

Bogusław Molecki<sup>1</sup>Tomasz Korycki<sup>2</sup>

# WPŁYW POLITYKI TRANSPORTOWEJ MIASTA NA ZMNIEJSZANIE ZATŁOCZENIA NA PRZYKŁADZIE WROCŁAWIA<sup>3</sup>

W artykule przedstawione są założenia polityki transportowej uchwalonej w 1999 roku przez Radę Miejską Wrocławia. Następnie omówione są praktyczne przykłady jej realizacji w odniesieniu do zagadnień związanych ze zmniejszaniem zatłoczenia, w tym m.in.: poziomu świadomości poszczególnych jednostek miasta odpowiedzialnych za realizację kluczowych założeń polityki transportowej, problemu szybkości transportu miejskiego, polityki taryfowej w odniesieniu do ruchu miejskiego (ceny biletów komunikacji zbiorowej i opłaty za parkowanie). Ostatnim elementem jest analiza działalności inwestycyjnej miasta, a więc organizacji ruchu pojazdów, pieszych i komunikacji zbiorowej podczas prowadzenia remontów. Przedstawiona jest również polityka informacyjna, w tym przesłanie kierowane do mieszkańców, istotne z uwagi na przeciwdziałanie skutkom zatłoczenia motoryzacyjnego.

## Wprowadzenie

Biorąc pod uwagę rosnące problemy zatłoczenia motoryzacyjnego, z jakimi obecnie mamy do czynienia, poszczególne ośrodki miejskie (zwłaszcza największe, najbardziej narażone na skutki kongestii) opracowują miejskie lub aglomeracyjne polityki transportowe. Napisanie i zredagowanie dobrej polityki transportowej nie jest obecnie większym problemem – dostępnych jest już stosunkowo wiele wzorców, odpowiadających potrzebom i założeniom poszczególnych ośrodków. W przypadku odpowiednio świadomej rady miasta nie jest również trudne samo uchwalenie polityki transportowej. Jak jednak dowodzi przykład Wrocławia, nawet najlepsze zapisy prawa miejscowego (jakim niewątpliwie są uchwały rady miasta) nie wystarczają do realizacji zawartych w nich postu-

latów. Ze względu na niepopularność niektórych działań (np. ograniczenia swobody korzystania z samochodu osobowego) konieczne jest ciągle edukowanie, zarówno społeczeństwa, jak i szeregowych urzędników organów wykonawczych zarządu miasta. Tylko wówczas realizacja polityki transportowej miasta będzie w pełni możliwa.

## Polityka transportowa Wrocławia

Polityka transportowa Wrocławia [13] została uchwalona przez Radę Miejską 23 września 1999 roku. Stwierdzono w niej, iż funkcjonowanie transportu w mieście przebiegać będzie zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju. W tym celu przyjęto cztery fundamentalne zasady [13]:

- wpływania na rosnący popyt na przejazdy w komunikacji indywidualnej w taki sposób, by dostosować go do rozmiarów możliwych do zaspokojenia przez układ komunikacyjny;
- dostosowywania wielkości oferty usług przewozowych w komunikacji zbiorowej do wielkości faktycznego popytu, z uwzględnieniem poziomu usług zachęcającego do korzystania z komunikacji zbiorowej;
- świadczenia usług przewozowych w najbardziej przydatnej oraz społecznie akceptowalnej postaci;
- zachowania równowagi ekologicznej w całym obszarze miasta poprzez zapewnienie takiego podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym i indywidualnym, aby poziom ruchu samochodowego nie przekroczył wyznaczonej okresowo granicy ekologicznej pojemności systemu.

Miasto Wrocław zostało podzielone na cztery strefy, przy czym w każdej strefie określono odmienny zakres działań służących utrzymaniu równowagi transportowej. I tak [13]:

- w **strefie I**, obejmującej ściśle centrum miasta, miał zostać wdrożony priorytet ruchu pieszego, z dopuszczeniem ruchu rowerowego i bardzo dobrą komunikacją zbiorową; ruch samochodów miał być ograniczony do minimum;
- w **strefie II**, zawierającej obszary centrum miasta, miał obowiązywać priorytet dla komunikacji zbiorowej, ruchu pieszego i rowerowego; tranzytowy ruch

<sup>1</sup> Dr inż., adiunkt w Zakładzie Logistyki i Systemów Transportowych Politechniki Wrocławskiej, boguslaw.molecki@pwr.wroc.pl

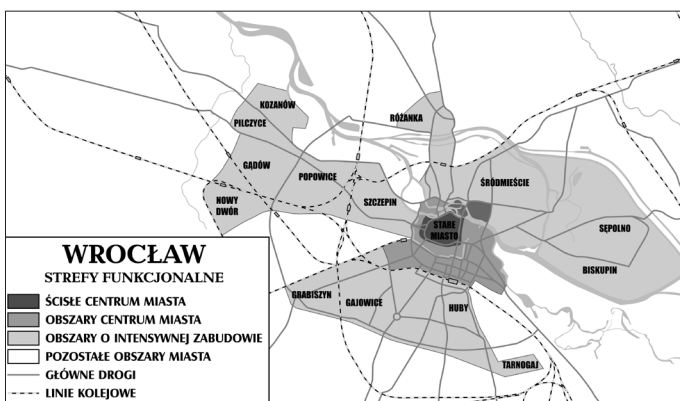
<sup>2</sup> Mgr inż., doktorant w Zakładzie Logistyki i Systemów Transportowych Politechniki Wrocławskiej, tomasz.korycki@pwr.wroc.pl

<sup>3</sup> Artykuł jest rozszerzoną wersją referatu, zaprezentowanego na konferencji „Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia komunikacyjnego”, która odbyła się w Poznaniu i Rosnówku w dniach 24–26 czerwca br.

samochodów miał być ograniczany do wybranych ciągów, a parkowanie – płatne (z progresywną wysokością opłat);

- w **strefie III**, obejmującej obszary o intensywnej zabudowie, miał być zapewniany sprawny przepływ ruchu na wybranych ciągach tranzytowych, z ochroną mieszkańców przed uciążliwościami środowiskowymi;
- w **strefie IV** (pozostałe obszary miasta) zakładano pozostawienie pełnej swobody w zakresie wykorzystywania samochodów i zapewnienie obsługi komunikacją zbiorową głównych skupisk zagospodarowania strefy.

Podział stref funkcjonalnych Wrocławia został przedstawiony na rysunku 1.



Rys. 1. Strefy funkcjonalne Wrocławia, przyjęte w polityce transportowej  
Źródło: opracowanie własne na podstawie [13]

Dzięki przyjętemu podziałowi miasta w zasadzie całe centrum (wliczając w to z pewnymi ograniczeniami tranzytową trasę W-Z, stworzoną w latach siedemdziesiątych XX wieku w śladzie starej fosi, zasypanej sto lat wcześniej) zostało prawnie objęte priorytetem ruchu komunikacji zbiorowej, ruchu pieszego i rowerowego. Takie rozwiązanie (a także szczegółowe środki jego realizacji, wskazane we wspomnianej uchwale RM) do dziś uzyskuje wysokie oceny (por. [11]) – na tej podstawie pokazuje się Wrocław jako *dobry przykład podejmowania prób rozwiązywania problemów związanych z kongestią*.

### Poziom świadomości wykonawców polityki

Zastrzeżenia w stosunku do uchwalonej polityki transportowej budzi jednak poziom jej szczegółowości. W niektórych fragmentach zapisy zostały doprecyzowane do tego stopnia, że wskazują bardzo konkretne zadania oraz lata ich realizacji, co w praktyce wymagałoby bezpośredniego powiązania polityki transportowej z wieloletnim planem inwestycyjnym.

Najbardziej szczegółowe zapisy dotyczyły zwiększania roli komunikacji zbiorowej [13]:

- należy podjąć działania celem realizacji nowych tras tramwajowych na osiedla Kozanów, Gaj i Nowy Dwór. Przynajmniej jedna z tych linii powinna być oddana do użytku do roku 2003;

- należy realizować zakupy nowych autobusów i tramwajów. Do roku 2003 w pełni zmodernizować linię tramwajową nr 7 oraz zakupić 8 nowych tramwajów do jej obsługi. Wymianę taboru tramwajowego należy prowadzić w takim tempie, aby, począwszy od roku 2004, jego średni wiek się obniżał.

Tak dokładne i czasowo uwarunkowane zapisy w uchwale RM wskazywać mogły, że jej twórcy już w momencie przyjmowania polityki transportowej przewidywali duże problemy z jej wdrożeniem. Rzeczywistość potwierdziła te obawy – żadna z wnioskowanych w pierwszym cytacie linii tramwajowych nie powstała do dziś.

Z drugiej jednak strony kolejny cytat uwidacznia zbyt dokładny (a fragmentami nawet kuriozalny) zapis wytycznych do realizacji w dziedzinie transportu miejskiego. W uchwale zażądano modernizacji linii tramwajowej o określonym numerze (nie trasie) i zakupu ośmiu sztuk wagonów (niezależnie od czasu jazdy i częstotliwości kursowania). Dalej nakazano sposób wymiany taboru, który gwarantowałby stałe obniżanie wieku posiadanych pojazdów (przy czym nie wskazano docelowej wartości tego obniżenia, co sugeruje, że w przyszłości wrocławianie mieliby podróżować taborom wyłącznie nowym).

Być może właśnie takie, zbyt szczegółowe zapisy spowodowały sceptyczne podejście do Uchwały przez organy wykonawcze miasta. Przez lata nie podjęto realizacji wielu zadań wskazanych w polityce transportowej, a zapisane wymogi dotyczące działalności bieżącej (np. odnośnie przydziału priorytetów w ruchu) konsekwentnie ignorowano (por. [8]). Niewypełnienia zadań inwestycyjnych we wskazanym terminie realizacji (np. cytowana rozbudowa sieci tramwajowej) praktycznie nie zauważono, czego dowodem jest fakt nieznowelizowania wspomnianej uchwały po 2003 roku.

Podsumowując, widoczne jest tu zaniedbanie edukacji i to nie tylko mieszkańców, od których wymaga się aprobaty dla ograniczenia swobód (w tym przypadku głównie wykorzystania samochodów osobowych), ale również odpowiedzialnych za wdrożenie polityki transportowej urzędników.

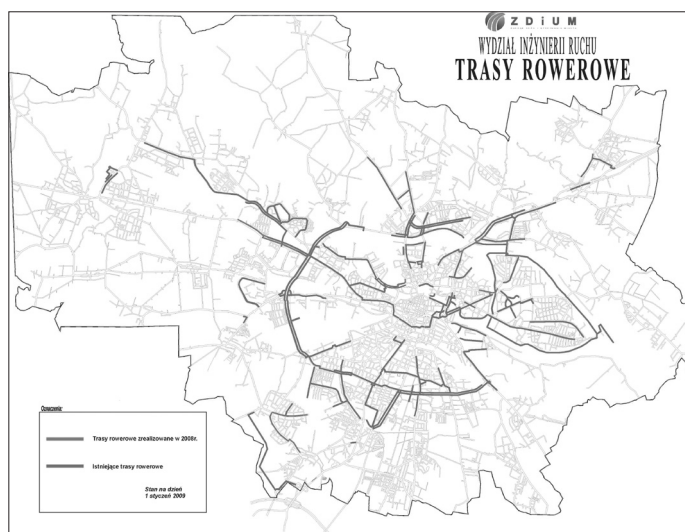
### Priorytety ruchowe we Wrocławiu

Polityka transportowa miasta zakładała przydzielenie priorytetów w obrębie centrum miasta (strefy I i II) ruchowi pieszemu, rowerowemu i pojazdom komunikacji zbiorowej. Obecnie żaden z tych priorytetów nie jest należycie realizowany.

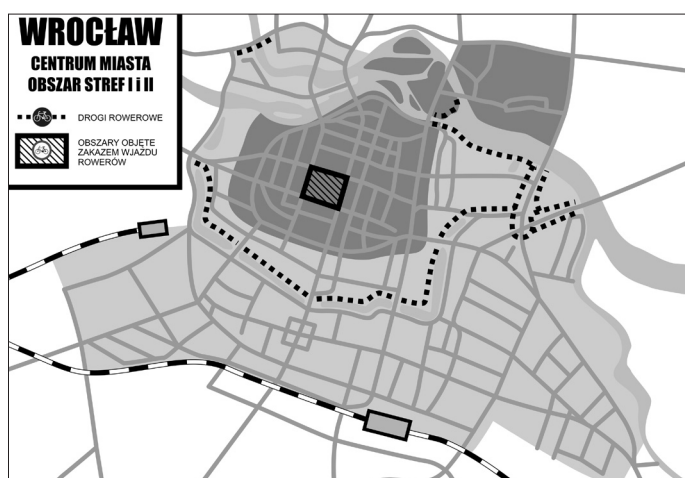
**Ruch pieszy** w obrębie centrum nadal traktowany jest podrzędnie. W celu zwiększenia przepustowości skrzyżowań dla ruchu kołowego likwidowane są przejścia przez jezdnie i ogranicza się długość zielonego sygnału dla pieszych. Tak np. nawet w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru wyłączanego z ruchu kołowego (skrzyżowanie ulic Wyszyńskiego i Szczyńskiej przy Katedrze) nie wzięto pod uwagę zielonej fali dla pieszych przy przekraczaniu poszczególnych części ulicy (w omawianym przypadku przejście przez dwie jezdnie i torowisko ulicy Wyszyńskiego

zgodnie z prawem, wymagało prawie dwuminutowego zatrzymania na wyspie dzielącej). Sytuacja uległa pewnej poprawie dopiero po serii artykułów prasowych w lokalnym dzienniku<sup>4</sup>.

Ruch rowerowy traktowany jest podobnie. Pomimo bardzo szerokiego zakresu prac nad budową ścieżek rowerowych (rys. 2) są one tworzone tam, gdzie istnieje wolny pas terenu, a nie tam, gdzie ich budowa jest pilnie potrzebna. Najlepszym dowodem ignorowania zapisów polityki transportowej może być fakt, że w ścisłym centrum ścieżki rowerowe w ogóle nie istnieją (w Rynku obowiązuje nawet zakaz poruszania się na rowerach), a w obszarze centrum – są bardzo nieliczne i nie tworzą sieci połączeń (rys. 3). W dodatku na trasie można napotkać wiele przeszkód w postaci przezeń (odcinki wspólne z pieszymi, na rys. 2 oznaczane jako pełnoprawne ścieżki rowerowe) czy wręcz przerw (przecięcie ulicą, na którym rowerzysta musi zsiąść z pojazdu, pieszo dojść do najbliższego skrzyżowania, przekroczyć jezdnię i powrócić na trasę).



Rys. 2. Drogi rowerowe we Wrocławiu  
Źródło: Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, stan na styczeń 2009 r.



Rys. 3. Drogi rowerowe w obszarze stref I i II  
Źródło: opracowanie własne wg stanu na 2009 r.

Co warto zaznaczyć, po przedwojennym Breslau Wrocław odziedziczył cały system dróg rowerowych, prowadzących wzdłuż ważniejszych arterii miasta (fot. 1). W wyniku wieloletnich zaniedbań w większości zostały one jednak zniszczone lub zaanektowane na parkingi. Najbardziej kuriozalne jest to, że wspomniany proces trwa po dziś dzień. Na ścieżce prowadzącej wzdłuż parku Szczytnickiego (tłumnie odwiedzane okolice zoo, Hali Ludowej, Ogrodu Japońskiego) wprowadzono w bieżącym roku ograniczenia: dla rowerzystów jest ona dostępna tylko w dni robocze, natomiast w dni wolne ma służyć jako... parking dla samochodów (fot. 2).



Fot. 1. Przebieg dróg rowerowych wzdłuż przedwojennej ulicy Powstańców Śląskich (wówczas: StraÙe der S.A.) – tak zrealizowane ścieżki (położone po obu stronach ulicy, między jezdnią i chodnikiem, kończące się kilka metrów przed skrzyżowaniem) były typowym rozwiązaniem dla całego Wrocławia i okolic (pocztówka ze zbiorów Anny i Tomasa Koryckich)



Fot. 2. Nowa organizacja ruchu, wprowadzona – przy sprzeciwie społeczeństwa<sup>5</sup> – w sąsiedztwie najbardziej uczęszczanych miejskich terenów zielonych: zoo i parku Szczytnickiego z Ogrodem Japońskim (fot. Bogusław Molecki)

<sup>4</sup> Pierwszy artykuł, pod znanym tytułem *To nie jest miasto dla pieszych*, ukazał się w „Gazecie Wrocławskiej” 9 marca 2009 r.

<sup>5</sup> Artykuł *Sępolno: ścieżki rowerowe tylko w dni robocze*, który ukazał się w „Gazecie Wyborczej – Wrocław” 25 maja 2009 r., wywołał żywą reakcję wrocławian (270 komentarzy na forum internetowym).

Podsumowując, ścieżki rowerowe we Wrocławiu nie tworzą spójnego systemu, a te, które już są budowane, często realizuje się wbrew przyjętym ustaleniom. Przykładem może być wyłożenie – ze względów estetycznych – ścieżki rowerowej na placu Grunwaldzkim kostką brukową – fot. 3 (co znamienne, wykorzystanie bruku w obrębie jezdni samochodowej nie było tam rozważane).



Fot. 3. Niezgodna z ustaleniami przyjętymi przez władze miasta i organizacje rowerzystów nawierzchnia ścieżki rowerowej na placu Grunwaldzkim (fot. Bogusław Molecki)

Ruch pojazdów komunikacji zbiorowej w polityce transportowej miasta został objęty bardzo silnym priorytetem. *Poprawę warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej można osiągnąć poprzez traktowanie tramwajów i autobusów jak środków komunikacji o szczególnym priorytecie ruchowym. Priorytet ten należy zapewnić poprzez wydzielanie specjalnych korytarzy komunikacyjnych (wydzielone torowiska, specjalne pasy dla autobusów) wolnych od innych pojazdów oraz poprzez dostosowywanie organizacji i sterowania ruchem do szczególnych potrzeb komunikacji zbiorowej. Stosowanie tego środka nie może być ograniczane tylko do sytuacji, gdy priorytet nie ogranicza warunków ruchu pojazdów indywidualnych, przeciwnie, należy go również elastycznie stosować nawet wtedy, gdy odbywa się to kosztem pogorszenia warunków ruchu komunikacji indywidualnej.* [13]

Również w tym przypadku jednak praktyka daleko odbiega od założeń wspomnianej uchwały. W centrum miasta nadal znaczący udział mają torowiska niewydzielone. Wydzielenia pasów autobusowych sprowadzają się natomiast do odcinków wspólnych z tramwajami bądź umożliwiania jazdy na wprost z pasa ogólnego do skrzyżowania w prawo (w sytuacji, gdy bezpośrednio za skrzyżowaniem znajduje się zatoka przystankowa).

Największe zastrzeżenia budzi jednak funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej. Czas zezwolenia na ruch na pasach ogólnych w większości przypadków jest dużo dłuższy aniżeli na pasach komunikacji zbiorowej. W przypadku tramwajów często spotkać można nawet minimalne długości zezwoleń na ruch. Biorąc pod uwagę, że bardzo wiele skrzyżowań pracuje obecnie w cyklu maksymalnym (120 sekundowym), jasne staje się, że postój tramwaju na skrzyżowaniu, przekraczający 1 minutę, nie jest we Wrocławiu niczym

wyjątkowym (analogiczne zastrzeżenia dotyczą również ruchu rowerzystów i pieszych).

Koordinacja sygnalizacji świetlnej na kolejnych skrzyżowaniach (zielona fala) dostosowywana jest do potrzeb ruchu indywidualnego, a nie zatrzymujących się na trasie tramwajów czy autobusów. Kuriozalnym jest fakt, że istnieją odcinki, które stojący w korkach autobus, poruszający się po pasach ogólnych, przemierza szybciej aniżeli jadący po wydzielonym torowisku tramwaj!

Warto także zwrócić uwagę, że priorytetem dla komunikacji zbiorowej we Wrocławiu nazywane są wszystkie te przypadki, gdzie np. na skrzyżowaniach zainstalowany jest czujnik wykrywający zbliżający się pojazd (por. [6]). W praktyce jednak, często obecność takiego czujnika wcale nie wspomaga ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej. Daje jedynie możliwość pominięcia fazy jego ruchu w przypadku braku zgłoszenia. Dalej, nawet sygnalizacje, na których czujnik miał rzeczywiście służyć poprawie warunków ruchu transportu miejskiego, często funkcjonują niezgodnie z założeniami (por. np. sygnalizacje akomodacyjne omówione w [2] czy służy tramwajowe na ulicy Sienkiewicza, częstokroć – przez nieprzemyślaną konstrukcję – blokowane przez zatrzymywane przed tramwajem samochody osobowe).

### Czas podróży komunikacją zbiorową

W tej sytuacji nie może dziwić, że czas podróży transportem miejskim nie jest konkurencyjny w stosunku do przejazdu samochodem osobowym.

W artykule [8] dokonano zestawienia rozkładowych czasów przejazdu wrocławskich tramwajów na przestrzeni ostatnich lat. W statystyce zmian dominują wydłużenia czasów przejazdu, przy czym znamienne jest, że najczęściej występują one ze względu na uruchomienie nowych sygnalizacji świetlnej na trasie.

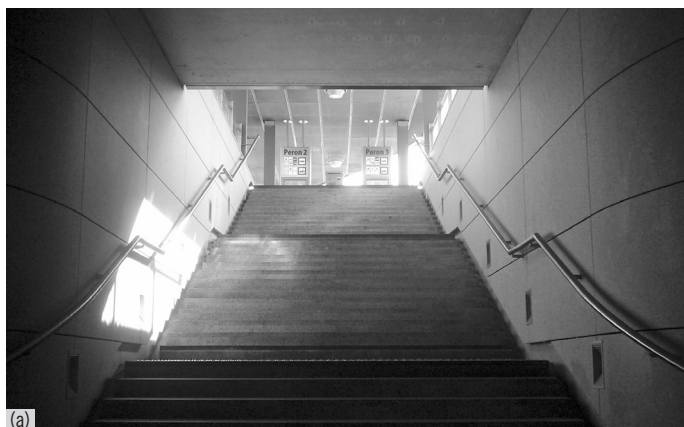
Najbardziej jaskrawym dowodem słabości priorytutowania komunikacji zbiorowej może być porównanie czasów przejazdu, obowiązujących obecnie i pięćdziesiąt lat temu [7]. Dla przykładu: trasę linii 7 (Krzyki–Karłowice) w 1959 roku tramwaje typów LH i N pokonywały w 31 minut. Obecnie, szybkobieżne wagony serii Škoda 16T i Konstal 105N, w szczyście potrzebują na to dwóch minut więcej! Co najważniejsze, dochodzi do tego na zmodernizowanej, m.in. z funduszy unijnych, „flagowej” trasie średnicowej<sup>6</sup>.

Warto przy tym pamiętać, że czas podróży nie składa się jednak tylko z czasu przejazdu – wpływa nań jeszcze czas dojścia, oczekiwania i ewentualnej przesiadki. Z biegiem lat postępująca rozbudowa sieci ulicznej znacznie wydłużyła te procesy, przystanki odsunięte zostały bowiem od narożników skrzyżowań, będących naturalnymi punktami wsiadania i wysiadania pasażerów (styk sieci chodników z siecią komunikacji zbiorowej). W dodatku we Wrocławiu przystanki tramwajowe pozostawiano przed skrzyżowania-

<sup>6</sup> Przebudowa średnicowej linii tramwajowej północ-południe we Wrocławiu, nr projektu: Z/2.02/1/1.6/6/04.

mi<sup>7</sup>, a autobusowe lokalizowano za nimi. Skutkiem takiego podejścia, tramwaje i autobusy zamiast współpracować, zaczęły konkurować o pasażerów komunikacji zbiorowej. Dobrze pokazuje to omówienie historii placu Grunwaldzkiego, jednego z największych węzłów transportu miejskiego we Wrocławiu: [4], [5].

Co ważne, pomimo że obecnie rozpoczęto prace nad integracją obu trójki komunikacji zbiorowej (pasy autobusowo-tramwajowe, wspólne przystanki), nadal nie przykładają się odpowiedniego nacisku do takiego projektowania infrastruktury, by polepszać parametry dostępności komunikacji zbiorowej dla społeczeństwa. Na placu Grunwaldzkim, po przebudowie, większość przystanków zlokalizowano na wyspie centralnej, dostępnej wyłącznie poprzez głębokie (około 6 metrów) i niewygodne (wejścia tylko na dwóch z pięciu narożników skrzyżowania) przejście podziemne (fot. 4). W efekcie, pomimo zintegrowania przystanków tramwajowych i autobusowych (zwiększenie częstotliwości odjazdów z jednego stanowiska), czas dostępu z niektórych narożników skrzyżowania uległ pogorszeniu (por. [10]). Wybrany do realizacji wariant przebudowy nie oferuje również najkrótszych czasów przesiadki; w niektórych relacjach czas (i konieczna do pokonania odległość) są nawet znacząco większe niż przed przebudową (por. [1]).



Fot. 4. Dostępność nowo wybudowanego węzła przesiadkowego na placu Grunwaldzkim pozostawia wiele do życzenia: przejście podziemne ma głębokość aż sześciu metrów (a), a przejść naziemnych, pomimo wybudowania i ujęcia w programie sygnalizacji świetlnej, nie otwarto (b) (fot. Bogustaw Molecki)

## Polityka taryfowa

Tak jak czas koszt finansowy jest znaczącym czynnikiem, zachęcającym do wyboru określonego środka transportu. Znalazło to również swoje odzwierciedlenie w polityce transportowej Wrocławia.

**Oplaty za komunikację zbiorową** miały zachęcać do korzystania z niej. W związku z tym przyjęto degresywną taryfę opłat, w której premiuje się stałe i długotrwałe korzystanie z transportu miejskiego – w [13] zapisano: *hamowanie wzrostu cen biletów za korzystanie ze środków transportu zbiorowego (wzrost cen nie powinien przewyższać poziomu inflacji) oraz wprowadzenie strefowego lub czasowego systemu taryfowego za korzystanie ze środków komunikacji zbiorowej – uproszczenie systemu opłat taryfowych, wprowadzenie zachęcających ulg przy zakupie biletów okresowych (w stosunku do biletów jednorazowych) w celu pozyskania stałych pasażerów.*

Praktyka i w tym przypadku okazała się inna. Do dziś nie wdrożono biletów ułatwiających przesiadki (np. czasowych). Poza tym, przy bardzo wysokiej zmienności tras komunikacji miejskiej (od 1997 roku nie było ani jednego dnia, w którym wszystkie linie tramwajowe kursowałyby po swoich stałych trasach – por. [9]) wprowadzono (ewenement na skalę kraju) zasadę ponownego wnoszenia opłaty przy przesiadce z tramwaju do autobusu zastępczego i na odwrót.

Również w odniesieniu do cen biletów okresowych, w czasie obowiązywania polityki transportowej miasta, dokonywano zmian sprzecznych z jej zapisami. Od 1 lipca 2004 roku weszła w życie taryfa, w której drastycznie zwiększono ceny biletów okresowych (np. bilet dziesięciodniowy na linie normalne podrożał z 26 na 40 złotych – czyli o ponad 50%), podczas gdy ceny biletów jednorazowych nie uległy zmianie (pozostały w wysokości ustalonej w 2001 roku).

**Oplaty za parkowanie** miały skutecznie ograniczać liczbę podróżujących do centrum pojazdami indywidualnymi. Zgodnie z zapisami wspomnianej uchwały Rady Miasta w strefie centrum przewidziano *racjonalizację wykorzystania miejsc parkingowych poprzez progresywną w czasie wysokość opłat.*

Praktyczna realizacja i tego założenia została z czasem wypaczona. Początkowo (w I kwartale 1992 roku [12]) zakładano, że za pierwszą godzinę postoju należy zapłacić 2400 zł (samochód osobowy, strefa A), a za każdą następną 50% więcej, tj. 3600 zł. Dodatkowo, §9 Uchwały stwierdzał, iż: *w celu wymuszenia rotacji, a także niedopuszczenia do długotrwałego parkowania nie przewiduje się opłat abonamentowych za postój na wyznaczonych miejscach płatnych w obu strefach, z wyjątkiem samochodów osobowych mieszkańców strefy A.*

Obecnie opłaty jednorazowe mają tylko częściowo charakter progresywny, dla kierowców jest to w zasadzie niezauważalne. Opłata wynosi: 3 zł za pierwszą godzinę, 3,15 zł za drugą, 3,30 zł za trzecią oraz... 3 zł za czwartą i każdą kolejną godzinę postoju [14]. Co jeszcze istotniejsze, wprowadzone zostały powszechnie dostępne abonamenty na parkowanie w strefie centrum. Każda osoba może wykupić abonament umożliwiający bezpłatne parkowanie w centrum już za 160 złotych miesięcznie (albo 1600 złotych

<sup>7</sup> Pozostawienie przystanku przed skrzyżowaniem uzasadniano nieinstalowaniem elektrycznych napędów zwrotnic. Do dziś na wielu skrzyżowaniach motorniczy musi wyjść z pojazdu i przestawiać je ręcznie.

rocznie). Jak widać, w tym przypadku nie ma już w ogóle mowy o taryfie progresywnej.

Interesującym przejawem błędnego doboru stawek opłat za parkowanie jest pozostawianie na terenie centrum pojazdów pełniących rolę reklam zewnętrznych – koszt abonamentu jest znacząco niższy aniżeli koszt porównywalnej powierzchni reklamowej (a przy wykupieniu abonamentu dla mieszkańca centrum staje się śmiesznie niski – roczna opłata wynosi jedynie 150 złotych). Co warto zaznaczyć, podobnie jak w przypadku priorytetów w ruchu pieszym, problem został oficjalnie dostrzeżony dopiero po cyklu artykułów prasowych – tym razem lokalnego dodatku „Gazety Wyborczej”<sup>8</sup>.

Kolejną trudnością w realizacji polityki transportowej miasta jest fakt bardzo słabej kontroli parkingów płatnych, co jest problemem praktycznie od początku istnienia strefy płatnego parkowania (por. [3]). W powszechnej świadomości utarło się już nawet, że najtańszym sposobem parkowania jest... unikanie opłaty. Udowodnił to medialnie jeden z radnych, który przez cały miesiąc nie płacił za parkowanie i tylko raz został ukarany mandatem za 50 zł. Całą sprawę opisała ta sama gazeta, tym razem posługując się jakże sugestywnym tytułem *Wrocławska strefa bezpłatnego parkowania*<sup>9</sup>...

Podsumowując: realizacja polityki transportowej miasta pod względem opłat jest zaprzeczeniem jej założeniom w podejmowanych przez Radę Miasta uchwałach wykonawczych – określających stawki opłat za przejazdy komunikacją zbiorową i za parkowanie płatne.

### Działalność inwestycyjno-remontowa

Procesy przebudowy infrastruktury miejskiej silnie wpływają na funkcjonowanie transportu. Jak wskazywano w [9], jest to dobry moment dla zaakcentowania założeń polityki transportowej miasta. Podczas przebudowy media chętnie zamieszczają komunikaty dotyczące zmian organizacji ruchu – stąd moment ten można wykorzystać dla bezpłatnego rozpowszechnienia przyjętych w polityce transportowej założeń i promowanych postaw.

W przypadku strategii zrównoważonego rozwoju przekaz medialny powinien zawierać zatem przede wszystkim przesłanie: *infrastruktura zostanie ograniczona, w związku z czym wprowadzone zostaną preferencje dla komunikacji zbiorowej, która efektywniej wykorzystuje dostępną przestrzeń; jednocześnie transport miejski w krytycznym obszarze zostanie wzmocniony, aby podjąć zwiększonym zadaniom przewozowym* (por. [9]). Taka informacja nie tylko uspokaja korzystających z komunikacji zbiorowej, sugerując, że pomimo utrudnień ruch będzie przebiegał sprawnie, ale także może nakłonić posiadaczy samochodów, aby na czas przebudowy przesiedli się do autobusów czy tramwajów, ponieważ w ten sposób ominą zatory.

Niestety taki model organizacji prac remontowych nie jest realizowany we Wrocławiu. Przebudowa infrastruktury komunikacyjnej miasta najbardziej dotyka właśnie transport zbiorowy, w którym następują najpoważniejsze ograniczenia.

Przede wszystkim nie wykorzystuje się torowisk tymczasowych dla ominięcia przebudowywanego odcinka. Utrzymanie przejazdu tramwajów przez teren budowy, ruch wahadłowy czy zastosowanie odcinków jednotorowych należą do rzadkości. Efektem jest wspomniana wysooka zmienność tras linii tramwajowych (w ostatnich latach średnio każda linia tramwajowa miała zmienioną trasę nawet przez 8 miesięcy w roku).

W związku z tym rolę tramwajów na czas przebudowy przejmuje autobusowa komunikacja zastępcza. Jej oferta jest jednak ograniczana w stosunku do ruchu tramwajowego: autobusy kursują rzadziej i dysponują mniejszą pojemnością niż pociągi tramwajowe. Dla przykładu – na obecnie remontowanej ulicy Grabiszyńskiej normalnie funkcjonują 4 linie tramwajowe (składy 2\*105N); tramwaje kursują łącznie w szczycie co 3 minuty. Podczas przebudowy oferta została ograniczona do autobusów solo, kursujących co 5 minut. Taki sposób konstrukcji rozkładów jazdy jasno pokazuje, że autobusy nie są zsynchronizowane z tramwajami, a do tego warto przypomnieć, że zazwyczaj<sup>10</sup> przesiadka z tramwaju do autobusu zastępczego wymaga we Wrocławiu skasowania kolejnego biletu...

Opisywane ograniczenia pojemności nie stanowią jedynej wady linii zastępczych (są one jednak bardzo dotkliwe – w szycie obserwowane jest kompromitujące zjawisko pozostawiania pasażerów na przystankach). Oprócz tego bowiem bardzo rzadko na trasach stosowane są odpowiednie priorytety dla autobusów, przez co wydłużeniu ulega czas przejazdu, a pojazdy ulegają rozrzedzeniu (spada częstotliwość ruchu).

Najbardziej wymowny charakter mają jednak oficjalne decyzje dotyczące prowadzenia ruchu – we Wrocławiu zdarza się, że na czynnej trasie tramwajowej ruch jest zawieszony, by upłynnić przejazd samochodów. Przykładem może być zawieszenie ruchu na jedynej czynnej trasie łączącej Biskupin i Sępólno z centrum miasta (podczas przebudowy pl. Grunwaldzkiego) – pomiędzy czerwcem i listopadem 2006 r. – wprowadzone, aby na moście Szczytnickim usprawnić ruch kołowy (fot. 5, rys. 4).

Podsumowując, tego rodzaju decyzje stanowią jasny sygnał dla społeczeństwa o konieczności zakupu samochodu i wykorzystywania go do poruszania się po mieście – zwłaszcza w trakcie przebudów, kiedy ruch pieszy również jest utrudniony (na wspomnianym placu Grunwaldzkim na okres jesieni i zimy zdemontowano chodniki dla pieszych – por. [1]).

<sup>8</sup> Pierwszy artykuł, pod tytułem *Nie ma gdzie zaparkować, bo auta reklamują* ukazał się w „Gazecie Wyborczej – Wrocław” 3 kwietnia 2009 r.

<sup>9</sup> Artykuł ukazał się w „Gazecie Wyborczej – Wrocław” 7 maja 2009 r.

<sup>10</sup> W przytaczanym przykładzie remontu ulicy Grabiszyńskiej, po licznych protestach pasażerom umożliwiono przesiadki bez kasowania kolejnego biletu; warto jednak zaznaczyć, że w tym samym okresie, na przeciwnym końcu linii 5 (odcinek pl. Wróblewskiego – Księża Małe), takiego udogodnienia nie ma.



Fot. 5. Zawieszenie ruchu tramwajowego (połączone ze zdjęciem sieci trakcyjnej) na moście Szczytnickim, wprowadzone w celu ułatwienia ruchu samochodowego (fot. Tomasz Korycki)



Rys. 4. Skutki zawieszenia ruchu tramwajowego na moście Szczytnickim – odcięcie od sieci tramwajowej wschodnich dzielnic: Biskupina i Sepolna. Warto zwrócić uwagę, że ze względu na prowadzone punktowo prace remontowe (oznaczone linią przerywaną) zawieszono ruch na wielu innych odcinkach (kolor szary), a sieć tramwajowa została rozcięta na trzy części (opr. Tomasz Korycki)



Fot. 6. Często przytaczany w wystąpieniach organizacji społecznych symbol błędów realizacyjnych polityki transportowej miasta – przejście z Muzeum Miejskiego do Rynku (teoretycznie 200 metrów) wymaga przekroczenia tranzytowej trasy W-Z (dwie jezdnie po trzy pasy ruchu, zlikwidowane przejścia dla pieszych w celu poprawy przepustowości ulicy) – co daje dodatkowe 400 metrów obejścia...

## Podsumowanie

Przedstawiona analiza realizacji polityki transportowej we Wrocławiu jasno pokazuje, jak wielkie znaczenie ma aspekt edukacyjny w podejmowaniu działań służących ograniczeniu zatłoczenia w wielkich miastach. Pomimo przyjętej przez Radę Miasta Wrocławia Uchwały o stosowaniu strategii zrównoważonego rozwoju, w praktyce (por. fot. 6) mamy do czynienia z brakiem polityki – zarówno bowiem w działaniach bieżących urzędników, jak i uchwałach Rady Miasta znaleźć można nazbyt wiele decyzji sprzecznych z założeniami zrównoważonego rozwoju<sup>11</sup>.

## Literatura

- Gajna A., Korycki T., Molecki B., *Przebudowa placu Grunwaldzkiego we Wrocławiu*, „Świat Kolei”, 2009, nr 6.
- Gasz K., Kruszyna M., *Problemy z priorytetem dla autobusów w sygnalizacji akomodacyjnej na przykładzie skrzyżowania: Kochanowskiego - Śniadeckich we Wrocławiu*, „Transport Miejski”, 2003, nr 2.
- Kiniorski K., Perfikowska A., *Wrocławski system płatnego parkowania. Historia, doświadczenia i perspektywy*, „Biuletyn Zarządu Dróg i Komunikacji”, 2003, nr 22.
- Korycki T., Molecki B., Puchalski P., Wicher M., *Historia i przebudowa węzła autobusowego przy placu Grunwaldzkim we Wrocławiu*, „Autobusy”, 2008 nr 10 i 11.
- Korycki T., Molecki B., Puchalski P., Wicher M., *Historia placu Grunwaldzkiego we Wrocławiu*, „Świat Kolei”, 2009, nr 3.
- Kruszyna M., Lutogniewski J., Trzciniowicz B., *Sygnalizacja świetlna z priorytetem dla komunikacji zbiorowej we Wrocławiu*, „Transport Miejski”, 2002, nr 7–8.
- Macieik E. (opr.), *Informator komunikacyjny dla miasta Wrocławia*, Warszawa, Wydawnictwa Komunikacyjne 1959.
- Molecki B., Sienkiel M., *Preferencje dla komunikacji zbiorowej Wrocławia w teorii i praktyce*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2005, nr 1.
- Molecki B., *Uwarunkowania społeczne działań inwestycyjnych i remontowych w organizacji transportu w miastach*, w: Wspomaganie decyzji w projektowaniu i zarządzaniu transportem (mat. konf.), Poznań, SITK RP 2007.
- Molecki B., *Czas dostępu jako miara efektywności przebudowy węzłów komunikacji miejskiej – na przykładzie placu Grunwaldzkiego we Wrocławiu*, w: Współczesne systemy transportowe – wybrane problemy teorii i praktyki, Gliwice, Politechnika Śląska 2009.
- Szołtysek J., *Zmniejszanie skutków zatłoczenia komunikacyjnego w miastach poprzez działania zorientowane na użytkowników transportu zbiorowego*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2004, nr 11.
- Uchwała nr XXXIX/240/92 Rady Miejskiej Wrocławia z dn. 29 lutego 1992 r. w sprawie utworzenia na terenie Wrocławia niestrzeżonych płatnych miejsc postojowych oraz wysokości opłat pobieranych z tego tytułu.
- Uchwała nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dn. 23 września 1999 r. w sprawie polityki transportowej Wrocławia.
- Uchwała nr XVI/473/03 Rady Miejskiej Wrocławia z dn. 5 grudnia 2003 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia wysokości stawek opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłat abonamentowych i zerowej stawki opłaty dla niektórych użytkowników drogi, sposobu pobierania tych opłat i określenia wysokości opłaty dodatkowej.

<sup>11</sup> Po przedstawieniu tego referatu na konferencji, we Wrocławiu wprowadzono ograniczenia w kursowaniu komunikacji zbiorowej na skalę dotąd niespotykaną – linie tramwajowe w wakacje zamiast co 15, kursowały co 20 minut, a po ich zakończeniu zamiast co 12 kursują co 15 minut; dokonano również ograniczeń w liniach autobusowych. Jako przyczyna ograniczeń wskazywane jest poszukiwanie oszczędności budżetowych.