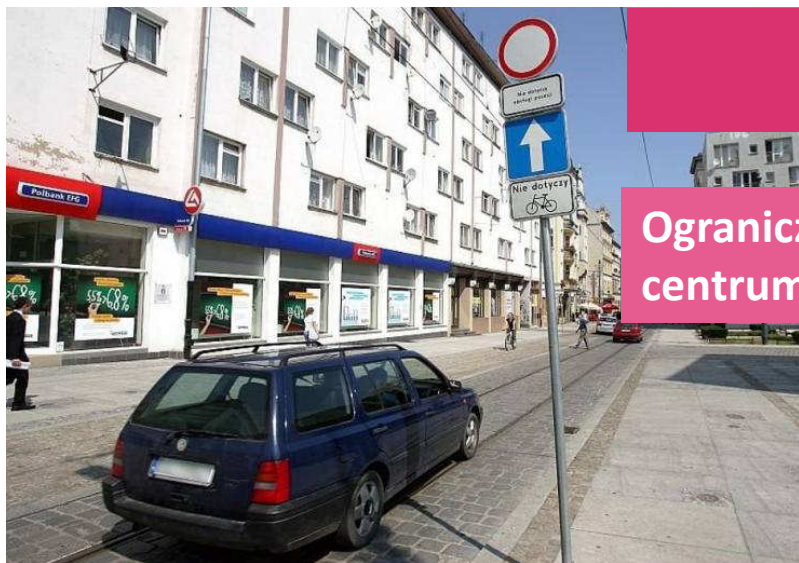
ytkowni-

azdy

połą-







## CO MYŚLĄ MIESZKAŃCY?

### Ograniczenia w ruchu samochodów osobowych, szczególnie w centrum

#### 2010/2011 KBR

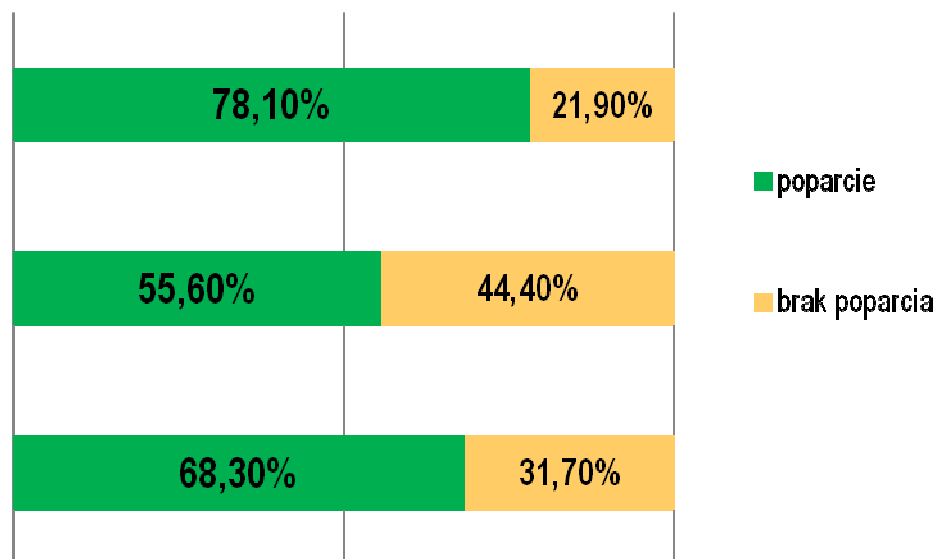
Wśród działań wspierających komunikację zbiorową ograniczenie ruchu samochodowego w centrum zostało ocenione jako bardzo ważne lub raczej ważne

#### 2015 badania Ibris dot. Metrobusa

Czy uważa Pani(i), że we Wrocławiu, szczególnie w centrum, należy ograniczyć ruch samochodowy?

#### 2015 referendum lokalne we Wrocławiu

Czy jesteś za ochroną historycznego centrum Wrocławia poprzez stopniowe ograniczenie ruchu samochodowego w centrum, czyli na obszarze Parku Kulturowego „Stare Miasto”?



## CO MYŚLĄ MIESZKAŃCY?

### Uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej



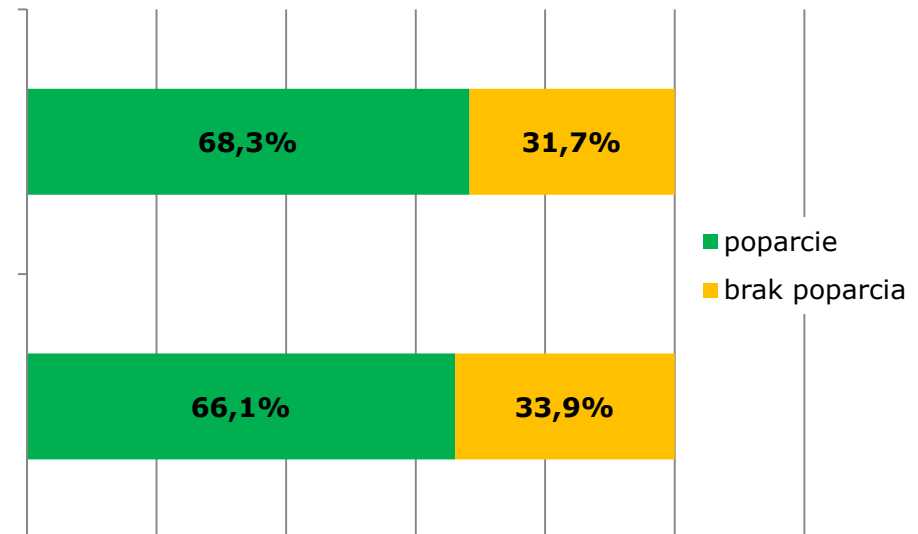
#### 2010/2011 KBR

Ocena konieczności uprzywilejowania komunikacji autobusowej i tramwajowej względem samochodów

w Śródmieściu

#### 2015 badania Ibris dot. Metrobusa

Czy uważa Pani(i), że należy wprowadzić pierwszeństwo w ruchu transportu zbiorowego, nawet kosztem ruchu samochodowego?





**JAKIE PRZYSTANKI?**



## PRZYKŁADY Z EUROPY

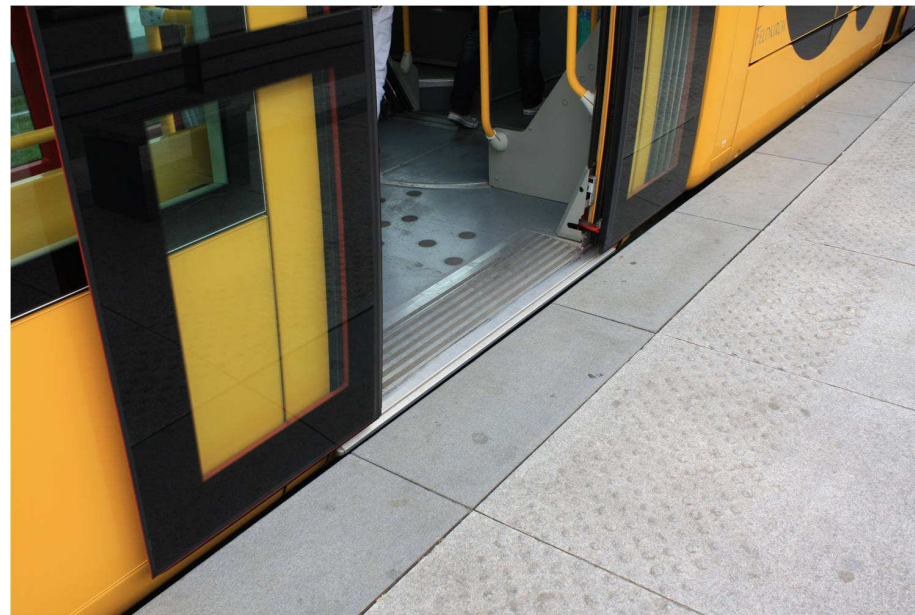
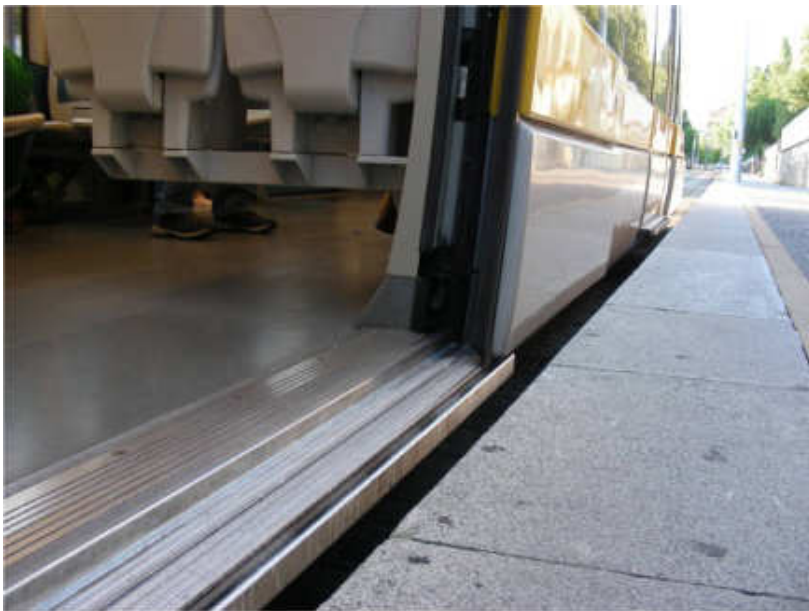


Fot. dr Igor Gisterek





## PRZYKŁADY Z EUROPY





# TYPY PRZYSTANKÓW



**4. Przystanek wyspowy**



**ul. Pilczycka**



**2. Przystanek wiedeński**



**ul. Trzebnicka**



## TYPY PRZYSTANKÓW



**3. Antyzatoka**



**ul. Nowowiejska**



**1. Przystanek dochodzony z chodnika**

**WŁAŚNIE ul. Świdnicka**

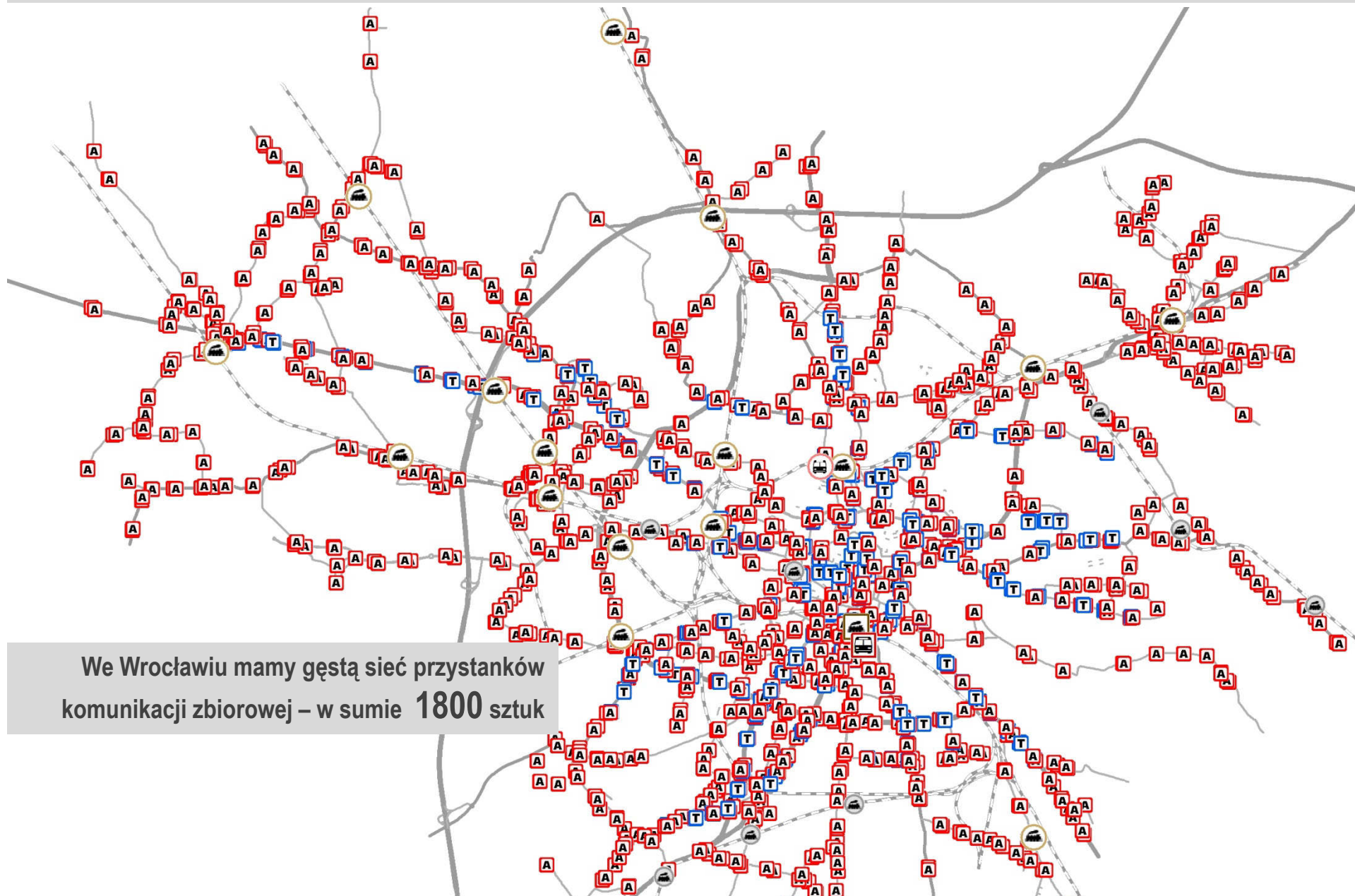


# STAN OBECNY





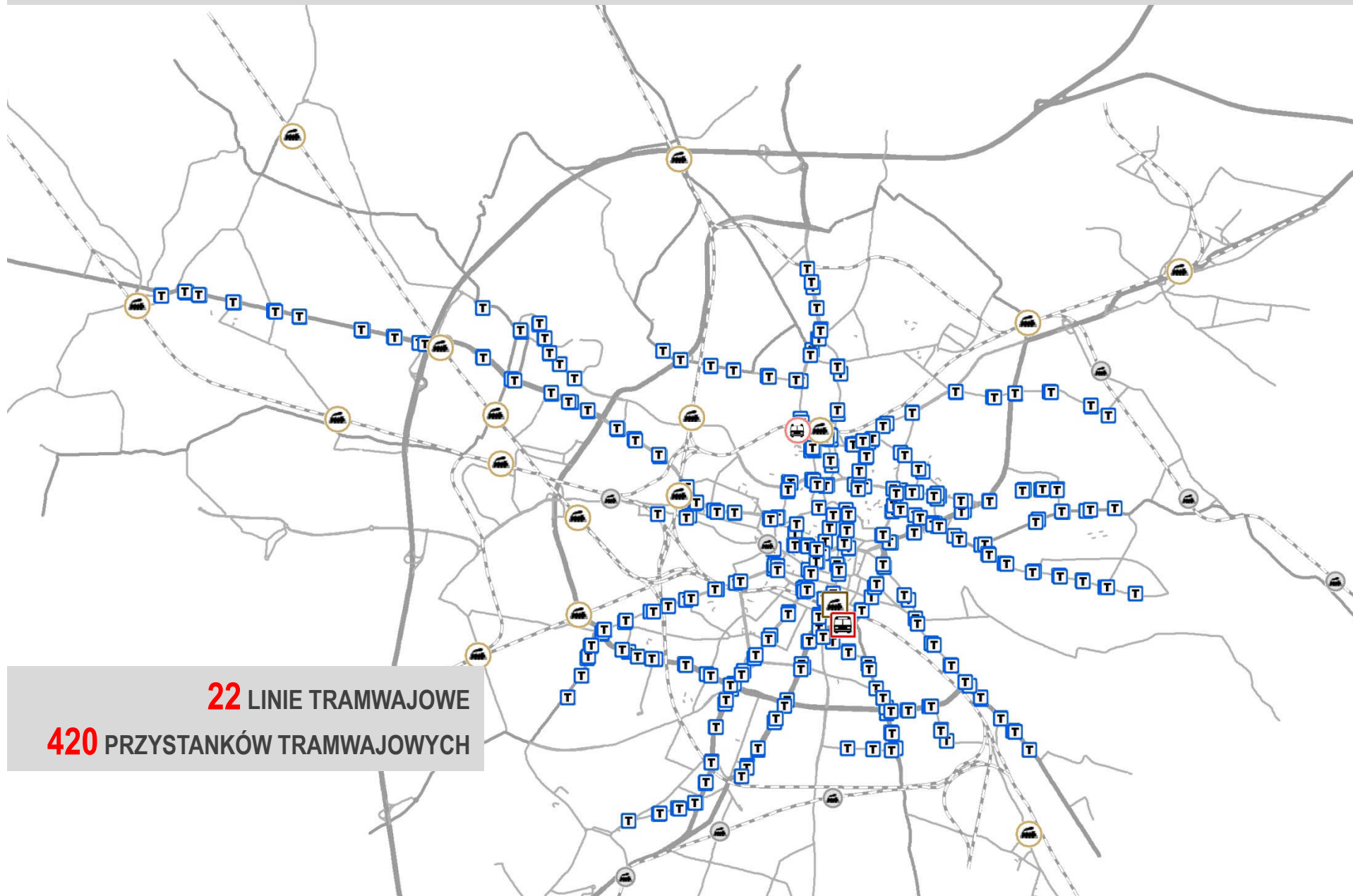
## PRZYSTANKI komunikacji zbiorowej W MIEŚCIE



We Wrocławiu mamy gęstą sieć przystanków komunikacji zbiorowej – w sumie **1800** sztuk



# PRZYSTANKI TRAMWAJOWE W MIEŚCIE



**22** LINIE TRAMWAJOWE  
**420** PRZYSTANKÓW TRAMWAJOWYCH





## LINIE TRAMWAJOWE I PRZYSTANKI W CENTRUM



W CENTRUM FUNKCJONUJE **50** PRZYSTANKÓW

**10** Z NICH **NIE ZAPEWNIĄ** PEŁNEGO KOMFORTU PRZY WSIADANIU I WYSIADANIU DLA PASAŻERÓW

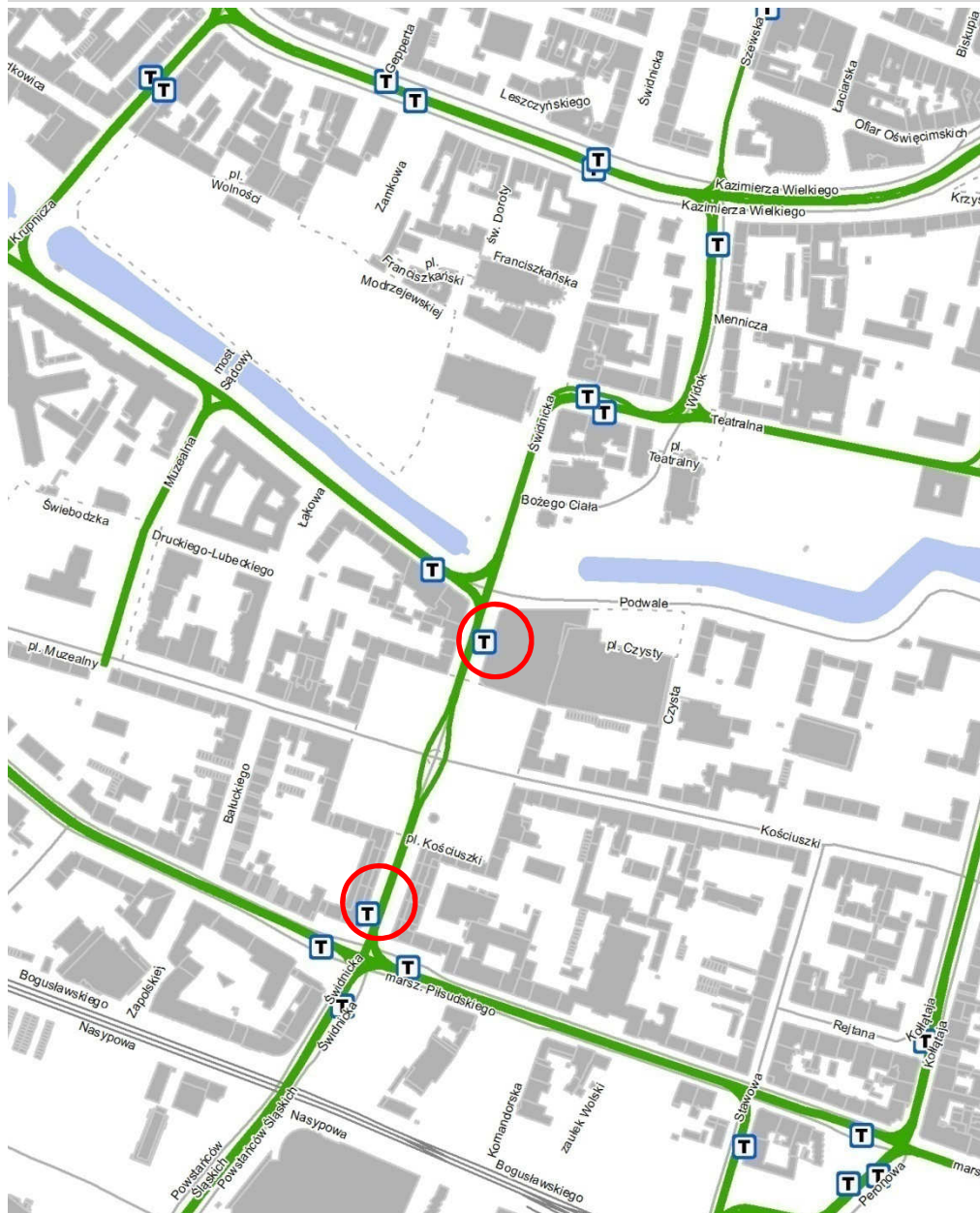
**7** Z NICH POSIADA PERON WYMAGAJĄCY JEDYNNIE PODNIESIENIA – I TO PLANUJE SIĘ WPROWADZIĆ (M.IN. CIĄG UL. SZEWSKIEJ)

TYLKO **3** WYMAGAJĄ WSIADANIA Z JEZDNI – 2 Z NICH TO PRZYSTANKI NA ŚWIDNICKIEJ





## PRZYSTANKI NA ŚWIDNICKIEJ



ŚWIDNICKA JEST WIZYTÓWKĄ MIASTA

Z ULICY KAŻDEGO DNIA KORZYSTA WIELU PASAŻERÓW KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

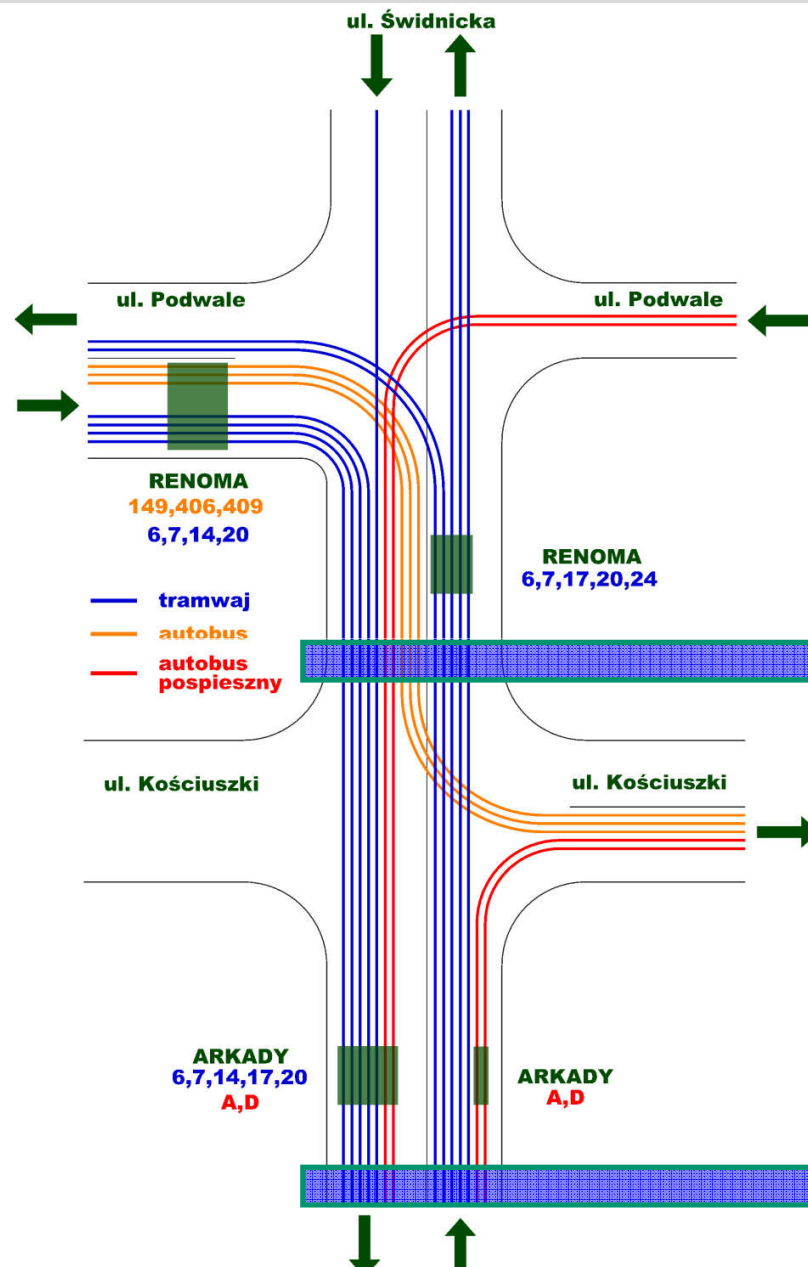
DLATEGO TERAZ CHCEMY ZAJĄĆ SIĘ

**POPRAWĄ KOMFORTU  
PASAŻERÓW KOMUNIKACJI  
ZBIOROWEJ**

NA JEDNEJ Z  
NAJWAŻNIEJSZYCH ULIC W CENTRUM



## ULICA ŚWIDNICKA – tramwaje i autobusy

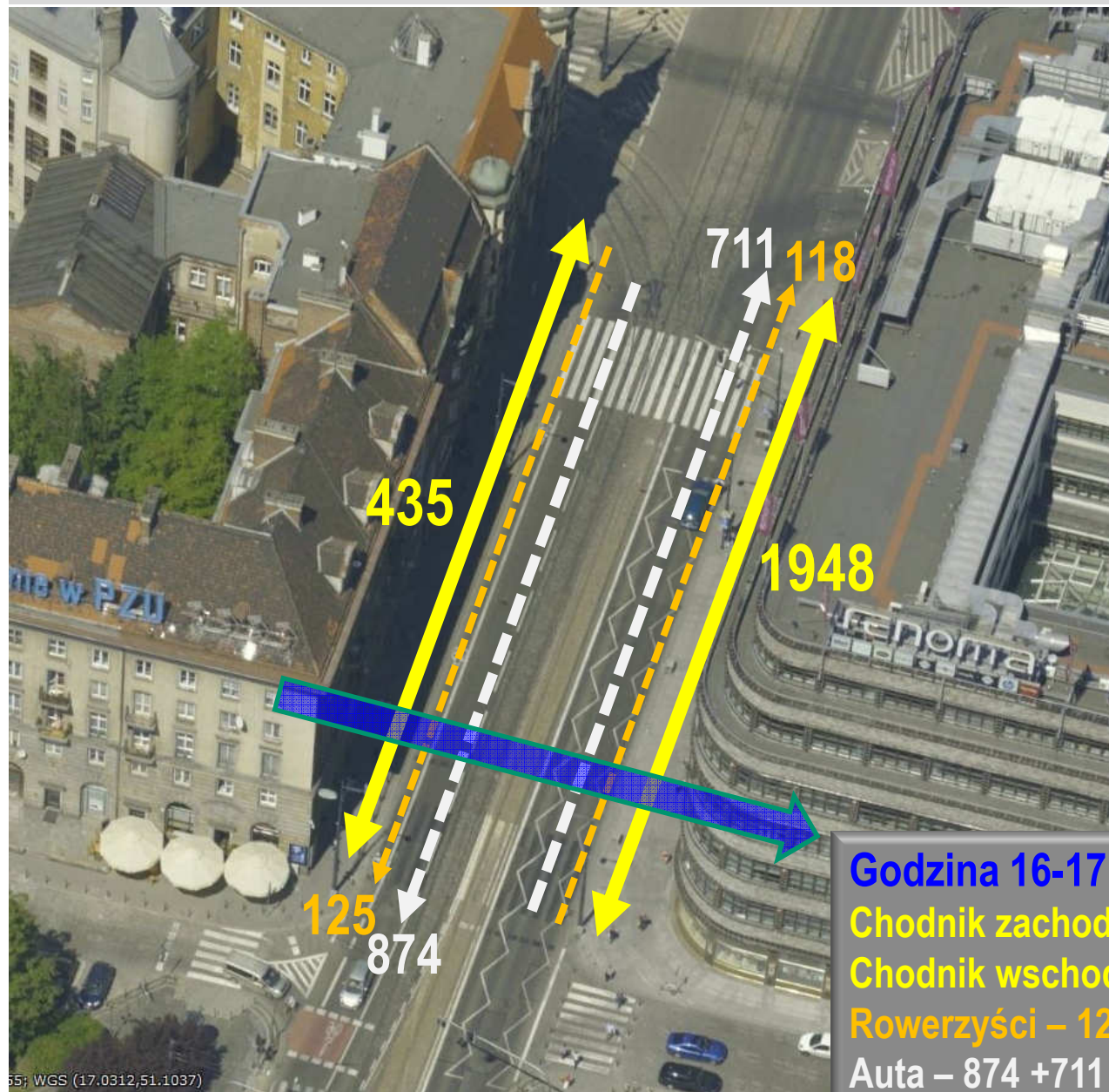


5 linii tramwajowych – 30 T/hszcz  
5 linii autobusowych – 25 A/hszcz

5 linii tramwajowych – 30 T/hszcz  
2 linie autobusowe – 10 A/hszcz



## ULICA ŚWIDNICKA – piesi, rowerzyści, auta (pomiar 7.04.2016)



**Godzina 16-17**

**Chodnik zachodni – 435 osób**

**Chodnik wschodni – 1513 osób +439 osób przystanek**

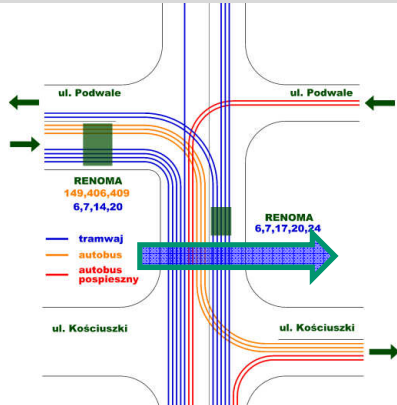
**Rowerzyści – 125 + 118 osób**

**Auta – 874 +711 poj.**





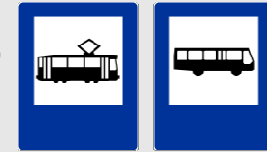
## ULICA ŚWIDNICKA – potencjał klientów przestrzeni ulicy



Około **16 000** osób

### POTENCJAŁ W GODZINIE SZCZYTU W OBU KIERUNKACH

⇒ przy 75% napełnieniu pojazdów około **11 000** osób



⇒ przy napełnieniu 1,5 os./auto około **2400** osób



⇒ około **250** rowerzystów



⇒ około **2400** pieszych



## UL. ŚWIDNICKA – podział przestrzeni ulicy

Szerokość ulicy pomiędzy budynkami – **27 m**

Potencjał ulicy to **16 000 osób**

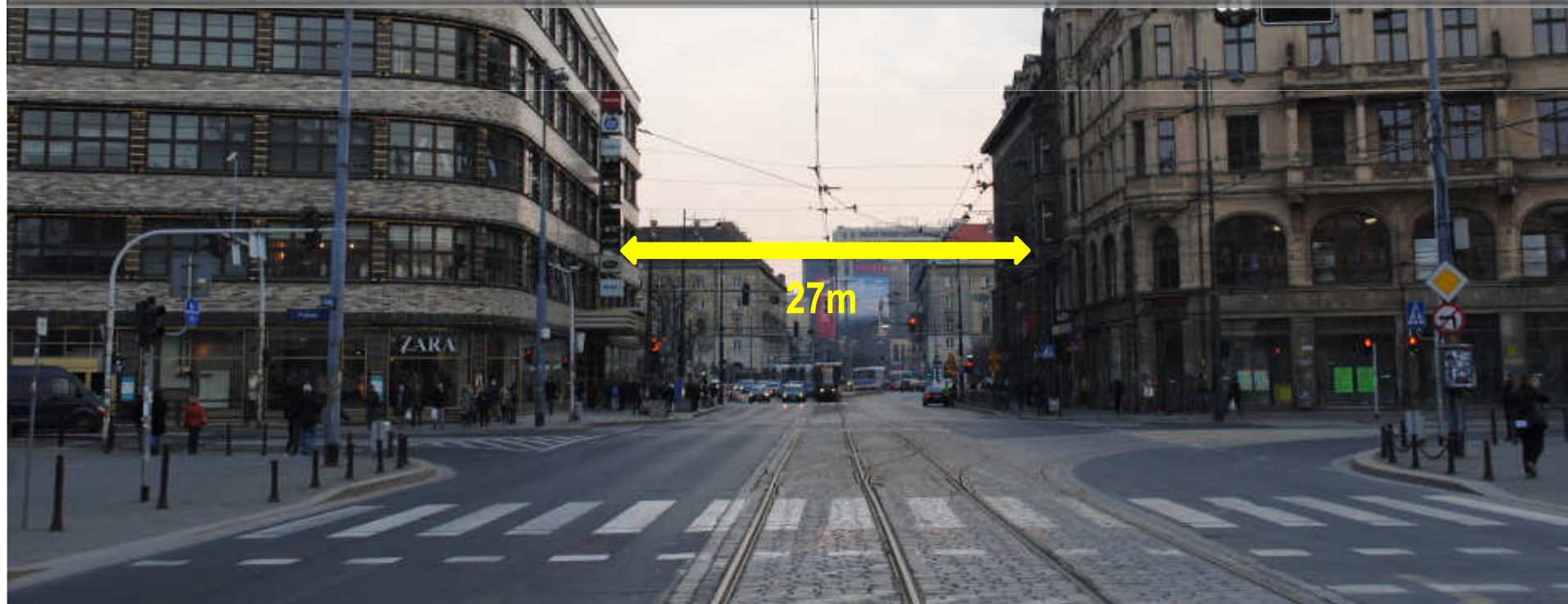
**2,7 m - 10%** – przestrzeń wyłącznie dla KZ  $\Rightarrow$  68% wszystkich klientów ulicy

2,9 m – przestrzeń dla samochodów i KZ

9 m - 34% – przestrzeń tylko dla samochodów  $\Rightarrow$  15% wszystkich klientów ulicy

10,9 m - 40% – przestrzeń dla pieszych (+przystanek)  $\Rightarrow$  15% wszystkich klientów ulicy

1,5 m - 5% – przestrzeń wyłącznie dla rowerów  $\Rightarrow$  1,5% wszystkich klientów ulicy



## ULICA ŚWIDNICKA – wymiana pasażerów na przystankach (pomiary, bez linii 17)



### Przystanek Arkady – **T+A**

**372** + **218** pasażerów w  $h_{SZCZ}$  porannego ( $\Sigma$  590)

**592** + **288** pasażerów w  $h_{SZCZ}$  popołudniu ( $\Sigma$  880)



### Przystanek Arkady – **A**

**230** pasażerów w  $h_{SZCZ}$  porannego

**187** pasażerów w  $h_{SZCZ}$  popołudniu



### Przystanek Renoma – **T**

**290** pasażerów w  $h_{SZCZ}$  porannego

**466** pasażerów w  $h_{SZCZ}$  popołudniu





## ULICA ŚWIDNICKA – przystanek Arkady



**ANALIZY**



### Przystanki wyspowe?

#### Dlaczego nie wyspa przystankowa?

- Brak miejsca na wyspę przystankową - szerokość przystanku minimum 3,5 m - szerokość pasa ruchu dla pojazdów ograniczonego obustronnie krawężnikami to 4,5 do 5,0 m, odległość szyny od krawędzi peronu 0,585 m, razem  $3,5+4,5+0,585+=8,585$  m  
a ponadto:
- Na wysokości Renomy jest możliwość dogodnego oczekiwania pasażerów przy wejściu do galerii handlowej
- Na wysokości Arkad pasażerowie mogą chronić się przed warunkami atmosferycznymi pod Arkadami





## UL. ŚWIDNICKA – PRZYSTANKI WIEDEŃSKIE?

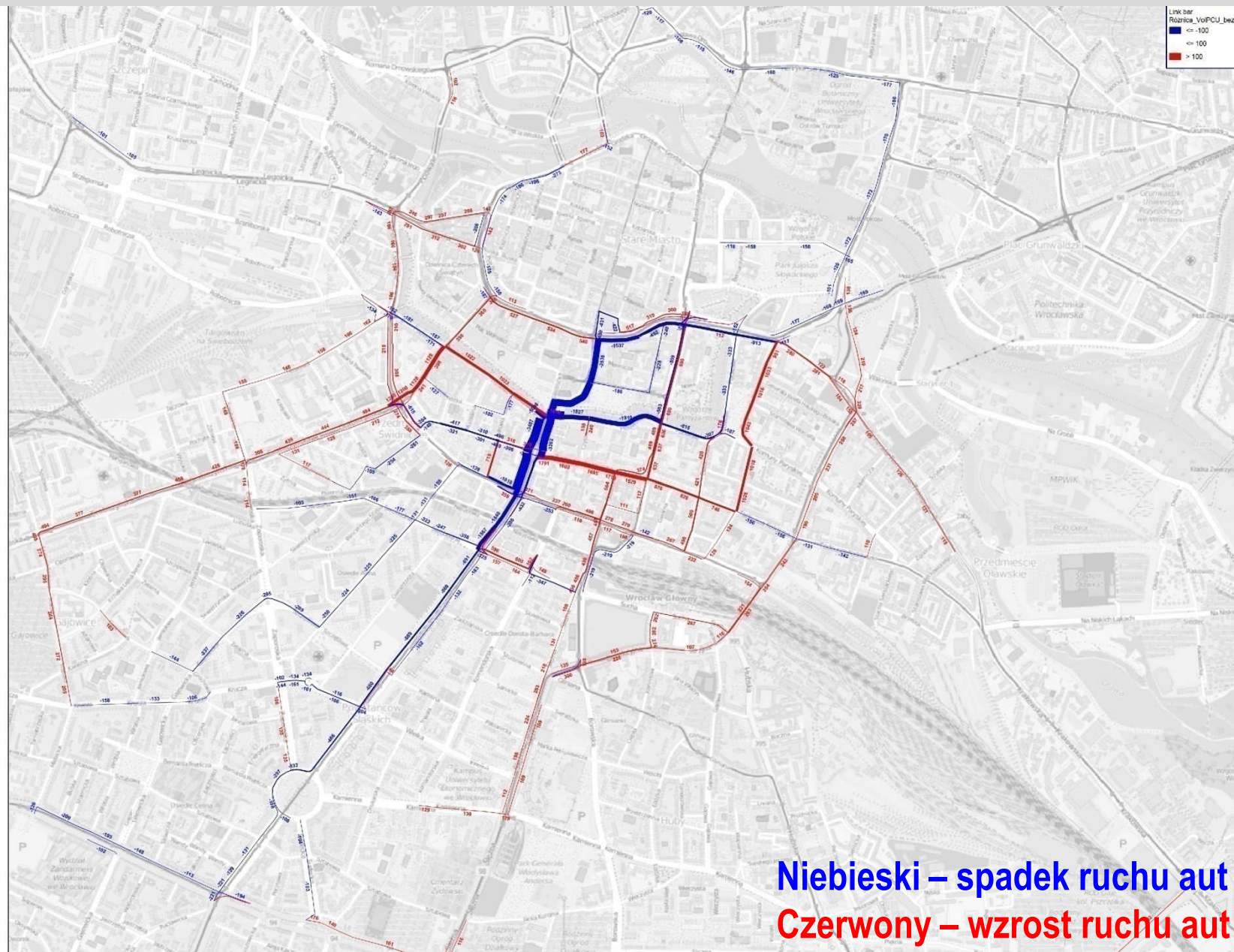
### Jakie są konsekwencje?

#### Dlaczego niezbędne jest zawężenie jezdni do jednego pasa ruchu?:

1. Dotychczasowa praktyka stosowania przystanków wiedeńskich wskazuje na zasadność stosowania takiego rozwiązania jako bezpiecznego dla pasażerów i kierowców przy jednym pasie ruchu
2. Dla potrzeb przystanku wiedeńskiego
  - Szerokość pasa ruchu minimum 3,5 m
  - Odl. krawędzi peronu od szyny 0,585 m
  - Razem minimum 4,085 m
3. Na wysokości Renomy odległość szyny od krawężnika wynosi 6,51 m
4. Na wysokości Arkad odległość szyny od krawężnika wynosi 6,8 m – 7.25

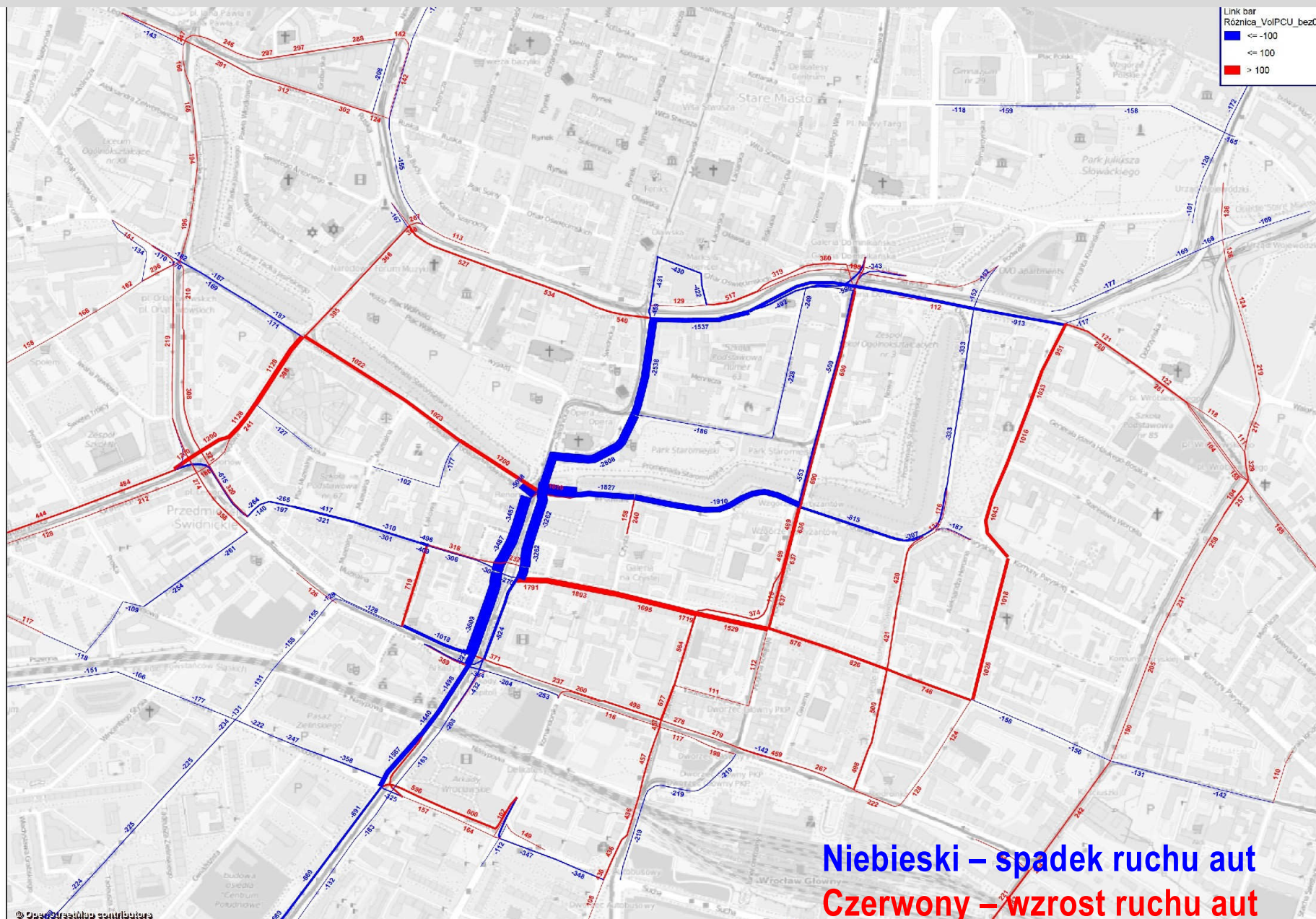


# KONSEKWENCJE ZAPROPONOWANYCH ZMIAN – sprawdzenie na modelu





## KONSEKWENCJE ZAPROPONOWANYCH ZMIAN – sprawdzenie na modelu





**Dziękujemy za uwagę**

