

Igor Gisterek¹Maciej Kruszyna²

ZMIANY W PLANACH ROZWOJU SIECI TRAMWAJOWEJ WE WROCŁAWIU I ICH POTENCJALNE KONSEKWENCJE

W artykule przedstawiono dylematy związane z projektowaniem w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia, którego aktualizacja na rok 2010 jest właśnie na ukończeniu, całego systemu komunikacji zbiorowej, w szczególności szynowej. Dyskusja jest prowadzona w powiązaniu z innymi dokumentami planistycznymi miasta (Polityka transportowa, Plan generalny dla transportu szynowego).

Wprowadzenie

Planowanie rozwoju sieci tramwajowej jest procesem długotrwałym. Nowe trasy określane ramowo w dokumentach takich jak: „Polityka transportowa”, „Plan generalny dla transportu szynowego” muszą znaleźć się najpierw w opracowaniach planistycznych (Studia rozwoju, Plany miejscowe), które określają i zarezerwują tak zwane korytarze komunikacyjne. W ramach tak stworzonych rezerw przestrzennych zachowywane jest miejsce pod przyszłe torowiska. Projekty techniczne trasy, a zwłaszcza termin ich wykonania, zależą od decyzji „politycznych” – przeznaczenia określonych środków na inwestycje związane z komunikacją zbiorową. Jak pokazuje praktyka, korytarze komunikacyjne zarezerwowane dla tras tramwajowych przez długie lata, czy nawet dziesiątki lat, nie mogą „doczekać się” realizacji planowanej inwestycji. Zdarzają się także sytuacje, gdy takie rezerwy terenowe przeznaczane są pod inne cele: poszerzanie ulic czy zabudowę. Zmiany planów rozwoju transportu szynowego w skali miasta czy aglomeracji wyprzedzają wtedy realizację poszczególnych elementów sieci. Tworzenie i zachowywanie rezerw terenowych pod potencjalne trasy komunikacji szynowej wydaje się być ważne z uwagi na uelastycznianie wyboru przyszłych kierunków rozwoju.

Przy zmianach w planach rozwoju sieci tramwajowej należy liczyć się z zaniechaniem realizacji konkretnych odcinków tras. W sytuacji jednak, gdy zakłada się wzrost znaczenia komunikacji szynowej w skali miasta i aglomeracji, rezygnacja z rozbudowy sieci wydaje się być problematyczna, zwłaszcza jeżeli dotyczy odcinków śródmiejskich i istotnych dla systemu połączeń.

W latach 2007–2008 Wrocław pozyskał Plan generalny do zadania „Zintegrowany System Transportu Szynowego Aglomeracji i we Wrocławiu” (w skrócie Plan ZSTS) [1]. Jest to opracowanie oferujące miastu scenariusz rozwoju sieci komunikacji szynowej i wiele rozwiązań szczegółowych. Plan ZSTS opracowany został przez znanych specjalistów o dużym doświadczeniu, co gwarantuje jego użyteczność. Dobrze się stało, że taki dokument powstał. Trochę szkoda, że dopiero teraz, bo na efekty wynikające z wdrożenia pierwszych elementów Planu będzie trzeba jeszcze poczekać co najmniej kilka lat. Miasto przyjęło Plan po licznych dyskusjach, w czasie których zaakceptowano ostateczną jego formę. Nie zostało to wprawdzie usankcjonowane jako Uchwała Rady Miasta, ale przyjęte rozwiązania miały być „wkomponowane” w dokumenty planistyczne. Jednym z takich dokumentów jest Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia (w skrócie Studium), którego aktualizacja na rok 2010 jest właśnie na ukończeniu [2]. Wydaje się, że rozstrzygnięcia Planu ZSTS powinny w całości pojawić się w Studium, ewentualnie wzbogacone o nowe idee. Tymczasem tak nie jest. Z projektu Studium znika jedna z tras i to o bardzo dużym znaczeniu dla całego systemu komunikacji zbiorowej.

Opis przedmiotowej trasy

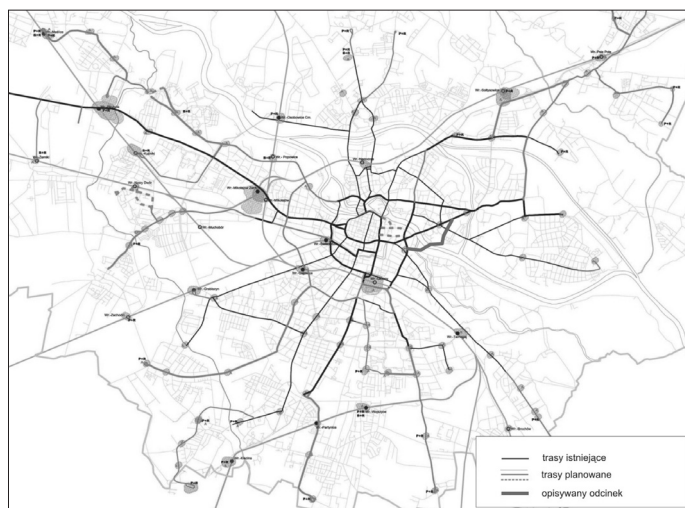
Na rysunku 1 pokazano trasy tramwajowe przewidziane do realizacji w Planie ZSTS. Przedstawiono zasadniczą część Wrocławia, odcinając obszary peryferyjne, bez znaczenia dla dalszych rozważań. Podobny obszar prezentuje rysunek 2 – będący wyciągiem z projektu zmian Studium. Na obu rysunkach zaznaczono także trasę będącą przedmiotem rozważań niniejszego artykułu. Jest to trasa tramwajowa łącząca ulicę Curie-Skłodowskiej z placem Wróblewskiego poprzez ulicę Norwida, planowany most na Odrze oraz ulicę Na Grobli. To pozornie mało znaczące połączenie kumuluje

¹ Mgr inż., Politechnika Wroclawska, Instytut Inżynierii Lądowej, Zakład Infrastruktury Transportu Szynowego, igor.gisterek@pwr.wroc.pl

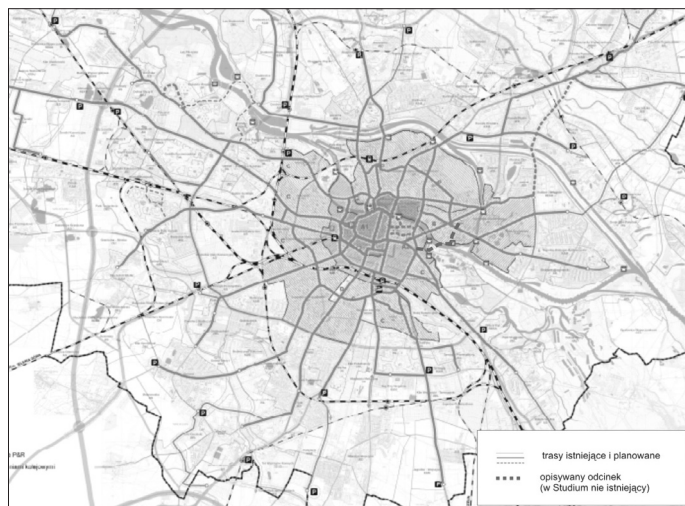
² Dr inż., Katedra Dróg i Lotnisk, Instytut Inżynierii Lądowej Politechniki Wroclawskiej, maciej.kruszyna@pwr.wroc.pl

w sobie wiele korzyści. Przede wszystkim zapewnia obsługę taborem szynowym wielkiego kompleksu Politechniki, obejmującego nie tylko istniejące dziś budynki przy Wybrzeżu Wyspiańskiego, ale także planowane do szybkiej realizacji obiekty przy ulicy Na Grobli (GeoCentrum). „Środek ciężenia” i główne budynki Politechniki oddalają się coraz bardziej od węzła przystankowego na placu Grunwaldzkim oraz od linii tramwajowych na ulicach w jego sąsiedztwie. Już dziś do gmachu głównego Politechniki, czy do niedawno uruchomionego Centrum Studenckiego (na Wybrzeżu Wyspiańskiego) jest dosyć daleko od przystanków tramwajowych. Najkrótsza droga piesza, łącząca przystanki na rondzie Reagana z tym obszarem ma prawie 700 metrów długości, co znacznie przekracza powszechnie akceptowalne, powtarzające się w literaturze promienie oddziaływania, czy też atrakcyjności przystanków.

Obiekty, które powstaną przy ulicy Na Grobli, będą oddalone od przystanku tramwajowego jeszcze bardziej. Najbliższy do tego kompleksu przystanek znajduje się obecnie na placu Wróblewskiego. Pasażerowie korzystający z linii 0, 3, 5 lub obecnie zawieszanej 16 powinni mieć do po-

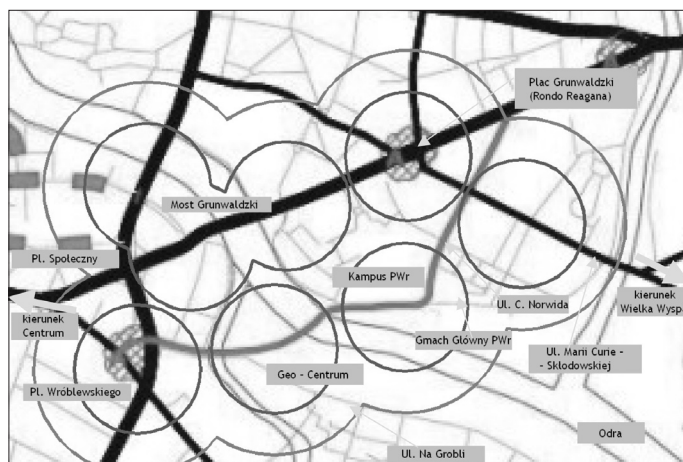


Rys. 1. Fragment Planu generalnego „Zintegrowanego Systemu Transportu Szynowego Aglomeracji i we Wrocławiu [1]



Rys. 2. Fragment projektu zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia [2]

konania około 600 metrów do GeoCentrum. Natomiast korzystający ze znacznie bardziej popularnych linii 2, 4, 10 czy 12 będą musieli przemierzać każdorazowo znaczną odległość 800 metrów. Na podstawie zarówno obserwacji dotychczasowych zachowań komunikacyjnych osób podróżujących do kampusu Politechniki, jak i literatury tematu można łatwo zauważyć, że taka odległość od przystanków komunikacji zbiorowej jest wysoce nieatrakcyjna i powoduje trudno odwracalny trend przesiadania się do samochodów osobowych. Można powiedzieć, że nowy kompleks obiektów, które powstaną Na Grobli, będzie pozbawiony komunikacji tramwajowej przy dzisiejszym stanie sieci połączeń. Nowa trasa tramwajowa znakomicie poprawiłaby możliwości dojazdu dla tysięcy osób. Zagadnienia dostępności poprzez odległość do przystanków ilustruje rysunek 3.



Rys. 3. Dostępność przystanków na rozpatrywanej trasie tramwajowej (promienie 300 i 400 m)

Poza tym, dodatkowa trasa stanowić może alternatywę do objazdu placu Grunwaldzkiego. W przypadku awarii lub remontów od Wielkiej Wyspy można by dojechać do centrum tramwajem poprzez ulicę Na Grobli. Również w kontekście rozbudowy sieci połączeń Tramwaju Plus, jako kluczowego elementu Planu ZSTS, rola placu Spółecznego i jego szerokiego otoczenia wydaje się niezwykle ważna. Szczegółową analizę tego obszaru wraz z propozycjami zmian do projektu Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) przedstawiono w artykule [3], ale warto tu przytoczyć ich kluczowe założenia. Przypuścić można, że przebiegi torowisk w rejonie placu Spółecznego wytyczono wyłącznie z uwzględnieniem tras stałych dzisiejszych linii tramwajowych, pozostawiając układ wyjątkowo nieelastycznym i niepodatnym na wszelkie zmiany, rozbudowy i przyszłe zapotrzebowanie na przewozy. Kolejnym ważnym niedociągnięciem projektu MPZP jest brak możliwości utworzenia węzła przesiadkowego. W ten sposób zostanie zaprzepaszczona szansa dogodnego powiązania linii Tramwaju Plus przewidzianego do realizacji w najbliższej przyszłości (po śladzie linii 10) z linią o przebiegu południkowym, zaplanowaną na odleglejszą przyszłość, tzn. w II lub III etapie rozbudowy sieci Tramwaju Plus. MPZP dla placu Spółecznego, nie przewidujący analizowanej tu trasy tramwajowej, już został uchwalony.

Konsekwencje zaniechania realizacji przedmiotowej trasy

Zbyt duże odległości od przystanków do celu podróży zniechęcają do korzystania z komunikacji zbiorowej. Wszak własnym autem można dojechać niemal pod każdy budynek. Już obecnie obserwuje się olbrzymią liczbę aut parkujących przy Politechnice. Ilustruje to fotografia 1 pokazująca „przy okazji” wystarczające rezerwy przestrzenne do przeprowadzenia rozpatrywanej trasy tramwajowej. Do obiektów przy Na Grobli oraz na placu Społecznym dojeżdżać będą kolejne samochody. Brak bliskich tras i przystanków niewątpliwie przyczyni się do wzrostu ruchu samochodowego w skali miasta oraz rozdmucha zapotrzebowanie na miejsca parkingowe zarówno uporządkowane, jak i „dzikie” w pobliżu nowych budynków.



Fot. 1. Fragment ulicy Wybrzeże Wyspiańskiego we Wrocławiu

Można by rzec, że przez swoje decyzje władze miasta planują przyrost ruchu samochodowego i zatłoczenia na ulicach. Określone działania zachęcające do korzystania z samochodu w dojeździe na uczelnię stoją chyba w sprzeczności z deklaracjami o promowaniu komunikacji szynowej. Co gorsza, zniechęcanie dotyka najbardziej wrażliwej grupy społecznej (w sensie zachowań komunikacyjnych), jaką są młodzi ludzie. Studenci, którzy dopiero co zdobyli lub jeszcze nie mają prawa jazdy, niejako przyzwyczajeni są do korzystania z komunikacji zbiorowej. Ogromny wysiłek kierowany jest w wielu krajach Europy na nakłonienie tej grupy społecznej, aby nie porzucali alternatywnych form podróżowania na rzecz samochodu. Gdy, w chwili wkraczania w dorosłość porzuci się komunikację zbiorową, to już się do niej nie wróci. Osoby przyzwyczajone natomiast do korzystania w mieście z tramwajów czy autobusów będą często korzystać z tej formy transportu, na przykład w dojazdach do pracy. Mogą świadomie poszukiwać takiego miejsca pracy i zamieszkania, które jest dobrze skomunikowane transportem zbiorowym. Będą przekazywać określone zachowania komunikacyjne swoim dzieciom. Zapewnienie atrakcyjnej i „bliskiej” komunikacji tramwajowej dla grupy osób studiujących ma więc bardzo daleko idące implikacje.

Wyznaczenie w Planie ZSTS konkretnych tras dla komunikacji szynowej ma na celu rezerwację terenu pod przy-

szłą budowę torowiska tramwajowego. W odniesieniu do opisywanego wyżej połączenia jego uwzględnienie, bądź nie, istotne jest już obecnie w kontekście MPZP dla placu Społecznego, planów nowych obiektów Politechniki (GeoCentrum), mostu łączącego oba brzegi Odry pomiędzy starymi a nowymi budynkami uczelni, czy docelowej koncepcji organizacji ruchu przy Politechnice. Most integrujący kampus przeznaczony może być wyłącznie dla pieszych i rowerzystów, ale wyobrazić sobie można także jego wersję z torowiskiem dla tramwajów. Trzeba przemyśleć rozwiązanie docelowe, przewidzieć rezerwy terenu, a może nawet wykonać wcześniej szersze podpory dla przyszłego mostu? Należy jednocześnie pamiętać, że most Grunwaldzki pozostaje już od ponad stu lat najbardziej na wschód wysuniętą wrocławską przeprawą przez Odrę wyposażoną w tory tramwajowe. Nie planuje się rozszerzenia sieci ani przez most łączący ulicę Armii Krajowej z Wielką Wyspą, ani też w ciągu wschodniej obwodnicy miasta. Być może należy już teraz przewidzieć zwiększone zapotrzebowanie na przewozy w przyszłości i wzbogacić siatkę połączeń tramwajowych o dodatkowe oko? Dowodem na dalekowzroczną politykę Wrocławia z przeszłości może być wytyczenie rezerwy pod wschodni odcinek Obwodnicy Śródmiejskiej wzdłuż ulicy 9 Maja już ponad osiemdziesiąt lat temu.

Obecne zakorkowanie Wrocławia jest w dużej mierze spowodowane brakiem rozwoju tras komunikacji szynowej na przestrzeni ostatnich lat. Od końca lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku nie rozbudowywano tras tramwajowych w kierunku nowych osiedli. Dopiero obecnie realizuje się jeden nowy odcinek, a drugi jest na etapie planowania. W minionych latach nie poczyniono też żadnych inwestycji na rzecz obsługi trakcją szynową silnie rozbudowujących się przedmieść Wrocławia. W dalszym więc ciągu wiele dużych osiedli nie jest obsługiwanych komunikacją szynową. Skala rozbudowy osiedli podmiejskich powoduje wciąż narastający ruch samochodów. Autobusy nie są w stanie zapewnić takich standardów obsługi jak komunikacja szynowa, a poza tym grzęzną w korkach. Wielu ludzi z konieczności podróżuje samochodem, gdyż nie ma praktycznie wyboru. Najczęściej wymienianymi argumentami przemawiającymi za wyborem danego środka transportu są jego szybkość, komfort oraz koszt przejazdu [4]. Komfortem, zwłaszcza biorąc pod uwagę stan dzisiejszego taboru tramwajowego, komunikacja zbiorowa raczej nie jest w stanie przyciągnąć pasażerów samochodów. Również koszty posiadania samochodu, zwłaszcza oszczędnego i niewielkiego, nie przekraczają dzisiaj możliwości statystycznego Kowalskiego, więc ewentualna zachęta cenowa w postaci biletów okresowych coraz rzadziej stanowi decydujące kryterium.

Jedynym polem, na którym planiści komunikacji zbiorowej mają szersze możliwości działania, jest więc skracanie czasu podróży, liczonego „od drzwi do drzwi”. Dawno już bowiem okazało się, że przyspieszanie tramwaju, zwłaszcza przez umieszczenie wydzielonego torowiska na pasie rozdziału szerokiej arterii samochodowej, nie jest w stanie skrócić czasu podróży, jeżeli wiąże się z odległym dojściem

do rzadko rozmieszczonych przystanków. Dlatego nowo projektowane trasy tramwajowe już od lat 90. XX wieku przecinają obszary centralne miast, w których ograniczono dostęp samochodów, a część ulic poznaczono całkowicie dla komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej. Rozwiązanie takie okazało się nieporównywalnie tańsze i bardziej atrakcyjne od premetra czy normalnego, ciężkiego metra [5]. Przybliżenie ciągów komunikacyjnych do wielkich generatorów ruchu okazało się być kluczem do zachęcenia znaczącej części społeczeństwa do korzystania z komunikacji zbiorowej, a przede wszystkim tramwajowej.

Podsumowanie

O zakorkowaniu Wrocławia lub uwolnieniu go od zatorów w przyszłości zadecyduje zakres rozbudowy sieci transportu. Im więcej generatorów ruchu w mieście oraz strefie podmiejskiej dostępnych będzie tramwajami lub koleją, tym więcej osób skorzysta z tej formy transportu. Odwrotnie, jeżeli pozabawi się dostępu do komunikacji szynowej określone części miasta, to osoby tam podróżujące wybiorą własny samochód. W tej sytuacji rezygnacja z poprawy dostępności tramwajem rozbudowującego się kampusu Politechniki, generującego ruch tysięcy podróżnych, wygląda jak zamierzone powiększenie korków w skali całej aglomeracji. Osoby, które mogłyby korzystać z systemu Park and Ride i zostawiać swój samochód na obrzeżu miasta, by dalszą podróż kontynuować tramwajem, nie skorzystają z tego rozwiązania, nie mogąc dojechać tramwajem na Politechnikę.

Powyższa sytuacja jest wynikiem planowania przestrzennego Wrocławia, które w znikomym stopniu uwzględnia potrzeby i specyfikę transportu zbiorowego. Plany miejscowe wywodzące swoje rozwiązania szczegółowe ze Studium wyraźnie pokazują brak spójnej i zdecydowanej

woli realizacji zapisów polityki transportowej [6]. Widoczny jest brak rozumienia działań, które mogą spowodować ograniczenie ruchu pojazdów i promować alternatywne środki transportu, pomimo stanowczo brzmiącego zapisu polityki wyznaczającego hierarchię priorytetów przy kształtowaniu podstawowego układu komunikacyjnego miasta: *Poprawę warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej można osiągnąć poprzez traktowanie tramwajów i autobusów, jako 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.*

Literatura

1. *Zintegrowany System Transportu Szynowego Aglomeracji i we Wrocławiu*, www.um.wroc.pl
2. *Projekt zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia*, www.um.wroc.pl
3. Gisterek I., Makuch J., *Rola placu Społecznego dla komunikacji tramwajowej we Wrocławiu*, w: „Transport Miejski i Regionalny” nr 11/2009.
4. *Light Rail for Liveable Cities*, UITP Position Paper, nr 6/2001.
5. Groneck Ch., *Französische Planungsleitbilder für Straßenbahnsysteme im Vergleich zu Deutschland*, rozprawa doktorska, Wuppertal, 2007.
6. Uchwała nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 w sprawie polityki transportowej Wrocławia.

Z działalności SITK RP

XXX Zwyczajny Zjazd Delegatów SITK (część I)

W dniach 6–8 maja 2010 roku w Solinie odbył się XXX Zwyczajny Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP. Data Zjazdu zbiegła się z obchodzoną w bieżącym roku 170-leciem powstania polskich stowarzyszeń technicznych.

Prezydium Zjazdu pracowało w składzie:

- kol. Tomasz Siwowski (O/Rzeszów) – Przewodniczący Zjazdu
- kol. Władysław Rawski (O/Lublin) – Zastępca Przewodniczącego Zjazdu
- kol. Andrzej Koper (O/Kielce) – Zastępca Przewodniczącego Zjazdu
- kol. Żaneta Bąkowska (O/Szczecin) – Sekretarz
- kol. Marzenna Dubowska (O/Białystok) – Sekretarz



Fot. 1.
Prezes Antoni Szydło
otwiera XXX Zwyczajny
Zjazd Delegatów SITK RP

Tradycyjnie na początku obrad wręczono odznaki resortowe i stowarzyszeniowe.

Odnaki resortowe wręczył z upoważnienia ministra infrastruktury kol. Antoni Szydło wraz z Prezesem Honorowym SITK RP Wiesławem Starowiczem. Odnaki otrzymali:

- **„Zastużony dla Transportu”:**
 1. Jan Lachor (O/Radom),
 2. Andrzej Rajman (O/Rzeszów),
 3. Kazimierz Ślącza (O/Rzeszów).
- **„Zastużony dla Drogownictwa”:**
 1. Paweł Chamięto (O/Rzeszów),
 2. Jacek Wołoszyński (O/Rzeszów).
- **„Zastużony dla Kolejnictwa”:**
 1. Grzegorz Cioch (O/Rzeszów),
 2. Stanisław Wietrzyński (O/Radom).

Odnaki Stowarzyszeniowe wręczyli Prezes Antoni Szydło i Prezes Honorowy Senior Andrzej Gołaszewski. Złotą Honorową Odznakę SITK RP z diamentem otrzymali:

- Oddział SITK RP w Bydgoszczy
- Członkowie SITK:

Dalszy ciąg tekstu na stronie 58