

KOLEJ na miasto

Uzupełnienie raportu z konsultacji
konsultacji dotyczących rewitalizacji
linii kolejowej nr 285 Wrocław –
Sobótka – Świdnica
(odcinek wrocławski)



WROCLAW
ROZMAWIA

W dniach 16-31.03.2017 r. zostały przeprowadzone konsultacje społeczne dotyczące rewitalizacji linii kolejowej nr 285 Wrocław - Sobótka – Świdnica (odcinek wrocławski). Zgodnie z wnioskami z konsultacji Urząd Miejski Wrocławia został zobowiązany do ustosunkowania się do uwag mieszkańców w formie oficjalnego stanowiska na temat planowanej inwestycji.

Zgodnie z posiadanymi kompetencjami Urząd Miejski Wrocławia jest odpowiedzialny za zagadnienia z zakresu zmian w układzie linii komunikacji zbiorowej.

Poniżej przedstawiam stanowisko Urzędu Miejskiego Wrocławia, które zostało wypracowane przy współpracy Departamentu Infrastruktury i Gospodarki oraz Wydziału Transportu.

CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POCIĄGÓW + ZMIANY W UKŁADZIE LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Komentarz: Urząd Miejski Wrocławia w tej części odpowiada w zakresie zmiany w układzie linii komunikacji zbiorowej.

1|

„(...) Do stacji Wojszyce nie dojeżdża żaden autobus.”

Rzeczywiście, aktualnie do miejsca historycznej lokalizacji peronu przystanku Wrocław Wojszyce nie dojeżdżają autobusy miejskie. W przyszłości, stopień skomunikowania przystanku Wrocław Wojszyce oraz miejskiej komunikacji zbiorowej będzie różny, w zależności od ostatecznie wybranej lokalizacji przystanku kolejowego:

- jeśli będzie on w sąsiedztwie przecięcia torów z ul. Grota-Roweckiego, to przystanki autobusowe 3 lub 4 linii będą w bezpośrednim sąsiedztwie peronów kolejowych,**
- jeśli będzie on w rejonie przecięcia torów z ul. Przystankową, to w jego bezpośrednim sąsiedztwie będzie co najwyżej 1 linia autobusowa, której uruchomienie planowane jest po, lub w trakcie, powstawania osiedla mieszkaniowego pomiędzy Wojszycami i Jagodnem.**

2|

„(...) Powinien pojawić się autobus, który będzie częściej korzystał z Wyścigowej i przez ulicę Sudecką wyjedzie na Powstańców i zakończyć swój kurs w okolicach Dworca Świebodzkiego.”

Komentarz: Urząd Miejski Wrocławia w tej części odpowiada w zakresie zmiany w układzie linii komunikacji zbiorowej.

Liną autobusową, która w przybliżeniu będzie realizować zaproponowaną trasę (przystanek przy linii kolejowej nr 285 - ul. Sudecka - dworzec Świebodzki) będzie linia nr 127, która już jesienią br. ma być wydłużona od Parku Południowego do ul. Zwycięskiej. Będzie ona przecinać się z linią kolejową na przejeździe w ul. Ołtaszyńskiej, czyli jej skomunikowanie będzie wzorcowe tylko w przypadku, gdy przyszły przystanek Wrocław Ołtaszyn właśnie tam zostanie wybudowany - co jest przedmiotem konsultacji. Dla przystanku Wrocław Partynice (o ile będzie budowany), przesiadki na linie autobusowe będą możliwe w sąsiedztwie przejazdu kolejowego na ul. Zwycięskiej.

ZMIANY W UKŁADZIE LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

3|

„Dla mnie istotne jest, aby autobus linii 110 jadący z Jagodna miał tak ułożony rozkład, by uwzględnił przejazd szynobusu przez ul. Buforową.”

Raczej nie jest realne układanie rozkładu 1 linii (nr 110) "pod potrzeby" przewozów kolejowych, które będą 1 raz na godzinę, gdyż miejskie linie autobusowe są koordynowane sieciowo z innymi liniami autobusowym i tramwajowymi ze względu na dużo większą skalę przesiadek w tym systemie. Pasażerowie pociągów będą jednak mieli do dyspozycji co najmniej 3 linie autobusowe w każdym kierunku ul. Buforowej, więc czas oczekiwania nie powinien być zbyt długi.

ZINTEGROWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU + ZMIANY W UKŁADZIE LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Komentarz: Urząd Miejski Wrocławia w tej części odpowiada w zakresie zmiany w układzie linii komunikacji zbiorowej.

4|

„Korzystałbym ze stacji Klecina, gdy wszystkie kursy linii 107 będą jeździć przez stację Klecina.”

W przypadku spodziewanych przyjazdów pociągów z aglomeracji do centrum Wrocławia co dwie lub co jedną godzinę, jest możliwe wydłużenie odpowiednich kursów linii nr 107 do przystanku Wrocław Klecina i odpowiednie skoordynowanie odjazdów autobusów z przyjazdami pociągów.

CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POCIĄGÓW + ROZWIĄZANIA DLA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ (PRZECINANIE SIĘ TORÓW Z ULICAMI)+ MIJANIE SIĘ POCIĄGÓW + ZMIANY W UKŁADZIE KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ + WYPOSAŻENIE I INFRASTRUKTURA STACJI/PRZYSTANKÓW + ZINTEGROWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU + UWAGI DOTYCZĄCE TABORU + BILETY

Komentarz: Urząd Miejski Wrocławia w tej części odpowiada w zakresie zmiany w układzie linii komunikacji zbiorowej.

5|

„(...) Część dotycząca integracji z komunikacją miejską:

- Z/do każdej stacji musi odjeżdżać/przyjeżdżać skomunikowany z każdym pociągiem autobus, który będzie na niego oczekiwał w przypadku opóźnienia.*
- Należy pamiętać, że linie te nie powinny biec prosto do centrum miasta, ponieważ pasażer chcący się udać do centrum wysiądzie na stacji Wrocław Główny, a powinny obsługiwać osiedla położone w okolicy (strefie wpływu) danej stacji tak, aby osoby dojeżdżające spoza Wrocławia mogły wysiąść z pociągu np. na Buforowej i udać się autobusem do szkoły/pracy na Gaj.*

- *Przystanki komunikacji miejskiej muszą znajdować się jak najbliżej peronu tak, aby droga między drzwiami pociągu a autobusu/tramwaju była jak najkrótsza, dodatkowo powinna być zadaszona, aby podróżny nie zmókł podczas przesiadki. Sugerowane są w miarę możliwości wspólne perony pociągu i komunikacji miejskiej.*
- *Należy podjąć działania w celu maksymalnej integracji taryfowej komunikacji miejskiej z kolejową tak, aby pasażer na jednym bilecie mógł podróżować komunikacją zbiorową i koleją (urbancard=>aglocard?).*
- *Na odcinkach powodujących największe opóźnienia komunikacji zbiorowej, należy zastosować wydzielone pasy, aby nie dochodziło do sytuacji, w której przez opóźniony autobus pasażerowie spóźnią się na pociąg.*
- *Warto również wprowadzić wzajemne informowanie się kierowców i drużyn trakcyjnych o opóźnieniach (np. przez tablice pokazujące czas do przyjazdu), aby kierujący mogli podjąć decyzje o wstrzymaniu odjazdu (o np. max 3 minuty), aby nie dopuścić do rozkomunikowania między poszczególnymi środkami transportu.”*

ad. 1 - Skomunikowane odjazdy będą możliwe tylko w przypadku przystanku Wrocław Klecina i o ile opóźnienie nie przekroczy kilku minut. W innych przypadkach skomunikowanie, w znaczeniu postulowanym wyżej, wprowadziłoby na trasach takich linii autobusowych brak koordynacji z innymi liniami miejskiej komunikacji zbiorowej, w efekcie czego skutki negatywne przewyższyłyby istotnie skutek pozytywny na skrzyżowaniu linii kolejowej i linii autobusowych.

ad.2 - Postulat słuszny, w większości będzie realizowany.

ad.3 - Będzie się dążyć do maksymalnego możliwego przybliżenia przystanków, jednak wspólne perony nie będą możliwe, gdyż przecięcia tras autobusowych (ulic) następują prostopadle do położenia linii kolejowej, a więc i do lokalizacji peronów.

ad.4 - Przewiduje się wdrażanie postulowanego rozwiązania.

ad.5 - Wydzielone pasy autobusowe są i będą wprowadzane tam, gdzie jest to możliwe i uzasadnione, jednak zawsze musi obowiązywać uniwersalna zasada planowania podróży z przesiadką z zastosowaniem odpowiedniego bufora czasowego na nieprzewidziane sytuacje.

ad.6 - Proponowane rozwiązanie będzie rozważane do ewentualnego wdrożenia w odniesieniu jednak - z powodów opisanych wcześniej - tylko do krótkich wartości opóźnień.

Wrocław | wrzesień 2017



**WROCŁAW
ROZMAWIA**