



Politechnika Wroclawska

Mobilność w centrum

dr inż. Igor Gisterek

Zakład Infrastruktury Transportu Szynowego



Zakres wystąpienia

- Zapotrzebowanie na mobilność
- Mobilność dostarczana (zapewniana)
- Mobilność we własnym zakresie
- Wnioski z zatłoczenia centrum



Zapotrzebowanie na mobilność

- Trwający od zakończenia wojny proces uzupełniania luk w zabudowie jeszcze długo się nie zakończy
- Wpływ na mobilność w centrum ma polityka przestrzenna miasta i jego otoczenia, pozwalająca na niekontrolowany przyrost osiedli dowolnej gęstości zabudowy na rogatkach miasta i w jego sąsiedztwie



- Nowo budowane osiedla w większości przypadków ciążą do szeroko rozumianego centrum, zarówno z powodu miejsc pracy (szkoły,...) ich mieszkańców, jak i pustyni monofunkcyjnej, w jakiej są osadzone
- Nie istnieją powiązania logiczne pomiędzy miejscem budowy osiedla, a istniejącymi i planowanymi ciągami transportowymi



W wyjątkowych przypadkach podejmowane są próby ratowania sytuacji „po fakcie”:



Trzebnicka

Zakładowa

E. LECLERC

PROMENADY WROCLAWSKIE

NOWY PRZYSTANEK PRZY TRZEBNICKIEJ

Trzebnicka

PODPISZ E-PETYCJĘ

The complex block is a promotional graphic for a new bus stop. It features a blue background with white and green accents. At the top, there is a shopping cart icon and the text 'E. LECLERC'. Below this, the street name 'Zakładowa' is repeated three times. A green square icon with a bus symbol is connected by a dashed white line to a white speech bubble containing the text 'PROMENADY WROCLAWSKIE'. The main headline in large, bold, blue letters reads 'NOWY PRZYSTANEK PRZY TRZEBNICKIEJ'. At the bottom, there is a call to action 'PODPISZ E-PETYCJĘ' followed by a green checkmark icon. The street name 'Trzebnicka' is written vertically on both the left and right sides of the graphic.



Problemy z mobilnością w centrum w mniejszym stopniu wynikają z zapotrzebowania wewnętrznego. Zdecydowana większość przemieszczeń „do” i „z” jest generowana poza centrum. Podróże rozpoczęte jako samochodowe rzadko kiedy kończą się przesiadką.



Mobilność zapewniana

- System transportu zbiorowego
- Rowery
- Transport pieszy

Zasadniczym problemem jest jakość i dostępność infrastruktury dedykowanej powyższym. Problemy występują w każdym z tych obszarów transportu.



Transport zbiorowy

- Zasięg infrastruktury na obszarze centrum zasadniczo nie zmienił się przez ostatnich 30 lat
- Prędkość komunikacyjna utrzymuje się na żenująco niskim poziomie (ok. 13 km/h tramwaje)
- Niewystarczający zakres inwestycji oraz spadek atrakcyjności owocują coraz mniejszą liczbą pasażerów (spadek 50% co kilka lat)



Jakość i zakres inwestycji

- Inwestycje w KZ najczęściej są tylko dodatkiem do rozdmuchanego programu rozbudowy infrastruktury drogowej
- Inwestycje wieloetapowe zostały poobcinane (T +) albo się ślimaczą (ITS)
- Jakość prac prowadzonych przy budowie i remontach jest niewiarygodnie niska, co owocuje szybkim zużyciem, hałasem i drganiami (pogarsza się wizerunek)







fot. jan_niezbedny



Usprawnienia na siłę

- Wcześniejsze rozploty - konsekwencją nienormatywna wysokość krawędzi peronowych, wydłużenie czasu wymiany pasażerów, dłuższy postój na przystanku
- Wydzielenia torowisk pt. 130% normy: brak uzasadnienia ruchowego, brak rzetelnych badań, konsekwencją pogorszenie warunków ruchu pojazdów KZ
- Przyczyna opóźnień leży gdzie indziej

fot. polskathetimes





Rowery

- Powstająca infrastruktura rzadko kiedy jest zachęcająca i pozwala na wygodne i bezkolizyjne pokonywanie większych odległości
- Pomimo niesprzyjających okoliczności udział transportu rowerowego ciągle wzrasta, co jest zjawiskiem ze wszechmiar pozytywnym



04.07.2012



- Istniejącym ciągom daleko do utworzenia spójnej sieci
- Dłuższe odcinki przynoszą większe korzyści, niż równa im suma długości odcinków krótszych
- Ciągi urywają się w miejscach przypadkowych, najczęściej podyktowanych zakresem remontu drogi, przy której leżą

fot. rowery.eko.org.pl



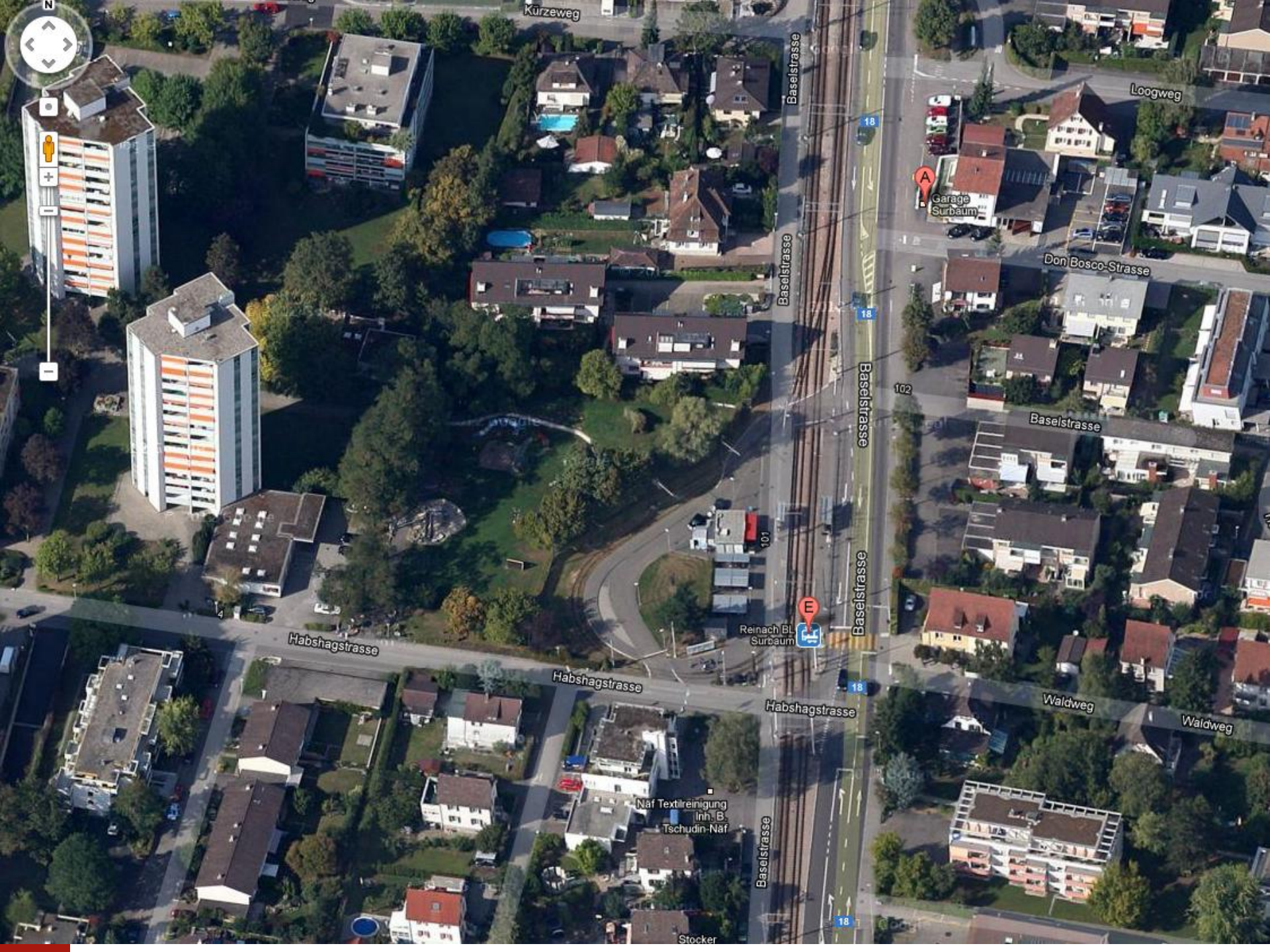


- Pomimo wysiłków zainteresowanych budowa spójnych ciągów transportowych dochodzących do centrum i przecinających je w podstawowych relacjach trwa zbyt długo, a wielkość środków przeznaczanych na poprawę sytuacji nie jest powiązana z rosnącym natężeniem ruchu
- (rowery i KZ) chronicznie brakuje infrastruktury pozwalającej na dogodne przesiadki typu P+R



OFFICE SURBAUM

Surbaum



Kürzeweg

Baselstrasse

Loogweg

A
Garage
Surbaum

Don Bosco-Strasse

18

18

Baselstrasse

102

Baselstrasse

Baselstrasse

E
Reinach BL
Surbaum

18

Habshagstrasse

Habshagstrasse

Habshagstrasse

Waldweg

Waldweg

Näf Textilreinigung
Inh. B.
Tschudin-Näf

Stocker

18



Infrastruktura piesza

- Jakość remontowanych ciągów jest zadowalająca*
- Pilnej poprawy wymagają czasy dojścia związane z brakiem priorytetu dla tego rodzaju ruchu
- Konieczne są też korekty długości dojść, nadmiernie wydłużonych przez likwidacje przejść czy trasowanie od ekierki



diastudenta.cz

ZD 26FN



fot. wroclowe.info



Podsumowanie

Poziom mobilności w centrum Wrocławia nie zmienia się w sposób zasadniczy:

- zmarnowano szansę, jaką dawało otwarcie AOW i wyrzucenie dużej części ruchu tranzytowego poza centrum
- w efekcie poprawie uległa płynność ruchu samochodowego, bez znaczących zmian w pozostałych gałęziach transportu



- zasadniczy ciężar inwestycji został położony na rozbudowę infrastruktury drogowej i ulicznej, mimo prób „ukrywania” tego np. jako wydatki na KZ
- ze względu na ekstremalnie trudną sytuację finansową miasta nie można w dającej się przewidzieć przyszłości liczyć na wielkie inwestycje, wpływające na podział struktury ruchu (SKM)



- jest to dobry okres na pracę NGO, polegającą głównie na monitorowaniu procesów projektowych oraz działalności oświatowej
- następny boom inwestycyjny rozpocznie się około 2015-16 roku ze względu na pełne uruchomienie nowej perspektywy budżetowej UE, przy czym nacisk zostanie położony na transport pozasamochodowy