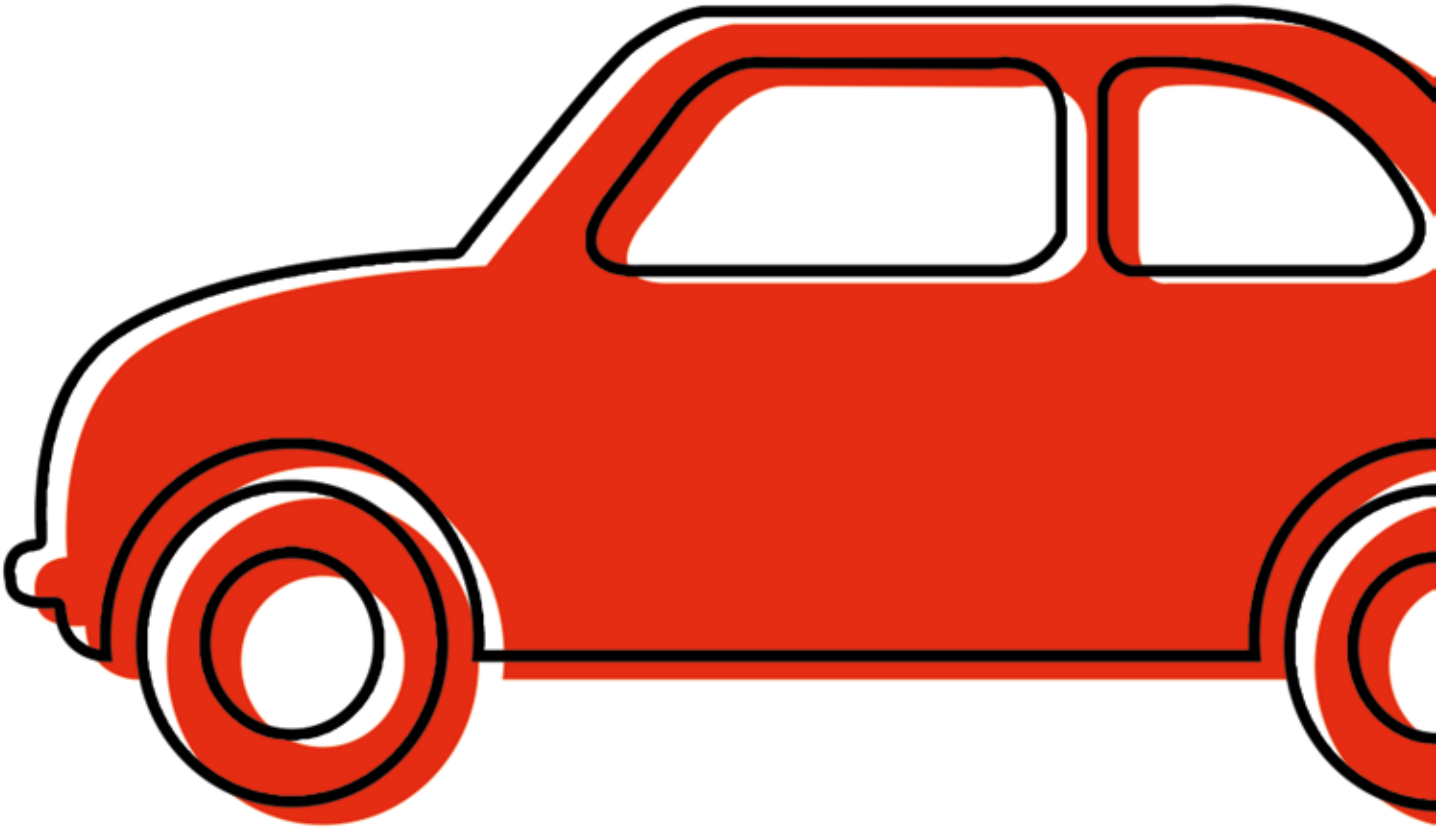
10 TRANSPORT SAMOCHODOWY OSOBOWY (INDYWIDUALNY)

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.

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

Wstęp

Ruch samochodów we Wrocławiu to temat, który niezmiennie wywołuje duże emocje. Z danych wynika, że aut mamy w mieście bardzo dużo (640 na 1000 mieszkańców na koniec 2016 roku, niemal 2 razy więcej niż w Berlinie). To częściowo również powód tego, że wielu mieszkańców jest niezadowolonych z warunków ruchu na drogach.

Przez ostatnie 25 lat miasto wydawało zdecydowanie więcej środków na budowę nowych dróg niż na rozwój transportu zbiorowego. To jeden z powodów tak wysokiego wskaźnika motoryzacji, ponieważ każda nowa droga to zachęta dla mieszkańców do zakupu auta[1].

Jedną z przyczyn takiej polityki miasta były założenia rozwoju Wrocławia pochodzące z modernizmu. Planiści, urzędnicy i władze nie interesowali się ludzką skalą miasta, a patrzyli na wszystko z odległej perspektywy — priorytetem jest wtedy utrzymanie płynności ruchu. Byłoby to możliwe, gdyby nie wspomniane zjawisko wzrostu liczby aut. Przez lata nikt we Wrocławiu o tym nie myślał.

Budowaliśmy więc nowe drogi, a to wcale nie rozwiązywało problemu korków. Aut przybywało, więc czas przejazdu specjalnie się nie zmieniał. Bardzo ważnym wydarzeniem transportowym dla miasta było otwarcie Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Niemal cały tranzyt został usunięty z centrum, ale po latach widzimy, że sytuacja wraca do tej sprzed otwarcia AOW. Częścią problemu jest niewykorzystana szansa. Rozsądek, przykłady z innych miast, czy głosy ekspertów — wszystko to sugerowało, by w dzień otwarcia AOW wydzielić wszystkie torowiska w mieście, stworzyć dodatkowe buspasy, a pojazdom MPK dać priorytet na światłach. Tak się jednak nie stało, a zmiany są wprowadzane powoli. Na niektóre wciąż czekamy.

Wnioski z obserwacji transportu z ostatnich lat są częściowo zebrane we Wrocławskiej Polityce Mobilności. Dokument jako cel stawia zmniejszenie odsetka podróży autem do co najwyżej 35% (ostatnie dane mamy z 2011 roku, wtedy było to 42%). Nie znajdziemy zatem w WPM zapisów o konieczności dbania o przepustowość ruchu aut bądź listy kluczowych brakujących inwestycji drogowych. Zamiast tego czytamy np. że dalsze usprawnianie ruchu samochodów będzie w mniejszym stopniu oparte na nowych inwestycjach drogowych, a w większym na działaniach organizacyjnych na rzecz efektywnego wykorzystywania istniejącej infrastruktury.

Przedstawiamy naszą ocenę polityki transportowej w zakresie ruchu samochodowego. Przeanalizowaliśmy wybrane zapisy Wrocławskiej Polityki Mobilności i sprawdziliśmy, czy są realizowane. Nie wszystkie z nich są tutaj uwzględnione, ponieważ część jest bardzo ogólna, więc trudno ocenić je obiektywnie.

1. Nauka oraz badania empiryczne z wielu miast na całym świecie nie mają co do tego wątpliwości. Zjawisko to nazywa się po angielsku induced demand, a więcej na ten temat można znaleźć na stronach: https://en.wikipedia.org/wiki/Induced_demand oraz http://www.vtpi.org/gentraf.pdf.

Przewiduje się ograniczanie roli samochodu, szczególnie w centrum miasta

Autorzy Wrocławskiej Polityki Mobilności zakładali, że ruch samochodowy w centrum miasta zostanie ograniczony (stąd powyższy cytat). Nie ma wątpliwości, że przyczyniłoby się to do realizacji głównego celu WPM, czyli zmniejszenia odsetka podróży autem. Nie chodzi tylko o fizyczne ograniczenia, ale o możliwość przyspieszenia komunikacji zbiorowej. Istotnie — mniej aut w centrum to możliwość np. ustawienia krótszych cykli na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Obecnie trwają one w godzinach szczytu 100-120 sekund, a tramwaj, który nie zdąży przejechać na krótkim zielonym, musi długo czekać na kolejną szansę (na największych skrzyżowaniach w mieście ITS nie daje tramwajom priorytetu).

Niezwykle ważne jest to, że mieszkańcy od lat konsekwentnie popierają ograniczenie ruchu aut w centrum miasta. Wypowiadają się tak w różnych badaniach opinii publicznej. Przytaczamy wszystkie z nich, które dotyczyły tego tematu.

Pytanie	Odpowiedź	Źródło i rok
Konieczność uprzywilejowania komunikacji autobusowej i tramwajowej względem samochodów w Śródmieściu	68,3% TAK	Kompleksowe badania ruchu, 2010/2011 r. [1]
Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta	78% WAŻNE lub BARDZO WAŻNE	Kompleksowe badania ruchu, 2010/2011 r. [1]
Czy ograniczać ruch samochodów w centrum na korzyść pieszych i rowerzystów?	58% TAK	Millward Brown na zlecenie Gazety Wyborczej, 2013 r. [2]
Czy należy wprowadzić pierwszeństwo w ruchu transportu zbiorowego, nawet kosztem ruchu samochodowego?	76,1% ZDECYDOWANIE TAK lub RACZEJ TAK	Ibris na zlecenie Urzędu Miejskiego, 2013 r. [3]
Czy jesteś za ochroną historycznego centrum Wrocławia poprzez stopniowe ograniczanie ruchu samochodowego w centrum, czyli na obszarze Parku Kulturowego „Stare Miasto”?	67,5% TAK	Referendum lokalne, 2015 r. [4]
Jaką politykę transportową powinno przyjąć miasto?	67,9% Wspieranie transportu zbiorowego kosztem transportu indywidualnego	Badanie w ramach tworzenia Strategii Wrocław 2030, 2017 r. [5]
Czy władze miasta powinny wyprowadzić auta z centrum poprzez zamykanie dla nich ulic i wyższe opłaty za parkowanie?	57% ZDECYDOWANIE TAK lub RACZEJ TAK	Kantar Millward Brown na zlecenie Gazety Wyborczej, 2017 r. [6]

Tak duże poparcie społeczne nie skłoniło jednak władz Wrocławia do przeprowadzenia zmian. Dlaczego? Nie znamy odpowiedzi na to pytanie, tym bardziej, że politycy nie wypowiadali się na ten temat konkretnie.

Można wręcz uznać, że od uchwalenia Wrocławskiej Polityki Mobilności zrobiliśmy jako miasto dwa kroki do tyłu. Jeszcze w 2010 i 2011 roku władze miasta i najważniejsi urzędnicy od transportu zapowiadali ograniczenie ruchu aut w ścisłym centrum. Prezydent Dutkiewicz podczas kampanii wyborczej w 2010 roku mówił: “W przyszłej kadencji [2010-2014] bardzo silnie przełożymy ruch z Kazimierza Wielkiego na Podwale.” Pół roku wcześniej przedstawiał jeszcze odważniejsze wizje: “Mnie się marzy inny system. Czyli odcięcie od ruchu centrum miasta wstępnie wyznaczonego fosą i Odrą. Zostaną tylko drogi średnicowe”. Plany te zostały jednak wyrzucone do kosza, a pierwszym ustępstwem było zrezygnowanie z zamknięcia ul. Krupniczej dla samochodów.

To oczywiście działanie niekorzystne dla realizacji zapisów WPM. Bez planów na zmiany na ul. Kazimierza Wielkiego trudno mówić o ograniczeniu ruchu samochodów w centrum. Dziś pozostaje ono przecięte na pół tą trasą, a tracą na tym mieszkańcy, bo ulica nie pełni funkcji przestrzeni publicznej.

Wstrzymanie się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch do obszaru śródmiejskiego oraz stopniowe zmniejszanie przepustowości ulic wprowadzających ruch do centrum

Powyższy zapis wskazuje wprost, że przepustowość ruchu samochodów nie może być celem samym w sobie. To oczywiście dobry zapis, bo pośrednio definiuje on priorytety polityki transportowej miasta. Samochód, jako mało efektywny środek transportu, nie może być preferowany bardziej niż komunikacja zbiorowa. Przepustowość, liczona w osobach, będzie znacznie większa, jeśli głównym środkiem transportu w mieście będą tramwaje i autobusy, bo po prostu są one w stanie przewieźć więcej osób, np. daną ulicą w ciągu godziny.

Rzeczywistość weryfikuje jednak politykę miasta. Nie jest ona tak dobra jak zapisy na papierze. Z jednej strony drogi wlotowe wciąż powstają. Tak było z mostem na ul. Racławickiej, który niektórym służy jako skrót we wjeździe do centrum z kierunku południowo-wschodniego. Akcja Miasto wnioskowała, żeby w dzień jego otwarcia zostało wydzielone torowisko na ul. Grabiszyńskiej. Takie działanie utrzymałoby liczbę samochodów wjeżdżających do centrum z tego kierunku na tym samym poziomie. Magistrat jednak ten wniosek odrzucił, a zapisy WPM niedotrzymane.

O ile w tym wypadku można jeszcze mówić o bezwładności Urzędu Miejskiego (plany budowy tego mostu sięgają poprzedniego dziesięciolecia), tak uzasadnienie planowanego poszerzenia ul. Kosmonautów do dwóch pasów jest całkowicie niezrozumiałe. Takie właśnie zamiary ma wrocławski magistrat. Główni urzędnicy od transportu zapytani o to na posiedzeniu Rady ds. Mobilności przy wiceprezydencie Adamskim nie potrafili odpowiedzieć, dlaczego ta inwestycja jest planowana, skoro przeczy zapisom WPM.

Cytowany zapis zakłada też ograniczenie przepustowości dróg, które prowadzą do centrum. Od 2013 roku, czyli od uchwalenia WPM, zdarzyły się dwie takie zmiany. Są to wydzielenia torowisk na ulicach Traugutta i Jedności Narodowej. To drugie nie miało zapewne dużego wpływu na liczbę aut wjeżdżających do centrum, ponieważ przed zmianą organizacji ruchu nie jeździło tamtędy aż tak wiele aut. Do listy wkrótce będzie można dodać ul. Grabiszyńską (jest zwężana z 3 do 2 pasów przed pl. Legionów).

Wydzielenie na ul. Traugutta to jednak inna historia. Zmiana została wprowadzona, bo mieszkańcy wybrali ten projekt we Wrocławskim Budżecie Obywatelskim. Magistrat przeprowadził ją jesienią, gdy ruch aut był już duży. Nic dziwnego, że spotkało się to z dużym oporem społecznym (więcej na ten temat piszemy w ekspertyzie o dialogu społecznym). Niemniej, wydzielenie torowiska zostało, a najważniejszy jego efekt to przyspieszone tramwaje.

Stosowanie efektywnych systemów zarządzania i sterowania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej

Również w odniesieniu do inteligentnego sterowania ruchem WPM preferuje ruch transportu zbiorowego ponad ruch samochodów. Czy tak samo jest w rzeczywistości?

Cofnijmy się najpierw do czasów, gdy rozstrzygało się, jak dokładnie będzie wyglądał system ITS we Wrocławiu. Mgr inż. Adam Molecki w artykule naukowym opublikowanym w Przeglądzie Komunikacyjnym tak opisuje wdrożenie ITS:

> *“Przystępując do wdrażania Inteligentnego Systemu Transportu przyjęto inne rozwiązanie. (...) Było to podyktowane narzuconym przez gminę standardem obsługi pojazdów kołowych [samochodów]. Zakładano bowiem, że grupy kołowe powinny mieć zapewnioną koordynację [sygnalizacji, w potocznym rozumieniu chodzi o zieloną falę] przejazdu na wcześniejszym poziomie (tj. na poziomie sprzed wprowadzenia projektu ITS). Narzucało to bardzo silne ograniczenia w funkcjonowaniu sterowania ruchem.”*

Innymi słowy — władze miasta od samego początku założyły, że ITS nie da tramwajom pełnego priorytetu, bo ten nie może spowalniać ruchu aut. Cytowany powyżej zapis WPM mówi o czym innym.

To jednak nie wszystko. Z wypowiedzi medialnych wiceprezydenta Adamskiego wynika, że ITS miał na celu przyspieszenie ruchu samochodów. Samo w sobie nie jest to może zaskakujące lub

odkrywcze, ale istota sprawy tkwi w szczegółach. System ITS nie jest w stanie przyspieszyć zarówno transportu zbiorowego, jak i samochodów. Wiceprezydent Adamski na łamach lokalnych mediów tłumaczył:

> *"Od początku mówiliśmy, że jesteśmy w stanie polepszyć przepustowość aut o około 10-20 procent na skrzyżowaniach."*

Tak rzeczywiście się stało. W skrajnych przypadkach różnica była bardzo duża:

> *"(...) I podaje [Adamski] przykład: <<rekord pobiła al. Hallera przy skrzyżowaniu z Grabiszyńską — tam trzy lata temu przejeżdżało 3400 samochodów na godzinę, a teraz jest to 7600 samochodów>> — to skok o ponad 100 procent. Ale to jedno takie skrzyżowanie, wiceprezydent dodaje, że na około co dziesiątym skrzyżowaniu w ogóle nic się nie poprawiło."*

Cytaty te znajdują potwierdzenie w założeniach remontu ul. Obornickiej. Urzędnicy napisali tam wprost, że priorytet projektowy (w tym priorytet sygnalizacji) ma ruch samochodów.

Już po uruchomieniu systemu ITS na części skrzyżowań wyłączono priorytet dla tramwajów, ponieważ zbyt drastycznie wpływał on na ruch kołowy. Mówiła o tym dyrektor Wydziału Inżynierii Miejskiej Elwira Nowak na posiedzeniu Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska w maju 2016 roku, gdzie tłumaczyła, że priorytet został wyłączony na 18 skrzyżowaniach. Urzędniczka podała przykładowe lokalizacje: Kazimierza Wielkiego/Ruska, Kazimierza Wielkiego/Św. Mikołaja, pl. Strzegomski i pl. Jana Pawła II. Radni dopytywali, dlaczego w takim razie zainstalowano ITS na tych skrzyżowaniach. Dyrektor Nowak podsumowała pytania stwierdzeniem, że nie wszystko dało się od razu przewidzieć.

Kolejny istotny aspekt systemu ITS to priorytet dla tramwajów. 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 w ekspertyzie o transporcie zbiorowym). Mamy więc skrzyżowania, na których priorytet dla tramwajów nie obowiązuje między 6.00 a 20.00. Inna niezrozumiała (z punktu widzenia szybkości transportu zbiorowego) reguła to wyłączenie priorytetu dla tramwajów na 5 minut, gdy na relacjach kolizyjnych z ich trasą jest za dużo aut przez co najmniej 150 s. Taką sytuację mamy np. przy skręcie z Wybrzeża Wyspiańskiego w kierunku Mostu Grunwaldzkiego oraz z ul. Legnickiej od centrum w stronę ul. Strzegomskiej

Co z tego wszystkiego wynika? W rzeczywistości system ITS wyróżnia samochody bardziej niż zakłada to Wrocławska Polityka Mobilności. To bez wątpienia źle z punktu widzenia realizacji jej głównego celu (zmniejszenie odsetka podróży autem). Ale czy dobrze dla mieszkańców, którzy na co dzień wybierają samochód? Niekoniecznie! Większa przepustowość ruchu samochodów na skrzyżowaniach to zachęta dla mieszkańców, żeby wybierać właśnie ten środek transportu. Tworzy się tutaj błędne koło — magistrat próbuje dbać o kierowców, ale nie jest to zamknięta grupa. Każda zachęta sprawia, że ich liczba się powiększa, więc warunki przemieszczania się pozostają takie same. Niestety w tym samym czasie na czerwonym świetle czekają tramwaje, które są bardziej efektywne. Jak widać ta droga prowadzi donikąd.

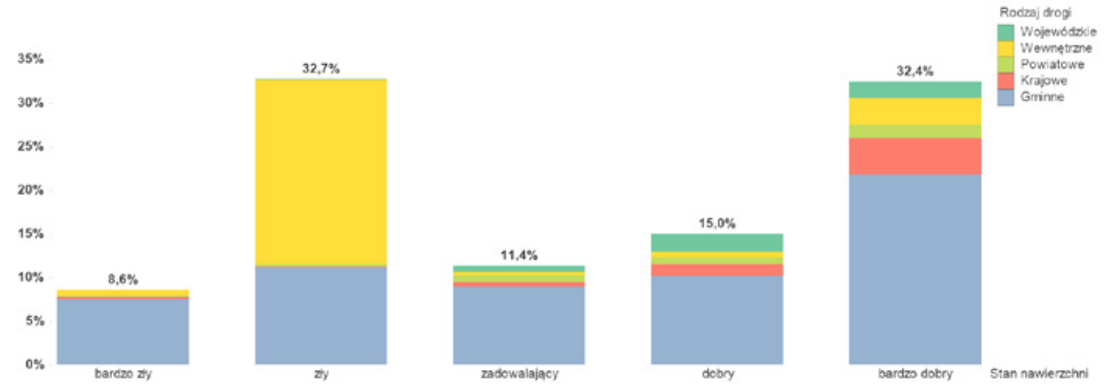
Zapewnienie właściwego stanu technicznego infrastruktury

Wrocławska Polityka Mobilności wprost traktuje o jakości infrastruktury drogowej, zobowiązując urzędników do zapewnienia właściwego stanu technicznego dróg. Należy pamiętać, że z jezdni korzystają nie tylko samochody, ale również rowerzyści, jeśli brak jest odpowiedniej infrastruktury rowerowej, oraz piesi — w strefach zamieszkania i na przejściach dla pieszych. Zły stan nawierzchni oddziałuje również pośrednio na wszystkich poprzez generowany hałas.

Brak jest w WPM natomiast konkretyzacji czy jednoznacznego wyznaczenia celu w WPM dla stanu technicznego ulic w mieście (chociażby analogicznego jak dla stanu torowisk, w przypadku których ustalono docelowy wskaźnik mówiący, że 90% torowisk powinno być w stanie dobrym lub bardzo dobrym).

W dokumencie przyjęto, że ulice będą inwentaryzowane raz na 5 lat, a sukcesem będzie pozytywny wzrost w stosunku do poprzednich badań. Przyjęcie tak niejednoznacznych kryteriów analizy daje zbyt duże pole manewru władzom miasta do obrony czy też twierdzenia, że konkretny punkt został zrealizowany. Z uwagi na brak wcześniejszych badań w tym zakresie, sam fakt zbiorczego zinwentaryzowania może zostać uznany za sukces ze strony władz miasta. Przyjęcie okresu inwentaryzacji co 5 lat utrudnia postęp w realizacji WPM dla stanu nawierzchni ulic.

Zestawiając dane o stanie dróg widzimy, że około jedna trzecia ulic (32%) posiada nawierzchnię w stanie bardzo dobrym, a nawierzchnia kolejnych 15% została zakwalifikowana jako dobra. I w tym miejscu musimy to zestawić z ilością dróg określonych jako złe (33%) lub bardzo złe (9%). Zatem niemal analogiczna ilość dróg posiada nawierzchnię, która pozostawia wiele do życzenia ich użytkownikom.



Tab. 1 Zestawienie nawierzchni ulic we Wrocławiu (pominięte drogi w trakcie remontu oraz niemożliwe do oceny z innych przyczyn)

Niestety powyższy wykres jeszcze bardziej rozczarowuje, kiedy weryfikuje się go z rzeczywistym stanem dróg we Wrocławiu. Dla przykładu mamy zdjęcie z ulicy Powstańców Śląskich (okolice Hotelu Wrocław).

Fot. 1 Nawierzchnia na ulicy Powstańców Śląskich w okolicach Hotelu Wrocław

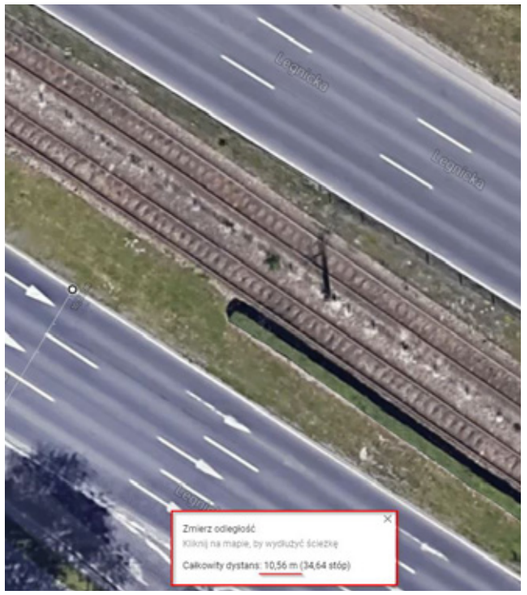
Stan nawierzchni na ww. ulicy oceniany jest w przeważającej większości jako bardzo dobry lub dobry (71% nawierzchni jest zaklasyfikowana w taki sposób). Pozostała część to nawierzchnia zadowalająca – 28% i 1% nawierzchni w bardzo złym stanie technicznym (tak oceniony jest odcinek 66 m masy bitumicznej). Na zdjęciu widoczna jest kostka brukowa, a stan nawierzchni tego rodzaju przy ulicy Powstańców Śląskich został oceniony od bardzo dobrej do zadowalającej. Jedynym elementem, który jest zadowalający to fakt, że na kostce nie powstają ubytki i dziury, które uszkadzałyby zawieszenia samochodów. Wydaje się, że opinia kierowców byłaby odmienna, gdyby to oni mieli ocenić omawiany fragment.

Fot. 2 Ul. Gajowicka — przykład drogi w stanie przeciętnym. Jednocześnie kierowcy muszą zwolnić do 30 km/h z powodu uszkodzonej nawierzchni

Opisywany odcinek ulicy Powstańców Śląskich możemy porównać z innym zadowalającym odcinkiem na ulicy Gajowickiej. Odcinek od Hallera w kierunku ulicy Zaporoskiej także posiada nawierzchnię wykonaną z kostki brukowej, która dodatkowo jest poprzecinana pozostałościami linii tramwajowych. Widać wyraźnie, że nawierzchnia jest w gorszym stanie niż prezentowana kostka na ulicy Powstańców Śląskich. Poza wspomnianymi nieczynnymi torami tramwajowymi widzimy szereg łat z masy bitumicznej, które naprawiają powstałe defekty. Tak duża ingerencja w nawierzchnię jeszcze bardziej pogarsza komfort podróżowania samochodem czy autobusem.

Fot. 3 Plac Bzowy na osiedlu Grabiszyn – stan nawierzchni sklasyfikowany jako bardzo dobry

Aby wskaźnik stanu infrastruktury ulegał dalszej poprawie, należy stosować się do kolejnych środków wskazanych w WPM, tzn. realizacji remontów i utrzymania infrastruktury w stanie gwarantującym jej optymalną eksploatację. Wydział Inżynierii Miejskiej mimo tego, że jest jednostką odpowiedzialną za koordynację działań jednostek miejskich w kontekście infrastruktury drogowej, nie posiada procedur dotyczących wyznaczania i priorytetyzacji dróg do remontów czy napraw cząstkowych, przenosząc te obowiązki na ZDiUM. Zarząd Dróg z kolei, z powodu posiadania ograniczonych funduszy, skupia się przede wszystkim na bieżących naprawach głównych ciągów komunikacyjnych oraz miejsc, w których ubytki zagrażają bezpieczeństwu.



Fot. 4 Zrzut z Google Maps pokazujący szerokość jezdni na ulicy Legnickiej (okolice przystanku Niedźwiedzia)

Aspekt bezpieczeństwa nie jest uwzględniony jako element stanu technicznego infrastruktury. Jego częścią może być szerokość jezdni. Ta we Wrocławiu w wielu miejscach jest zbyt duża, przez co zachęca do szybszej jazdy pomimo standardowych ograniczeń prędkości. Przykładem może być ulica Legnicka, która niemal na całej długości ma szerokość ok. 10,5 m, co daje po 3,5 m na jeden pas jezdni. Jest to szerokość porównywalna do drogi szybkiego ruchu, na której dopuszczalne prędkości są znacznie wyższe niż na ulicy Legnickiej, gdzie obowiązuje ograniczenie do 50 km/h. Do tego stosunkowo rzadkie policyjne kontrole prędkości doprowadzają do notorycznego nieprzestrzegania tego ograniczenia.

Fot. 5 Kontrola prędkości na ulicy Legnickiej

Ograniczenie szerokości jezdni może być technicznym rozwiązaniem, które będzie kształtować pozytywne zachowania komunikacyjne – co jest celem WPM. Takie rozwiązania zastosowano w Jaworznie, co przynosi pozytywne skutki w aspekcie bezpieczeństwa. „Szeroka droga prowokuje do większej prędkości, a prędkość zabija. Ulice, przy których stoją domy mają po sześć metrów szerokości, podczas gdy standard to siedem metrów. A te, po których nie jeżdżą autobusy, obcięto jeszcze o pół metra.”[2] – w taki sposób podchodzi się do bezpieczeństwa i infrastruktury w Jaworznie.

Stwarzanie warunków i promowanie podróży w systemie Park&Ride (Parkuj i Jedź)

System Parkuj i Jedź (Park & Ride, P&R) jest aktualnie w trakcie tworzenia. Obecnie jako miejsca P&R funkcjonuje około 750 miejsc parkingowych, a do końca 2020 roku ta liczba ma się podwoić. Brakuje jednak spójnego systemu informowania potencjalnych użytkowników o parkingach P&R – tablice kierujące do miejsc postoju usytuowane są jedynie w ich bezpośrednim sąsiedztwie, co powoduje, że informacja nie dociera do większości kierowców, którzy nie wiedzą o systemie.

Dodatkowo w centrum ustawione są statyczne tablice informujące o parkingach kubaturowych: w biurowcach, hotelach, galeriach handlowych oraz o parkingach miejskich. Zamontowano też 12 tablic dynamicznych, które wyświetlają liczbę wolnych miejsc na parkingach: pod Nowym Targiem, pod NFM, w Renomie i przy ul. św. Antoniego. Wadami tego systemu są ograniczona liczba podłączonych parkingów (mimo przygotowania na więcej) oraz duża awaryjność.

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.

2. Tomasz Tosza dla TVN24 - https://www.tvn24.pl/katowice,51/w-jaworznie-od-18-miesiecy-nie-bylo-wypadku-smiertelnego-na-drodze,796273.html

Pozostałe

We Wrocławskiej Polityce Mobilności znajdują się również zapisy dotyczące dbałości o ulice, zarówno od strony inżynierskiej, poprzez promowanie innowacji oraz wysokiej jakości rozwiązań, jak i od strony architektonicznej — przy pomocy racjonalnego dzielenia przestrzeni oraz wprowadzania zieleni czy małej architektury. Niestety Urząd nie gromadzi danych o swoich działaniach w tym zakresie, a z naszych obserwacji wynika, że są one znikome.

WPM zobowiązuje również Urząd do promocji carpoolingu, nie są jednak prowadzone żadne działania w tym zakresie. Z drugiej strony, powstanie wypożyczalni samochodów elektrycznych Vozilla we współpracy z miastem, jest realizacją jednego z zapisów WPM.

Podsumowanie

Zapisy Wrocławskiej Polityki Mobilności w obszarze ruchu samochodów są odważniejsze niż działania władz miasta. Wynika to szczególnie z analizy zapisów o ograniczeniu ruchu w centrum miasta, ograniczaniu przepustowości dróg prowadzących do centrum oraz zarządzania systemem ITS.

To oczywiście nie służy mieszkańcom. Wraz z poprawą przepustowości ruchu aut rosła ich liczba. Dlatego korki wcale się nie zmniejszyły. Przepustowość liczona w osobach jednak nie rośnie, bo lepsze warunki ruchu aut to gorsze warunki dla transportu zbiorowego, rowerzystów i pieszych. Wiedzieli o tym autorzy Wrocławskiej Polityki Mobilności. Nie chcą tego jednak realizować lokalne władze.

Co zatem powinno zostać poprawione w pierwszej kolejności, by WPM była realizowana?

1. Uwzględnienie priorytetu transportu zbiorowego w systemie ITS

Dosłownie tak mówi jeden z zapisów WPM. Pełen priorytet dla tramwajów obowiązuje jednak tylko na 53% skrzyżowań objętych ITS. Nic więc dziwnego, że mieszkańcy tak często wybierają samochód jako środek transportu. Jeśli ma zostać zrealizowany cel WPM o spadku odsetka podróży autem, tramwaje muszą przyspieszyć dzięki lepszemu ustawieniu świateł. Niezwykle istotne jest to, że 40% kierowców we Wrocławskiej Diagnozie Społecznej wskazało to jako ewentualny powód zmiany wyboru środka transportu.

2. Opracowanie planu działania dla ograniczenia ruchu aut w centrum

Miasto opracowuje obecnie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) według wytycznych Komisji Europejskiej. KE zaleca też tworzenie planów działania (Action Plan), które doprecyzowują SUMP i zawierają konkretne: wskaźniki, horyzont działania, osoby odpowiedzialne za wdrożenia, przewidywany wpływ poszczególnych działań na wskaźniki oraz oczywiście listę działań. Ograniczenie ruchu w centrum nie wynika jedynie z zapisów WPM, jest odpowiedzią na oczekiwania społeczne, bo od lat mieszkańcy popierają to w badaniach opinii społecznej.

3. Harmonogram remontów dróg ze szczególnym uwzględnieniem tych w najgorszym stanie

Zasadą realizacji WPM jest “zachowanie właściwych proporcji między nakładami na budowę nowej infrastruktury transportowej a nakładami na utrzymanie istniejących zasobów”. Jednak to inwestycje w ostatnich latach zdecydowanie dominowały nad remontami istniejących dróg. Choć WPM nie precyzuje, jakie proporcje są właściwe, już ponad 40% dróg jest w stanie złym lub bardzo złym. Wprawdzie część z nich to drogi wewnętrzne, ale jest wiele głównych tras wymagających szybkiej naprawy. Nie wszystkie ulice w fatalnym stanie są obecnie uwzględnione w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym. To powinno się zmienić, by mieszkańcy znali dokładne plany magistratu.

3. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/sump_en
4. http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf

AUTOR TEKSTU:
Michał Kucharczyk
Marcin Nieroda
Jakub Nowotarski

OPRACOWANIE GRAFICZNE I SKŁAD:
Agnieszka Bocheńska-Niemiec (Dobre Kreski)

Wrocław, lipiec 2018 r.

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/