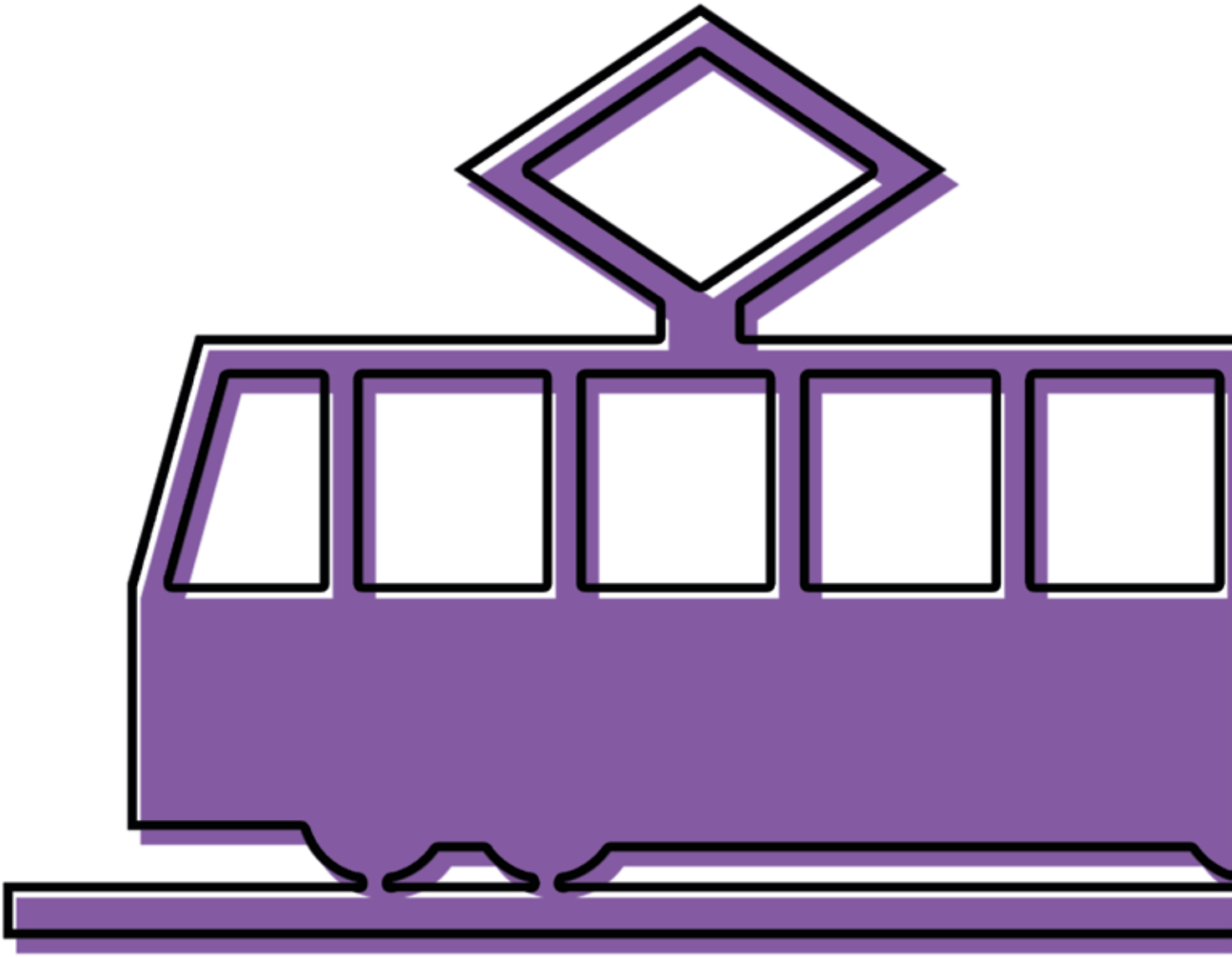
4 TRANSPORT ZBIOROWY

Ekspertyza Wrocławskiej Polityki Mobilności



AKCJA MIASTO

FUNDACJA BATOREGO

Finansowane z dotacji Fundacji im. Stefana Batorego w ramach programu „Demokracja w Działaniu”

AKCJA MIASTO

Akcja Miasto to stowarzyszenie tworzone przez mieszkańców i dla mieszkańców Wrocławia. Jesteśmy ludźmi z wielu środowisk, z różnymi historiami, poglądami, zainteresowaniami. Połączył nas Wrocław i dlatego właśnie działamy razem.

Wrocławska Polityka Mobilności (WPM) to najważniejszy strategiczny dokument o transporcie w mieście. Zobowiązuje ona urzędników i władze miasta do konkretnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności.

Głównym celem WPM jest zmniejszenie odsetka podróży samochodem do 35%. Tymczasem przez 3 lata od uchwalenia WPM (2013 r.) we Wrocławiu zarejestrowanych jest o 14% więcej aut i na koniec 2016 r. było ich 639 na 1000 mieszkańców.

Chcemy sprawdzić, w czym tkwi problem. Dlatego przez rok analizujemy WPM rozdział po rozdziale. Spotykamy się z urzędnikami, wnioskujemy o informacje, zbieramy dane. Naszym celem jest obiektywna ocena zapisów WPM. Sprawdzimy, czy transport we Wrocławiu rzeczywiście jest zrównoważony. Ocenimy, w jakim stopniu cele WPM są realizowane.

W tekście przedstawiamy poszczególne zapisy WPM – umieściliśmy je w podtytułach w cydzysłowach.

1. Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności

2. Polityka parkingowa

3. Transport rowerowy

4. Transport zbiorowy

5. Ekonomia i finanse

6. Planowanie przestrzenne

7. Kształtowanie zrównoważonej mobilności

8. Bezpieczeństwo przemieszczania się

9. Dialog społeczny

10. Transport samochodowy osobowy (indywidualny)

11. Ochrona środowiska

Spadek odsetka podróży samochodem to główny cel Wrocławskiej Polityki Mobilności (WPM). Najłatwiej zrealizować go zachęcając mieszkańców do podróży komunikacją zbiorową. Ta nie będzie jednak atrakcyjna, jeśli nie nada się jej pełnego priorytetu.

Na to składa się wiele wymogów: decyzje polityczne o finansowaniu transportu zbiorowego, częstotliwość kursowania linii, dostępność komunikacji na osiedlach, szybkość przejazdu czy niezawodność. Dopiero ich spełnienie da mieszkańcom realną alternatywę i pozwoli zrezygnować z podróży samochodem.

W 2010 roku, gdy po raz ostatni miasto zbadało, jak przemieszczają się wrocławianie, 35% podróży odbywało się transportem zbiorowym. W tym samym badaniu 78% mieszkańców poparło ograniczenie ruchu samochodowego w centrum, a 68% pozytywnie odniosło się do idei uprzywilejowania ruchu tramwajów i autobusów. Poparcie dla priorytetu transportu zbiorowego mieszkańcy wyrazili jeszcze kilkakrotnie, m.in. w ankiecie na potrzeby Strategii Wrocław 2030 – rozwijanie transportu zbiorowego zostało wysoko ocenione w pytaniu o priorytety rozwojowe miasta. Wydaje się więc, że poparcie społeczne dla odważnych zmian jest duże. Jak zatem wygląda realizacja jednego z najważniejszych obszarów WPM?

“Kreowanie priorytetu transportu zbiorowego” oraz “rozwijanie nowoczesnych systemów zarządzania transportem zbiorowym”

Jak rozumieć priorytet transportu zbiorowego? My zdefiniujemy go dwojako. Jako priorytet finansowy i priorytet w ruchu. Ten pierwszy dotyczy decyzji politycznych o podziale środków w budżecie. W tym wypadku priorytet oznacza większe środki własne na inwestycje w transport zbiorowy niż na budowę nowych dróg. Ważne jest również utrzymanie torowisk, by zapewnić wysoki standard i prędkość przejazdu tramwajów. Z kolei priorytet w ruchu rozumiemy jako preferowanie tramwajów przez Inteligentny System Transportu (ITS).

Finanse

Prezydent Rafał Dutkiewicz w 2014 r. zapowiedział, że każda złotówka przeznaczona na drogi będzie równoważona przez inwestycję w transport zbiorowy. Niestety inwestycje w transport zbiorowy wciąż nie są priorytetem. Wydatki na drogi nadal zdecydowanie je przewyższają. W latach 2015-16 nie była prowadzona żadna inwestycja w rozbudowę sieci tramwajowej. O finansach mówi też rozdział WPM pt. “Zasady realizacji Polityki”, w którym widnieje zapis: “preferowanie rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego oraz rowerowej i pieszej w stosunku do infrastruktury dla transportu samochodowego indywidualnego”.

Dlaczego jest to ważne? Miasto, wydając środki na inwestycje, zachęca mieszkańców do korzystania z poszczególnych sposobów transportu.

Przykładowo: nowa trasa tramwajowa to zachęta do podróży komunikacją zbiorową, a nowa droga to zaproszenie do korzystania z samochodu. Potwierdzają to badania naukowe i obserwacje z wielu miast.

Rok	Wydatki majątkowe na drogi publiczne	Wydatki majątkowe na lokalny transport zbiorowy
2017	248,6 mln zł	32,1 mln zł
2016	252,1 mln zł	0 mln zł
2015	362,1 mln zł	0 mln zł
(według kwot w budżetach uchwalonych) Powyższe kwoty dotyczą inwestycji.		

Podobnie wygląda zestawienie kwot na utrzymanie dróg i torowisk (na naprawy bieżące w 2016 roku wydaliśmy odpowiednio 6,3 i 4,1 mln zł). Remonty torowisk są finansowane we Wrocławiu znacznie skromniej niż np. w Poznaniu i Krakowie.

Finansowanie torowisk:

Wrocław – 16,4 mln zł (kwoty za 2016 r.), 11,1 mln zł (budżet na 2017 r.), 20 mln zł (projekt budżetu na 2018 r.)

Poznań – 22 mln zł (2016 r.), 24 mln zł (2017 r.)

Kraków – 150 mln zł w latach 2017-2021 (średnio 30 mln zł rocznie)

Równie źle wypada porównanie bieżących nakładów na komunikację miejską.

Wydatki bieżące na lokalny transport zbiorowy w projektach budżetów na 2018 r.:

Łódź - 420 370 194 zł

Poznań - 478 344 922 zł

Kraków - 520 243 400 zł

Wrocław - 406 182 850 zł

Sygnalizacja świetlna

Od 2012 roku we Wrocławiu działa Inteligentny System Transportu (ITS). Od początku priorytet dla komunikacji zbiorowej był tylko jednym z jego celów. Równie ważne było usprawnienie ruchu samochodowego w mieście. Przy takich założeniach, możliwości, jakie daje system, są ograniczone. Priorytetowe otwarcia dla tramwajów mogą być realizowane poprzez wycinanie faz kolizyjnych bez zmiany długości cyklu lub ich opóźnianie, które powoduje wydłużenie długości cyklu i zaburzenie koordynacji na głównym ciągu. Aby uniknąć zbyt częstego wycinania relacji kolizyjnych od czerwca 2014 roku na każdym skrzyżowaniu obowiązuje tzw. “reguła drugiego otwarcia ”*.

*

Dotyczy skrzyżowań, na których priorytet dla tramwajów jest realizowany przez wycięcie jednej z kolizyjnych relacji. Samochody, które znajdują się np. na wlocie podporządkowanym i mają dostać zielone, tracą swoją kolej z powodu przejeżdżającego tramwaju i muszą czekać na światło cały cykl. Reguła drugiego otwarcia zakłada, że taka sytuacja nie może zdarzyć się w dwóch kolejnych cyklach. Następnym razem przejeżdżający tramwaj stanie przed światłami i będzie czekał na swoją kolej.

Reguły priorytetu

Choć na połowie skrzyżowań z ITS (69/128, 53%) wszystkie tramwaje mogą dostać zielone światło niezależnie od dnia tygodnia i godziny, wciąż sporo jest skrzyżowań, gdzie priorytet działa tylko okresowo (szczegółowo opisujemy to poniżej). Na 9 skrzyżowaniach ITS nie preferuje tramwajów nigdy, a są to największe skrzyżowania w mieście: pl. Jana Pawła II, pl. Orląt Lwowskich, pl. Legionów, Piłsudskiego / Świdnicka, Kazimierza Wielkiego / Szewska, Powstańców Śl. / Hallera, Rondo Reagana, Oławska / Piotra Skargi.

Okres obowiązywania priorytetu	Tylko 31, 32, 33	Tylko 31, 32, 33 oraz 6, 7 i 11	Wszystkie linie	Łącznie
Częściowo (np. tylko niedziela, w dni robocze przed 6:00 i po 20.00)	8	16	21	45
Zawsze	3	3	68	74
Nigdy			9	9

Priorytet zależny od dnia lub godziny

Na 45 skrzyżowaniach tramwaje są preferowane jedynie pod pewnymi warunkami. Zazwyczaj jest to godzina lub dzień tygodnia, choć nie tylko. Reguły, by priorytet nie obowiązywał w dni robocze między 6.00 a 20.00, budzą zdumienie i szkodzą rozwojowi transportu zbiorowego. Skrzyżowań, na których priorytet nie jest włączony w komunikacyjnym szczycie, jest łącznie 32 (25% wszystkich skrzyżowań z ITS). Jeszcze bardziej niezrozumiały jest brak priorytetu w soboty, gdy ruch aut jest zdecydowanie mniejszy niż w dni robocze. Podobnie w przypadku reguły o wyłączeniu priorytetu na 5 minut, gdy na relacjach kolizyjnych z trasą tramwajów (z Wybrzeża Wyspiańskiego w kierunku Mostu Grunwaldzkiego oraz z ul. Legnickiej od centrum w stronę ul. Strzegomskiej) jest za dużo aut przez co najmniej 150 s. Trudno nazwać to priorytetem dla komunikacji zbiorowej.

Okres obowiązywania priorytetu	Tylko 31, 32, 33	Tylko 31, 32, 33 oraz 6, 7 i 11	Wszystkie linie	Łącznie
Niedziela i dni robocze po 20.00			2	2
Niedziela i dni robocze do 6.00 lub po 20.00	8	10	4	22
Dni wolne i dni robocze do 6.00 lub po 20.00		1	2	3
Poza dniami roboczymi w godz. 6.00-9.00			2	2
Poza dniami roboczymi w godz. 6.00-10.00 i 14.00-18.00		1		1
Poza godzinami 13.00-19.00			1	1
Z centrum zawsze, do centrum tylko w niedziele i dni robocze do 6.00 lub po 20.00			1	1
Do centrum wszystkie, z centrum “w miarę możliwości”			1	1
Brak priorytetu; koordynacja kolejnych skrzyżowań (zielona fala)		4	4	8
Dezaktywacja priorytetu na 5 minut, gdy na poprzecznej drodze jest dużo aut			2	2
Inne			2	2

“Wydzielanie specjalnych korytarzy komunikacyjnych dla transportu zbiorowego”

Zdecydowana większość (97,5%) torowisk tramwajowych we Wrocławiu jest wydzielona z ruchu ogólnego. Torowiska niewydzielone znajdują się np. na Moście Osobowickim (w stronę Różanki), ul. Sądowej (w kierunku do centrum), ul. Grabiszyńskiej (oba kierunki od pl. Srebrnego do ul. Klecińskiej) czy ul. Krakowskiej (oba kierunki od ul. Traugutta do okolic ul. Wilczej). Można zatem uznać, że tramwaje wciąż nie mają priorytetu przejazdu w kilku kluczowych punktach Wrocławia. Urząd Miejski nie uwzględnia też w wykazie torowisk niewydzielonych, np. ul. Stawowej, gdzie pod wiaduktem kolejowym tramwaje dzielą przestrzeń z autami. Dane dotyczące odsetka niewydzielonych torowisk mogą zatem być niepełne.

Długość funkcjonujących we Wrocławiu pasów autobusowych (buspasów) jest mała, niemal niezauważalna, biorąc pod uwagę cały system komunikacyjny w mieście. Takie pasy istnieją na krótkim odcinku pl. Jana Pawła II (przy Akademii Muzycznej) czy na ul. Oławskiej (na wysokości IX Liceum Ogólnokształcącego). W 2017 r. wyznaczono ok. 700-metrowy buspas na ul. Robotniczej, o który mieszkańcy, w tym przedstawiciele ruchów miejskich (zwłaszcza Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia), przez lata zabiegali w Budżecie Obywatelskim.

Urząd Miejski nie prowadzi analiz mających na celu kompleksowe usprawnienie ruchu i niwelację opóźnień występujących w istniejących korytarzach transportu zbiorowego. Zajmują się tym natomiast naukowcy Politechniki Wrocławskiej, np. zespół Piotra Szymańskiego z Wydziału Informatyki i Zarządzania, który opracował dane zebrane przez nadajniki GPS umieszczone w tramwajach i autobusach. Badacze analizowali je nie tylko po to, by dowiedzieć się, gdzie dochodzi do największych opóźnień, ale też w celu przedstawienia urzędnikom rekomendacji w zakresie eliminacji kluczowych przyczyn strat czasowych.

W podejściu wrocławskiego magistratu do rozwijania specjalnych korytarzy dla transportu zbiorowego brakuje spójności, odpowiedniego przygotowania i konsekwencji we wdrażaniu. Za przykład może posłużyć realizacja w 2016 r. zwycięskiego projektu WBO – wydzielonego torowiska na ul. Traugutta. Zmian nie poprzedzono odpowiednią kampanią informacyjną, nie zwiększono częstotliwości kursowania linii i nie połączono z udrożnieniem korytarza na ul. Krakowskiej. W efekcie pojazdy MPK przyspieszyły, ale pasażerowie wciąż tracą czas na dużej części trasy dom-centrum.

“Dbałość o utrzymanie wysokiej jakości infrastruktury transportu zbiorowego”

Urząd Miejski ani podległe mu jednostki nie prowadzą ewidencji stanu buspasów. Stan torowisk tramwajowych jest badany raz w roku, natomiast metodologia badań wzbudza wątpliwości wśród części ekspertów. Sposób weryfikacji stanu torów można uznać za nieoptymalny, gdyż w pierwszej kolejności wykonuje się przegląd tras tramwajowych, a dopiero później ustalane są kryteria, według których poszczególne odcinki oceniane są jako bardzo dobre, przeciętne itd. Co więcej – udostępnione przez urząd dane są mało dokładne – długości odcinków tras, którym przyporządkowano oceny (od bardzo złych do bardzo dobrych) nie sumują się do 100% badanych torowisk.

W latach po uchwaleniu Polityki Mobilności wzrósł odsetek tras, które oceniono jako przeciętne lub złe. Mniej jest natomiast odcinków oznaczonych jako bardzo dobre lub bardzo złe.

Stan torów	**2014**		**2015**		**2016**	
	długość (mpt)	%	długość (mpt)	%	długość (mpt)	%
Ogółem	199 551,23	100,00	199 572, 68	100,00	198 149,51	100,00
B. dobre	88 159,60	44,18	81 956,59	41,07	78 174,33	39,45
Przeciętne	32 794,22	16,44	28 879,08	14,47	44 496,82	22,46
Złe	6 152,66	3,08	9 617,40	4,82	11 745,47	5,93
B. złe	6 433,51	3,22	3 391,70	1,70	2 081,74	1,05

Od wejścia w życie Polityki Mobilności Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta przeprowadził kilkanaście niedużych inwestycji mających na celu remonty torowisk. Przykładowo w 2016 r. wymieniono rozjazdy na skrzyżowaniu ulic Kazimierza Wielkiego i św. Mikołaja oraz na zjeździe z Mostu Uniwersyteckiego od strony ul. Drobnera.

We Wrocławiu prowadzi się także prace takie jak szlifowanie czy napawanie szyn, jednak w stopniu niewystarczającym, o czym świadczą zarówno statystyki związane z wykolejeniami tramwajów, jak i komentarze ekspertów. Prace te są prowadzone niesystematycznie i często stanowią reakcję np. na wykolejenia czy pęknięcia torów.

Dbałość o utrzymanie torowisk tramwajowych sprowadza się również do wymiany zużytych torów. Od września 2013 r. nowe szyny pojawiły się m.in. na ul. Nowowiejskiej (odcinek Piastowska-Wyszyńskiego)

czy ul. Krupniczej. Na podobną inwestycję czeka jednak wciąż wiele ulic, np.: Pomorska, Kościuszki, Słowiańska, Szczytnicka czy Ślężna. Na utrzymanie torowisk w dobrym stanie przeznacza się zbyt małe środki finansowe. Przykładowo zapowiedziany na 2017 r. remont rozjazdów i szyn na skrzyżowaniu ulic Kazimierza Wielkiego i Ruskiej nie odbył się, gdyż oferenci przekroczyli kosztorys o 168 tys. zł. Zamawiający nie zdecydował się zwiększyć puli środków na tę inwestycję.

Według danych MPK od uchwalenia Wrocławskiej Polityki Mobilności do 18 października 2017 r. we Wrocławiu doszło do 341 wykolejeń tramwaju, również "z winy torowiska". To oznacza, że tramwaj wypada z szyn średnio co ok. 4 dni!

W wielu lokalizacjach tramwaje napotykają na ograniczenia prędkości związane ze stanem infrastruktury. Aktualnie w kilkudziesięciu lokalizacjach w całym mieście motorniczowie muszą zwalniać do 10, 20 czy 30 km/h. Dotyczy to nie tylko ulic od lat czekających na remont (np. pl. Staszica, ul. Słowiańska, ul. Kościuszki), ale też tych niedawno modernizowanych (np. ul. Przyjaźni). Zarówno wykolejenia, jak i ograniczenia prędkości tramwajów w istotnym stopniu wpływają na obniżenie komfortu podróżowania pasażerów.
Wrocław nie posiada własnego sprzętu służącego do wykonywania prac utrzymaniowych na torowiskach, w związku z czym każdorazowo takie maszyny (m.in. szlifierki, podbijarki) muszą być sprowadzane do miasta przez przedsiębiorstwa wybrane w przetargach. W bardziej korzystnej sytuacji jest np. Warszawa, która zainwestowała we własną szlifierkę, dzięki której może regularnie naprawiać, szlifować i odśnieżać tory. Co więcej – wszystkie torowiska w stolicy są szlifowane minimum dwa razy rocznie.

Transport w aglomeracji

"Wspomaganie rozwoju aglomeracyjnych i regionalnych systemów transportu zbiorowego"

W ostatnich latach połączenia kolejowe w aglomeracji i regionie z pewnością zostały poprawione. Modernizacje linii kolejowych pozwoliły na zwiększenie prędkości pociągów i skrócenie czasu jazdy, co w połączeniu z zakupami nowego taboru (np. przez Koleje Dolnośląskie) przekonało część Dolnoślązaków do korzystania z kolei.

Wciąż jest jednak bardzo dużo do zrobienia. Miasto nie przygotowało koncepcji i dokumentacji projektowej dla budowy przystanków kolejowych w takich miejscach jak Karłowice, Maślice, Ołbin, Lipa Piotrowska czy Osiedle Sobieskiego (do inwestycji mogliby być włączani deweloperzy — np. w stolicy przystanek Warszawa Zacisze Wilno został sfinansowany przez podmiot budujący pobliskie osiedle). Współpracę z PKP PLK oraz innymi podmiotami potencjalnie zainteresowanymi budową kolejnych przystanków w aglomeracji wrocławskiej należy uznać za niewystarczającą. Zbudowano tylko jeden nowy przystanek — Wrocław Różanka, a w przygotowaniu jest stworzenie przystanku na Szczepinie.

Gmina nie podejmuje działań mających na celu doprowadzenie do poprawy przepustowości Wrocławskiego Węzła Kolejowego (np. rozbudowy estakady kolejowej w centrum miasta czy budowy trzeciego toru na linii do Oleśnicy).

W wielu miejscach wciąż nie wykorzystano potencjału do stworzenia wygodnych dojść pieszych i tras rowerowych prowadzących do istniejących przystanków kolejowych i dworców (np. na Zakrzowie, Muchoborze czy Sołtysowicach), przez co dostępność tychże jest ograniczona.

W maju 2017 r. Rada Miasta zdecydowała o przekazaniu samorządowi województwa dotacji w kwocie ok. 950 tys. zł na prowadzenie połączeń kolejowych na terenie miasta, tj. pomiędzy przystankami Wrocław Wojnów a Wrocław Nadodrze lub Wrocław Główny. W poprzednich latach Gmina nie wspierała rozwoju transportu kolejowego w ten sposób.

"Zapewnienie jednolitego systemu opłat za korzystanie z miejskiego i metropolitalnego transportu zbiorowego"

Aglomeracja wrocławska nie ma zintegrowanego systemu biletowego. Umowy, które Wrocław podpisał z gminami ościennymi, wspomagają przewóz tylko w granicach miasta.

Przewoźnik realizujący trasy liniami 9xx posiada umowę z gminą Wrocław i jednocześnie umożliwia pasażerom z zakupionym biletem MPK (czasowym, kodowanym okresowym) poruszać się do granic miasta w ramach usług MPK Wrocław. Okresowe bilety wrocławskiej komunikacji miejskiej kodowane na UrbanCard są honorowane na liniach strefowych, wyłącznie w administracyjnych granicach Wrocławia.

Nie dotyczy to jednak linii typu 8xx należących do prywatnego przewoźnika gminy Kobierzyce, który nie posiada umowy z gminą Wrocław. Ten brak porozumienia uniemożliwia pasażerom poruszanie się w ramach biletów MPK (czasowych, kodowanych okresowych) na terenie miasta. Taryfa jest osobno ustalana przez przewoźnika i bilety można nabyć tylko u kierowcy.

Pozostałe gminy są objęte inną taryfą, regulowaną przez przewoźnika realizującego transport na danej podmiejskiej trasie. I tak zakup autobusowego biletu miesięcznego na trasę np. Wrocław-Długołęka czy Wrocław-Siechnice nie jest możliwy w ramach karty UrbanCard. Taki bilet można kupić tylko u przewoźnika realizującego połączenie na tej trasie.

Pasażerowie mogą też kupić bilet aglomeracyjny. Uprawnia on do korzystania ze środków komunikacji miejskiej na obszarze Wrocławia oraz w pociągach REGIO i osobowych, w klasie 2 spółek POLREGIO i Koleje Dolnośląskie, na obszarze ograniczonym stacjami: Strzelin, Jaworzyna Śląska, Wołów, Żmigród, Oleśnica, Jelcz-Laskowice, Oława, Malczyce, Trzebnica, do stacji znajdującej się na terenie Wrocławia (np. Wrocław Sołtysowice).

Posiadacze kolejowego biletu okresowego (od POLREGIO lub KD), którzy chcą rozszerzyć go na komunikację miejską we Wrocławiu, muszą po-

siadać bilet MPK (skasowany jednorazowy lub okresowy) lub dokupić dodatkowy znaczek. Jest on dostępny w kasach biletowych PKP i kosztuje 86,00 zł (ulgowy 43 zł) na wszystkie linie lub 72,00 zł (ulgowy 36 zł) na wszystkie linie normalne.

Zakup znaczka jest opłacalny tylko, gdy pasażer kupuje bilet co miesiąc. Po wprowadzeniu nowej taryfy od stycznia 2018 r. tego typu rozwiązanie nie jest opłacalne. Korzystniej jest wyrobić kartę UrbanCard oraz zakodować bilet roczny, gdyż jego cena to 800 zł (ulgowy 400 zł), co w przeliczeniu na miesiąc wychodzi 67 zł (ulgowy 33 zł). Podobnie korzystniejszą opcją jest zakup biletu półrocznego, którego cena wynosi 420 zł (ulgowy 210 zł), więc w przeliczeniu na 1 miesiąc wartość biletu będzie wynosić 70 zł (ulgowy 35 zł). Bilety roczne i półroczne obowiązują na wszystkich liniach.

“Zintegrowanie funkcjonalne i przestrzenne transportu zbiorowego z systemem transportu rowerowego i samochodowego, w szczególności w zakresie stworzenia systemu parkingów Park&Ride (Parkuj i Jedź, P&R) i Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź, B&R)”

Miasto rozwija system parkingów P&R, zwłaszcza przy stacjach kolejowych i pętlach tramwajowych. Parkingi P&R są oznaczone tablicami, które mówią, jakimi środkami transportu można kontynuować podróż. W weekendy tablice ITS zachęcają podróżujących do ZOO i Hali Stulecia do darmowego pozostawienia auta przy Urzędzie Wojewódzkim. Trzeba jednak podkreślić jedną rzecz: system P&R będzie tak dobry, jak dobra będzie jakość transportu zbiorowego, który przewiezie użytkowników z parkingu do ich celu podróży. Dlatego w obecnych realiach samo wybudowanie parkingów nie sprawi, że wrocławianie zrezygnują z aut.

Obecnie we Wrocławiu funkcjonuje:	**Do końca 2018 dodatkowo zaplanowano:**
- 7 parkingów oznakowanych P&R — 474 miejsca, - 7 parkingów przy przystankach/stacjach kolejowych — 270 miejsc.	- budowę 4 parkingów przy przystankach kolejowych (w tym przy istniejącym P&R Psie Pole) — 214 miejsc, - budowę 5 nowych parkingów przy przystankach tramwajowych — 320 miejsc, - przebudowę istniejących parkingów: 125 miejsc.

Parkingi rowerowe istnieją przy większości pętli tramwajowych, ale liczba miejsc od 2013 r. wzrosła tylko nieznacznie. Nie znaczy to, że parkingów nie brakuje. Nie ma ich m.in. przy dworcach kolejowych Mikołajów i Nadodrze, a ten przy Dworcu Głównym PKP jest zdecydowanie za mały. Choć magistrat ma ograniczone możliwości, bo działki przy dworcach należą do PKP, rozbudowa parkingów rowerowych powinna być priorytetem, szczególnie że pojawia się coraz więcej kolejowych połączeń w aglomeracji.

	2013 r.	**2014 r.**	**2015 r.**	**2016 r.**
Liczba zadaszonych miejsc postojowych dla rowerów	724	724	734	764

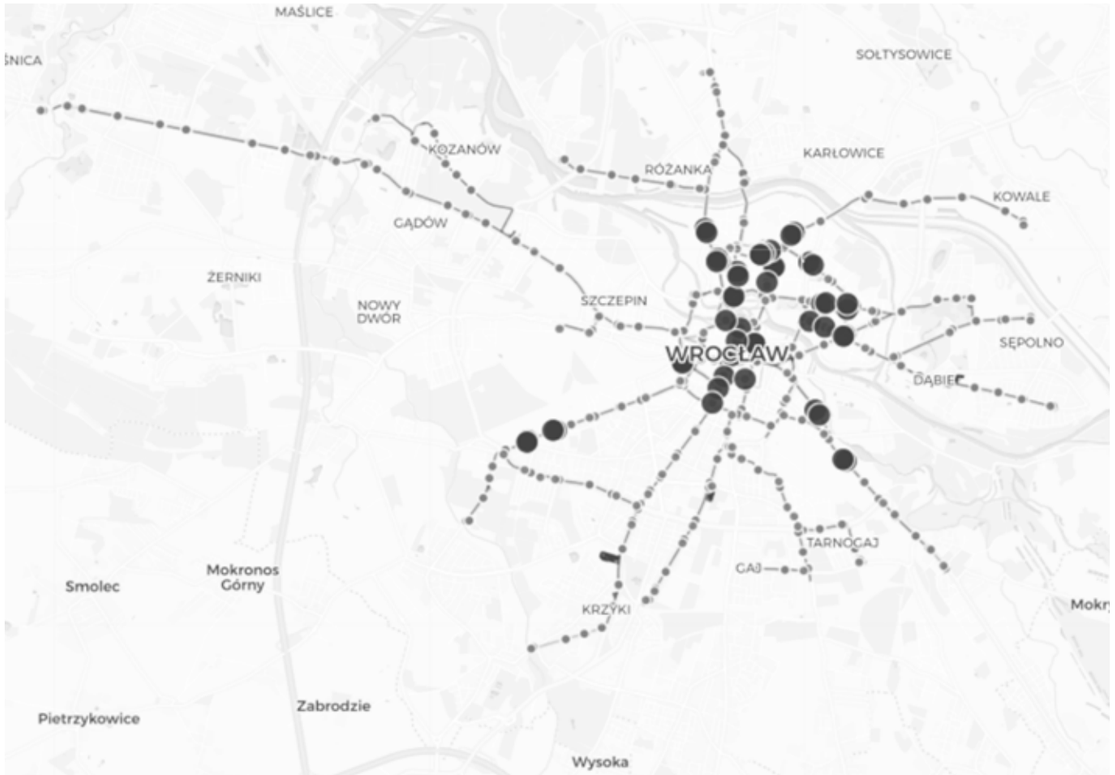
“Organizowanie transportu zbiorowego bez barier”

Transport bez barier to taki, który jest dostosowany do potrzeb osób starszych i o ograniczonych zdolnościach poruszania się poprzez ograniczanie przeszkód, np. różnic poziomów, stopni itp., ale także np. dla potrzeb osób niewidomych czy niedowidzących (komunikaty głosowe) czy niesłyszących (czytelne oznakowanie). W ostatnich latach w tym zakresie wiele się poprawiło, ale skala działań miasta wciąż odbiega od potrzeb.

Przystanki

W latach 2013-2017 przebudowanych zostało 7 przystanków (zespołów) tramwajowych na wiedeńskie. Ułatwiło to wsiadanie pasażerom, jednakże wysokość peronów nadal nie znajduje się na wysokości podłogi pojazdu. Nowe inwestycje takie jak np. zespół przystankowy Świdnicka oraz nowo projektowane trasy tramwajowe nie zawierają zapisów o peronach na wysokości podłogi pojazdu. Wyjątek stanowi trasa autobusowo-tramwajowa na Nowy Dwór, gdzie zaproponowano perony o wysokości 300 mm — nie jest to wysokość optymalna (podłoga w tramwaju niskopodłogowym znajduje się na wysokości 350 mm, w wysokopodłogowym — na 450 mmm), niemniej jednak w porównaniu z pozostałymi inwestycjami wydaje się działaniem zmierzającym w pozytywnym kierunku.

Wciąż jest jednak wiele do zrobienia. Z naszych wyliczeń wynika, że aż 53 przystanki wymagają wejścia do tramwaju z poziomu jezdni.



wsiadanie z ulicy pozostałe przystanki

Tabor

Miasto (poprzez własny podmiot MPK) prowadzi politykę wymiany taboru na dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Obecnie 100% autobusów jest niskopodłogowych, co należy wskazać jako realizację zapisów WPM.

W zakresie taboru tramwajowego działań miasta nie można ocenić jednoznacznie. Pomimo zaawansowanego wieku (nawet do 43 lat!) i wysokopodłogowości większości pojazdów, nie ma ustalonego konsekwentnego planu wymiany taboru. W roku 2015 miasto dokonało zakupu 8 w pełni niskopodłogowych tramwajów firmy Pesa, a w latach 2016-2017 także 16 pojazdów Moderus Beta.

Te ostatnie nie zyskały przychylności środowiska aktywistów i osób niepełnosprawnych, gdyż niska podłoga stanowi w nich jedynie 27% długości pojazdu. Tramwaje te zapewniają jedynie 1 niskopodłogowe wejście i 2 miejsca siedzące dostępne bezpośrednio z niskiej podłogi. Mają także mniej miejsc dla pasażerów ogółem w porównaniu z obecnie eksploatowanym taborem. W 2017 roku MPK ogłosiło przetarg na 40 nowych tramwajów, w którym wybrano ponownie model Moderus Beta mimo zgłaszanych uwag. Koszt zakupu tych pojazdów jest niższy o 46% w stosunku do tramwajów w pełni niskopodłogowych. Miasto zaplanowało już kolejny przetarg na 39 pojazdów, brak na razie informacji o wymaganiach w kwestii ich dostępności. Obecny tabor tramwajowy we Wrocławiu przedstawia tabela poniżej.

Typ	Liczba	Niska podłoga	Komunikaty głosowe	
			wewnętrzne	zewnętrzne
Pesa 2010NW	8	100%	8	8
Skoda 19T / 16T	48	65%	48	-
Moderus Beta MF 19AC	15	27%	15	15
Protram 205WrAs	26	22%	26	-
Protram 204WrAs	6	brak	6	-
Konstal 105WrAs / 105NWr / 105Na	124	brak	88	-
Razem	**227**	**97***	**191**	**23**

* wliczono również pojazdy częściowo niskopodłogowe

Miasto prowadzi działania w zakresie dostosowania komunikacji zbiorowej do potrzeb osób niewidomych, tj. stosowanie komunikatów głosowych w pojazdach komunikacji miejskiej i na przystankach. Obecnie większość pojazdów wyposażonych jest w system komunikatów wewnątrz pojazdu (295 z 300 autobusów i 181 z 225 tramwajów), a każdy nowo wprowadzony pojazd od 2015 r. wyposażony jest także w komunikaty na zewnątrz pojazdów. Za niedopatrzenie należy uznać, że instalowane w ostatnich latach tablice elektroniczne na przystankach nie posiadają funkcji odczytu najbliższych odjazdów dla osób niewidomych. Tablice nie wyświetlają także informacji o realizacji kursu taborem niskopodłogowym, mimo takich technicznych możliwości, a informacja ta z powodzeniem pokazywana jest w innych miastach (m.in. w Krakowie i Warszawie). W zakresie oznakowania przystanki są czytelnie oznaczone, natomiast informacja wewnątrz pojazdów może być nieoptymalna. Zamontowane ekrany LCD nie spełniają swojej funkcji — można uznać, że większość z nich nie wyświetla informacji pasażerskiej — większość ekranu zajmują reklamy, a oznaczenia kolejnych przystanków są słabo odczytywalne nawet dla osób znajdujących się bezpośrednio przed ekranem.

“Tworzenie atrakcyjnego systemu taryfowego odpowiadającego potrzebom użytkowników”

Zmiany dotyczące taryfy za przejazdy komunikacją miejską weszły w życie 1 stycznia 2018 roku. Podwyżki dotyczą tylko biletów jednorazowych, zaś ceny pozostałych biletów nie zmieniły się. Dodatkowo oferta została poszerzona o nowe bilety.

Nowa uchwała zakłada nadanie ulgi na przejazdy nowym grupom. I tak na przejazd bezpłatny mogą liczyć:
- uczniowie wraz z nauczycielami oraz opiekunami w ramach programów miejskich,
- dzieci do końca roku kalendarzowego, w którym ukończyły siódmy rok życia,
- wychowankowie ośrodków wychowawczych i socjoterapeutycznych wraz z nauczycielami/wychowawcami w ramach zajęć,
-Dawcy Przeszczepów i Zasłużeni Dawcy Przeszczepów,
- wszyscy w ramach obchodów Światowych Dni: Książki i Praw Autorskich oraz Walki z Analfabetyzmem,
- uczestnicy maratonu i półmaratonu współorganizowanego przez Gminę w dniu zawodów,
- osoby, które ukończyły 69 lat (2018 r).

Tabela przedstawia nowe bilety oraz zmiany, jakie zaszły wraz z nową taryfą.

Pozycja	**Przed zmianą**		**Po zmianie**	
	Normalny	Ulgowy	Normalny	Normalny
Bilet jednorazowy	3,00 PLN	1,50 PLN	3,40 PLN	1,70 PLN
Bilet 15 min	BRAK		2,40 PLN	1,20 PLN
Bilet 30 min	3,00 PLN	1,50 PLN	3,00 PLN	1,50 PLN
Bilet półroczny (180 dni)	BRAK		420,00 PLN	210,00 PLN
Bilet roczny (360 dni)	BRAK		800,00 PLN	400,00 PLN
Bilet Grupowy	BRAK		36,00 PLN	18,00 PLN
Opłata za przewóz bagażu i zwierzęcia	1,50 PLN		BRAK	
Sztywne terminy biletów semestralnych	1.10-31.01 lub 1.02-31.05 (czteromiesięczny) 1.09-31.01 lub 1.02-30.06 (pięciomiesięczny)		Pasażer może wybrać dowolny termin rozpoczęcia biletu	

“Zapewnienie wygodnych dojść pieszych do węzłów i przystanków transportu zbiorowego oraz dogodnych warunków do wykonywania przesiadek”

Miasto tworzy naziemne przejścia dla pieszych ułatwiające pasażerom dostanie się na przystanki komunikacji zbiorowej. W ciągu ostatnich czterech lat nowe zebry powstały na placu Strzegomskim, ulicy Świdnickiej i rondzie Reagana. Planowane jest również stworzenie przejść w obrębie przystanków tramwajowych “Rynek”. Wciąż jednak są we Wrocławiu miejsca, w których pasażerowie zmuszeni są do korzystania ze schodów i przejść podziemnych. Takie przystanki to m.in. bardzo popularne punkty przesiadkowe - “Galeria Dominikańska”, “Młodych Techników” i “plac Jana Pawła II”.

Wyremontowana została pętla tramwajowa “Oporów”, a także stworzono przystanki dla autobusów nocnych przy ulicy Petrusewicza. Żadna z tych inwestycji nie jest jednak bardzo dobrym przykładem węzła przesiadkowego. Ponadto nie zostały podjęte działania w kierunku zintegrowania przystanków tramwajowych na węźle “Dworzec Główny” i przeniesienia przystanku autobusowego “Galeria Dominikańska” bliżej skrzyżowania. Utrudnieniem dla pasażerów jest również brak wyniesienia peronów na rondzie Reagana.

Pętla tramwajowa “Oporów”	**Węzeł przy ulicy Petrusewicza**
- dobre warunki do przesiadek jedynie na trasie do centrum, - w kierunku od centrum konieczne jest przekroczenie jezdni, - brak wspólnego toru na przystanku dla wsiadających, przez co pasażerowie mogą nie wiedzieć, który tramwaj odjedzie pierwszy.	- znaczne odległości między przystankami w obrębie węzła, które powodują, że większość pasażerów przesiada się na wcześniejszych przystankach, - zatoki przystankowe często zastawione są przez samochody, przez co pasażerowie muszą wsiadać do autobusu z poziomu jezdni.

“Koordynacja rozkładów jazdy środków komunikacji zbiorowej, w szczególności dla połączeń o małej częstotliwości”

Koordynacja większości połączeń we Wrocławiu polega na dostosowywaniu częstotliwości tak, aby w punkcie przesiadkowym pojazdy przyjeżdżały wymiennie z zachowanym odstępem czasowym. Dotyczy to linii, które są w części pokryte lub posiadające tę samą pętlę. Niestety w rzeczywistości nie zawsze połączenia są w taki sposób dostosowywane. Problemem są wąskie gardła, czyli miejsca, w których autobusy i tramwaje utykają w korkach oraz nieumiejętne planowanie tras. Przez powyższe czynniki powstają ogromne przerwy pomiędzy odjazdami. Przykładowo: w godzinach szczytu z węzła przesiadkowego “Kolista” w tym samym czasie potrafią odjechać w kierunku pętli “Kozanów” wszystkie linie autobusowe. Pasażerowie są tym samym skazani na długie oczekiwanie na kolejny pojazd lub pieszą kontynuację trasy.

Wydział transportu, w odpowiedzi na nasze pytanie o realizację powyższego zapisu, wskazał przystanek “Broniewskiego” jako punkt przesiadkowy, gdzie linie są dostosowywane. Podał na przykład linię 105 (omijającą ścisłe centrum) jako linię skoordynowaną z autobusami 118, 119, 130, 132 — jeśli chodzi o równe odstępy w odjazdach tylko tych linii. Trzeba nadmienić, że w podanym przez urząd przykładzie nie została wymieniona ani jedna linia tramwajowa. Powyższe linie autobusowe (oprócz linii 132) dowożą mieszkańców z terenów podmiejskich do węzłów przesiadkowych, aby tam kontynuowali swoją podróż tramwajem lub innym autobusem.

Patrząc na siatkę połączeń, najłatwiej dostać się do ścisłego centrum tramwajem. Z uwagi na to tramwaje powinny również być synchronizowane z autobusami, a tak nie jest. Jedynym autobusem, który ma rozkład jazdy dostosowany do pojazdu szynowego, jest linia 150 dowożąca pasażerów do stacji PKP Psie Pole.

“Racjonalizacja systemu transportu zbiorowego w zakresie układu linii, rozkładów jazdy i taboru”

System transportu zbiorowego we Wrocławiu nie jest w pełni optymalny. Nie dostosowuje się on do nowoczesnych realiów funkcjonowania miasta i można go ocenić jako niespójny.

Układ stały linii komunikacji miejskiej we Wrocławiu, przede wszystkim tramwajowy, w zasadzie opiera się na układzie obowiązującym w latach 90. W mniejszym stopniu dotyczy to podsystemu autobusowego, który podlegał bieżącym zmianom. Jednakże zmiany te nierzadko były próbą doraźnego rozwiązania problemów, a nie planowanym rozwojem układu.
Symptomatycznym tego przykładem są zmiany w trasach linii autobusowych po otwarciu mostu w ciągu ulicy Racławickiej. Miasto, pomimo długoletniego okresu planowania inwestycji, nie przygotowało zmian w komunikacji miejskiej z wyprzedzeniem, następnie wprowadzając je długo po ukończeniu inwestycji, chaotycznie i bez konsultacji, mimo że wymaga tego WPM (obszar “Dialog społeczny”). To z kolei spowodowało protesty poszczególnych rad osiedli i kolejne zmiany. Do tej pory obsługa transportowa osiedli, które łączy most, nie jest zadowalająca.

W skali miasta dzisiejszy układ linii nie wykorzystuje potencjału możliwości przesiadek, a rozkłady jazdy są nieregularne. Linie autobusowe nie uzupełniają tramwajowych, a nierzadko z nimi konkurują. Wiele obszarów obsługiwanych jest z niewystarczającą częstotliwością albo niewłaściwym taborem, co powoduje niepotrzebne przepełnienia. Miasto nie podjęło do tej pory próby kompleksowego rozwiązania tych problemów i stworzenia spójnego układu.

“Rozwijanie zaawansowanych, dynamicznych systemów informowania pasażerów”

W ramach rozbudowy Inteligentnego Systemu Transportu w 72 lokalizacjach powstało 120 nowych tablic przystankowych wyświetlających rozkłady jazdy. Oprócz nich w tramwajach i autobusach pasażerowie mają do dyspozycji ekrany wyświetlające informacje o trasie przejazdu i zmianach w komunikacji.

Niestety wrocławski system informacji pasażerskiej ma pewnie niedociągnięcia. Na tablicach przystankowych nie są wyświetlane piktogramy informujące o tym, czy pojazd jest niskopodłogowy. Z kolei na ekranach w pojazdach emitowane są głównie reklamy, a wiadomości o zmianach w komunikacji pojawiają się na niedużym pasku, który wolno się przewija. Brakuje informacji istotnych z punktu widzenia pasażera, np. o możliwości przesiadek na przystankach.

“Prowadzenie studiów i wdrażanie nowych systemów transportu zbiorowego”

Miasto nie planuje wdrożenia nowych systemów transportu zbiorowego. Za podstawę uznaje się system tramwajowy i autobusowy, ze wspomagającą rolą kolei regionalnej. Biuro Rozwoju Wrocławia stworzyło analizy dostępności do planowanych tras rozwoju systemu tramwajowego (https://zaplanuj.wroclaw.pl/analizy-tramwajowe).

Problem włączenia kolei jako systemu transportu miejskiego został omówiony oddzielnie. W 2013 r. BRW przygotowało także wstępne studium możliwości wprowadzenia we Wrocławiu metra. Obecnie nie są prowadzone dalsze prace w tym zakresie. Jest to zgodne z wolą mieszkańców, którą wyrazili oni w referendum lokalnym w 2015 roku (53% głosujących odpowiedziało “nie” na pytanie “Czy jesteś za tym, aby w przyszłości we Wrocławiu powstało metro?”).

Podsumowanie

Przeprowadzona przez nas analiza pokazuje, że nie wszystkie założenia Wrocławskiej Polityki Mobilności z obszaru transportu zbiorowego są realizowane. To wniosek sprzeczny z narracją władz Wrocławia — w grudniu 2016 roku prezydent Rafał Dutkiewicz mówił, że “mamy bardzo przyzwoicie funkcjonującą komunikację publiczną” oraz że “mamy bardzo dobre rezultaty, jeśli chodzi o wykorzystywanie transportu zbiorowego”[1].

Niektóre zapisy WPM w obszarze transportu zbiorowego są realizowane, inne są realizowane częściowo, jednak wiele kwestii wciąż czeka na rozwiązanie. To za mało, żeby powiedzieć, że jakość komunikacji zbiorowej (w tym szybkość, dostępność, wygoda) jest wystarczająco dobra. A musi być, żeby cel WPM — co najmniej 65% podróży we Wrocławiu komunikacją zbiorową, rowerami i pieszo — był zrealizowany. Liczba aut we Wrocławiu rośnie, a to znaczy, że transport zbiorowy powinien funkcjonować lepiej.

Jakie są więc najpilniejsze problemy do rozwiązania? Przedstawiamy listę tych, które naszym zdaniem są kluczowe, by wrocławianie częściej bywali pasażerami komunikacji zbiorowej. Taka lista jak dotąd nie powstała, więc jako pierwsi we Wrocławiu przedstawiamy listę priorytetów.

1. Cytaty za wywiadem na portalu TuWrocław, https://www.tuwroclaw.com/wiadomosci,rafal-dutkiewicz-w-dalszym-ciagu-samochod-jest-jednym-z-symboli-statusu-spolecznego,wia5-3266-31380.html

8 KROKÓW DO DOBREGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

1.

Środki na inwestycje w infrastrukturę transportu zbiorowego muszą przewyższać środki na budowę nowych dróg. Przyczyna jest prosta — każda nowa inwestycja to komunikat władz miasta do mieszkańców: zachęcamy was do korzystania z danego środka transportu. Budowa dróg wciąż jest priorytetem (wydajemy na to więcej niż na budowę torowisk), więc nic dziwnego, że aut ciągle przybywa. Bez połączeń tramwajowych między osiedlami na obrzeżach a centrum nie możemy liczyć, że część podróży samochodami nagle zniknie.

2.

Wydajemy mniej niż inne polskie miasta na bieżące funkcjonowanie transportu zbiorowego (Wrocław 404 mln zł, Łódź 420 mln, Poznań 487 mln, Kraków 520 mln w 2018 roku). Jeśli chcemy częstszego kursowania MPK, wydatki muszą się zwiększyć. Inaczej wrocławianie nie będą mieli powodu, żeby zmienić swoje codzienne wybory środka transportu. W tym roku powinniśmy zrównać się z Łodzią, a w 2019 r. dogonić Poznań.

3.

Skoro mieszkańcy nie przesiadają się do transportu zbiorowego (aut w końcu przybywa), jego trzon, czyli tramwaje, muszą pojechać szybciej. Pomoże temu prawdziwa zielona fala dla tramwajów. Na system ITS wydaliśmy ponad 150 mln zł, a efekt jest niewspółmierny to tej kwoty. Nic dziwnego, bo na wielu skrzyżowaniach priorytet dla tramwajów nie działa w szczycie. To musi się zmienić. Wskazujemy, że powinien powstać harmonogram wdrażania pełnej zielonej fali dla tramwajów na wszystkich skrzyżowaniach objętych ITS.

4.

Autobusy często są spóźnione, ale Urząd Miejski nie analizuje przyczyn tego zjawiska. Dane na ten temat jednak istnieją. Mamy więc znakomitą szansę, by niewielkim kosztem przyspieszyć komunikację miejską. Na podstawie analizy danych powinien powstać harmonogram stworzenia buspasów. Autobusy pojadą szybciej, co oczywiście zachęci mieszkańców do przesiadki z samochodów.

5.

Stan torowisk tramwajowych pogarsza się, a prezes MPK przyznaje, że środki na ich utrzymanie powinny być większe. W dodatku inne miasta w ostatnich latach wydawały na to działanie więcej. Co 3-4 dni dochodzi do wykolejenia tramwaju, a to sprawia, że mieszkańcy nie mogą traktować ich jako niezawodnego środka transportu. Większy budżet na remonty torowisk powinien być częścią Wrocławskiego Programu Tramwajowego — potrzebę jego powstania sygnalizowaliśmy w ekspertyzie Ekonomia i Finanse.

6.

Wrocław wciąż nie ma koncepcji rozwoju Szybkiej Kolei Miejskiej, mimo że mówi się o tym od lat. Ten potencjał pozostaje niewykorzystany. Szkoda, bo dla niektórych osiedli powstać mogłaby dobra alternatywa dla samochodu. Taka koncepcja powinna zawierać szczegóły finansowania i harmonogram budowy przystanków.

7.

Szybka kolej powinna funkcjonować również na poziomie aglomeracji. Poza samą ofertą połączeń, barierą jest brak dobrej taryfy biletowej. Nie ma jednego biletu, który objąłby wszystkie połączenia we Wrocławiu i okolicach, a bilet miesięczny na kolej i MPK stał się nieopłacalny wraz ze zmianą cen biletów we Wrocławiu.

8.

Wrocław potrzebuje transportu bez barier. Choć autobusy są niskopodłogowe, a przyszłe przetargi na tramwaje mają zakładać większość niskiej podłogi, problemem pozostają przystanki. Aż 53 wymagają wejścia do tramwaju z poziomu jezdni. Przy starzejącym się społeczeństwie oznacza to wykluczenie dla części mieszkańców. Dlatego potrzebujemy harmonogramu przebudowy tych miejsc i zapewnienia im finansowania.

AUTORZY TEKSTU:

Jakub Nowotarski
Aleksander Obłąk
Krzysztof Papierniak
Dominik Czerniak
Piotr Kargul

OPRACOWANIE GRAFICZNE I SKŁAD:

Agnieszka Bocheńska-Niemiec (Dobre Kreski)

STAŃ SIĘ CZĘŚCIĄ POZYTYWNYCH ZMIAN

To dzięki wpłatom od osób takich jak Ty, możemy działać skutecznie.
Pomóż nam realizować nasze wspólne cele!

Numer konta
83 1140 2004 0000 3902 7553 6628
tytuł przelewu: Darowizna na cele statutowe
Stowarzyszenie Akcja Miasto
Kniaziewicza 12/4
50-454 Wrocław
http://www.akcjamiasto.org/darowizna/