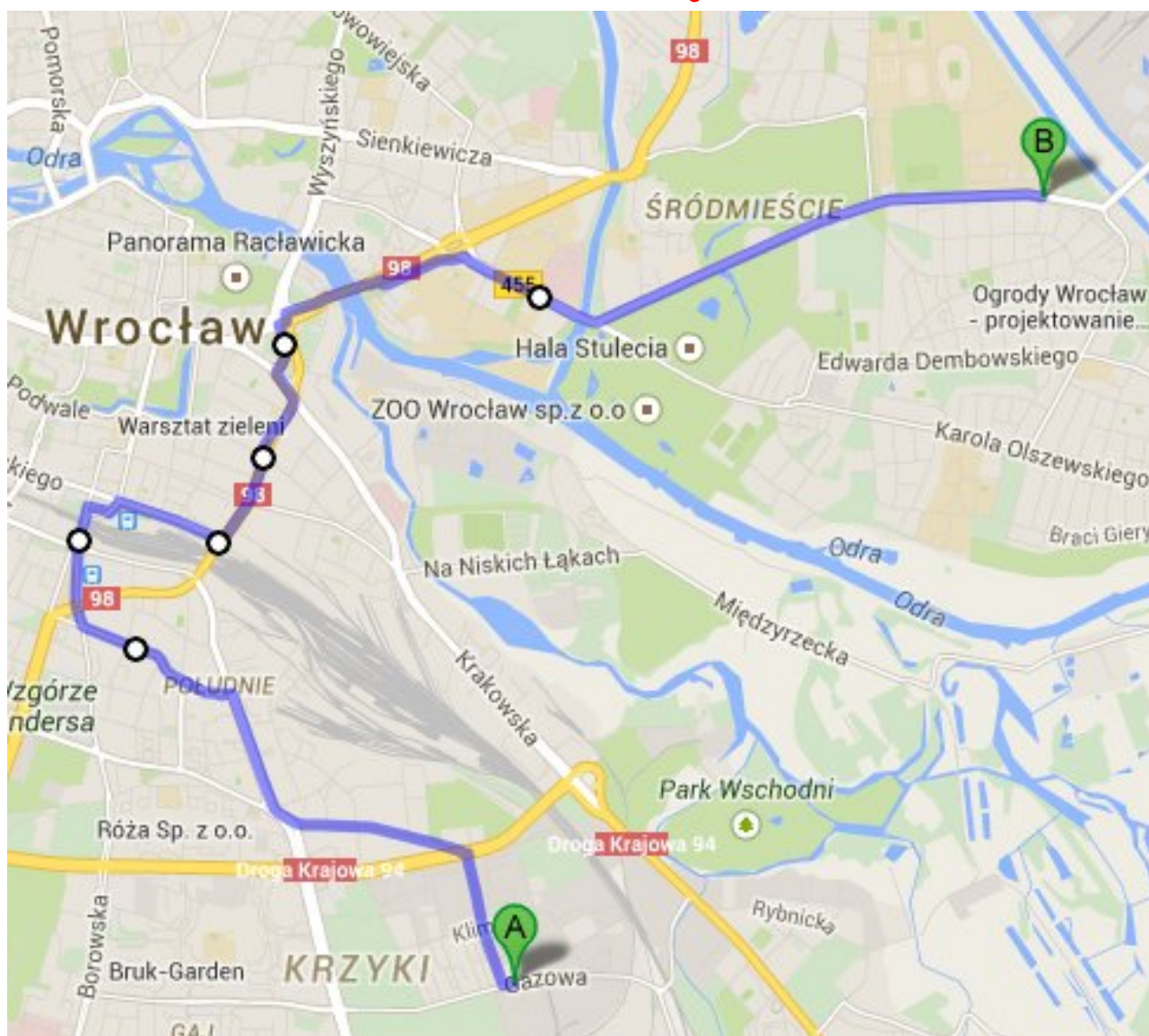


# WROCLAWSKI BUDŻET OBYWATELSKI 2015

## PROJEKT PRZYWRÓCENIA LINII TRAMWAJOWEJ NR 16

PO TRASIE: **TARNOGAJ**- ARMII KRAJOWEJ-  
HUBSKA- GLINIANA- DWORZEC PKS- DWORZEC  
PKP- PUŁASKIEGO- PL. WRÓBLEWSKIEGO- MOST  
GRUNWALDZKI- RONDO R. REAGANA- KLINIKI-  
MICKIEWICZA- **SĘPOLNO**



Przebieg trasy tramwaju, mapka pochodzi z serwisu Google Maps [1]

OPRACOWAŁ [...]

## Spis treści

1. Cel i zakres projektu
2. Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu, jakie niesie on za sobą szanse, zagrożenia z nim związane.
3. Jak może wyglądać obsługa linii nr 16?
4. Podsumowanie

### 1. Cel i zakres projektu

Celem projektu jest pozyskanie funduszy na uruchomienie linii tramwajowej nr 16, na trasie: TARNOGAJ- ARMII KRAJOWEJ- HUBSKA- GLINIANA- DWORZEC PKS- DWORZEC PKP- PUŁASKIEGO- PL. WRÓBLEWSKIEGO- MOST GRUNWALDZKI- RONDO R. REAGANA- KLINIKI- MICKIEWICZA- SEPOLNO. Linia ta miałaby połączyć wiele wrocławskich osiedli, oraz uzupełnić ofertę komunikacji zbiorowej na obsługiwanych przez nią odcinkach. Pozyskane środki zostałyby przekazane na całoroczną obsługę linii.

### 2. Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu, jakie niesie on za sobą szanse, zagrożenia z nim związane.

*Dlaczego ten tramwaj jest potrzebny?*

Linia tramwajowa nr 16 trwale wpisała się w krajobraz lat 90-tych na ulicach Naszego Miasta. Była ona doskonałym uzupełnieniem części linii nr 0, oraz była wygodnym połączeniem z południa miasta na Wielką Wyspę. Po likwidacji linii nr 16, (w związku z licznymi przebudowami infrastruktury, które są już dawno zakończone), jakość komunikacji zbiorowej uległa znacznemu pogorszeniu w części miasta obsługiwanej przez tą linię, co dzisiaj przekłada się na następujące problemy:

- Stosunkowo rzadko (jak na miejskie warunki) kursująca linia nr 0 , jest żadną ofertą dla mieszkańców Przedmieścia Oławskiego, (dla których czas dojścia na np. Rondo Reagana czy którąś z wrocławskich uczelni) jest krótszy niż podróż tramwajem. To samo tyczy się podróżnych dojeżdżających komunikacją zbiorową do Wrocławia z takich miejscowości jak Radwanice, Siechnice, Oława itd. dla których Przedmieście Oławskie stanowi punkt przesiadkowy.
- Mieszkańcy Księża Małego i jego okolic, chcący udać się w okolice Wielkiej Wyspy i RRR komunikacją zbiorową, są skazani na niepewną przesiadkę na Pl. Wróblewskiego, lub niewygodną i niebezpieczną przesiadkę na Pl. Dominikańskim (oraz kontynuowanie podróży w przepelnionym tramwaju)
- Linie autobusowe: 145, 146 szczególnie przepelnione, zniechęcają do korzystania z komunikacji miejskiej. Gdyby szesnastka wróciła, przejęłaby część podróżnych na odcinku Dworzec PKS- Kliniki

- Mieszkańcy Hubskiej i Glinianej nie mają wygodnego połączenia z RRR oraz Wielką Wyspą, linie na które można się przesiąść (145, 146) są przepełnione, a pozostałe linie komunikują inne obszary miasta, to samo dotyczy podróżnych którzy jeżdżą tramwajem w kierunku Parku Południowego.

Na to, że Przedmieście Oławskie oraz Księża Małe potrzebują więcej tramwajów przez ul. Pułaskiego i Pl. Wróblewskiego, świadczą moje zdjęcia które pokazują zapełnienie tramwajów oraz liczbę osób przesiadających się na Pl. Wróblewskiego podczas zmiany trasy linii 4. Można zauważyć znaczny wzrost podróżnych, dla których obecność dwóch linii była czynnikiem zachęcającym do skorzystania z komunikacji miejskiej. W tramwaju linii 4 brakowało miejsca aby do niego wsiąść (ryc.1a i b), a ludzie nie byli w stanie kupić/skasować biletów (ile pieniędzy traci przewoźnik w ten sposób na innych przepełnionych liniach?). Już od godzin porannych jest sporo chętnych do podróży w kierunku RRR (ryc. 2) Można również zauważyć ile osób korzystałoby z wygodnej przesiadki na Pl. Wróblewskiego co widać na ryc 3. a- c. Dowód na pozostałe stwierdzenia można zobaczyć na co dzień w rzeczywistości lub znaleźć potwierdzenie u podróżnych i pracowników MPK.



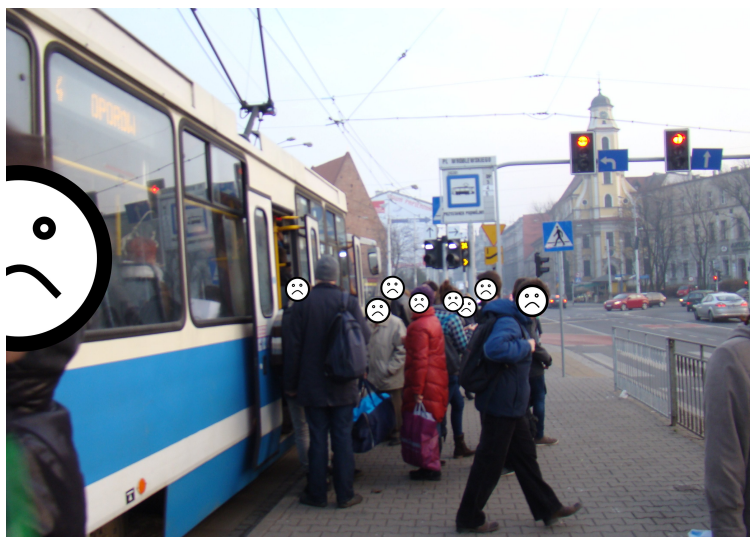
Ryc. 1a Przepełniony tramwaj linii 4 na zmienionej trasie, dzień roboczy godz. 10:00, kierunek Biskupin, oraz podróżni z których część zostanie na peronie, zdjęcie własne



Ryc. 1a Przepelniony tramwaj linii 4 na zmienionej trasie, dzien roboczy rano, kierunek Biskupin, oraz podrozni z ktorzych czesc zostane na peronie, zdjecie wlasne



Ryc. 2 Tramwaj linii 0, godzina 7.10, sporo chetnych na przejazd w kierunku RRR i inne czesci miasta, zdjecie wlasne



Ryc. 3. a Rotacja podróżnych na przystanku Pl. Wróblewskiego, zdj. własne



Ryc. 3.b Mimo że wiele podróżnych opuściło tramwaj, jest wiele pasażerów przemieszczających się dalej, zdj. własne



Ryc 3.c Kilkanaście osób przesiadło na tramwaj w kierunku Księża Małego, zdj. własne

Na uruchomieniu tej linii skorzystają: mieszkańcy Wrocławia: stali i tymczasowi (studenci), oraz ludzie przyjezdni (dojeżdżający uczniowie, pracujący, turyści). Linia ta łączy ważne ośrodki naukowe, miejsca rozrywki, punkty przesiadkowe (PKS, PKP, Dobra przesiadka dla linii podmiejskiej 900 L i P), Dodatkowy, bezpośredni tramwaj dla Sepolna w kierunku RRR i dworców, jedyny bezpośredni tramwaj z Tarnogaju, ul. Hubskiej i Glinianej w kierunku RRR, strategiczne zwiększenie częstotliwości linii 0 oraz ulga dla pasażerów linii 145 i 146 na odcinku Dworzec PKP- Rondo Reagana. Proponowany przebieg linii usprawniłby komunikację miejską nie tylko w wyżej wymienionych częściach miasta ale również innych powiązanych, np. mniejsza ilość podróży w węzle Galeria Dominikańska. Należy pamiętać również o problemie kongestii, kiedy każdy pojazd samochodowy w centrum mniej, to oddech wytchnienia dla miasta. Nie zapominajmy o drobnym biznesie na np. pl. Wróblewskiego (kioski) który odżywa w momencie kiedy przystanek jest obsługiwany przez linie na które można się przesiąść.

### *Szanse i zagrożenia*

W związku z planowanym zakupem nowych tramwajów Bydgoskiej Pesy, zostanie uwolniony stary tabor który mógłby obsługiwać linię nr 16. Jedynym istniejącym problemem może być brak wystarczającego miejsca dla starych wozów tramwajowych.

### **3. Jak może wyglądać obsługa linii nr 16?**

Linia obsługiwana by była tramwajami typu 105 Na (taki jak na ryc. 2). Pieniądze dostępne z WBO 2015 pozwoliły na wdrożenie następującej oferty:

Godzina	Dzień roboczy	Dzień roboczy ferie i wakacje	Niedziele i święta
5:00 do 6:00	Co 1 h.	Co 1 h.	Co 1 h
6:00 do 16:00	Co 20 min.	Co 30 min.	
16:00 do 20:00	Co 30 min.		
20:00 do ~23:00	Co 1 h.	Co 1h..	
Przejazd całej trasy zająłby około 45 minut.			

### ***Ile to kosztuje?***

Przy założeniu stawki 8,05 zł brutto za wozokm, pomijając zjazdy z i do zajezdni koszt uruchomienia linii z zakładaną wyżej częstotliwością w roku 2016:

- Dni robocze (215 dni, 42 kursy w jednym kierunku): **1 453 830 PLN** brutto,
  - Weekendy (102 dni, 18 kursów w jednym kierunku): **295 596 PLN** brutto,
  - Dzień r. wakacje (48 dni, 32 kursy w jednym kierunku): **247 296 PLN** b.,
- Łącznie: **1996722 PLN** brutto

Stawkę za wozokm. przyjąłem z artykułu Gazety Wrocławskiej [2.]

Do obliczeń nie brałem pod uwagę zjazdów do i z zajezdni. Jeżeli ich koszt znacznie przekroczy projekt WBO 2016, należy rozważyć obcięcie niektórych kursów linii, tak aby zbilansować budżet. Do obliczeń nie brałem pod uwagę zimowych ferii świątecznych, ani świąt w dniach wolnych od pracy, które wypadłyby poza weekendem. Należy pamiętać, że ostatecznie koszt obsługi linii nr 16 powinien być niższy, ponieważ część kosztów pokryją przychody z biletów.

#### **4. Podsumowanie**

Uważam, że udział tej linii w głosowaniu Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego mógł jednoznacznie określić preferencje mieszkańców. Jeżeli ta linia będzie miała sens, to otrzyma odpowiednią ilość głosów aby projekt był zrealizowany. Okres, kiedy do dyspozycji będą nowe tramwaje, uwolni się stary tabor, dzięki czemu po wielu latach nieobecności można byłoby przywrócić tą linię do łask. Nie możemy zaprzepaścić tej szansy.

Pozdrawiam [...]

#### **Bibliografia:**

[1.] [maps.google.pl](http://maps.google.pl)

[2.] Weronika Skupin, Gazeta Wrocławska 7.04.2013: *Mój Reporter: Ile kosztuje przejechanie kilometra przez autobus i tramwaj we Wrocławiu?* Dostęp: 08.03.2015