

Jednym z największych wyzwań stojących przed polskimi miastami jest dobra organizacja ruchu miejskiego i optymalizacja zarządzania transportem. Zjawiskiem powszechnym jest stale rosnąca liczba pojazdów, kierowcy stoją w coraz większych korkach, a sprawne poruszanie się oraz znalezienie dogodnego miejsca do parkowania w centrach miast jest nie lada sztuką.

Wzorem miast zachodnioeuropejskich miast również w stolicy Dolnego Śląska postawiono na alternatywne rodzaje komunikacji. Podjęto decyzję o uporządkowaniu systemu komunikacji zbiorowej, a zwłaszcza o poprawie jej jakości i skróceniu czasu podróży. Wspierane są też działania promujące w mieście rozwój komunikacji rowerowej. W celu osiągnięcia konkretnych efektów niezbędne okazało się podjęcie strategicznych, kompleksowych działań.

W 2009 roku w mieście wdrożono "Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu". Przedsięwzięciem objęto budowę nowych odcinków tras tramwajowych, modernizację istniejącej infrastruktury, uruchomienie systemu sterowania ruchem z priorytetem dla komunikacji tramwajowej, zakup nowoczesnego taboru tramwajowego i budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Dotychczas (stan na IV kwartał 2011 roku), zmodernizowano istniejące i wybudowano nowe odcinki linii tramwajowych, zakupiono nowoczesny tabor tramwajowy, a przede wszystkim uruchomiono trasy priorytetowego systemu Tramwaj Plus.

Realizacja zadań jest powiązana z przygotowaniem Wrocławia do przyjęcia gości Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Do powodzenia założonych zadań przyczynił się bez wątpienia „Zintegrowany System Transportu Szynowego”, który stał się narzędziem optymalizującym potrzeby i konkretne przedsięwzięcia w zakresie organizacji ruchu miejskiego zarówno w zakresie bieżących działań jak i perspektywnie.

Sytuacja miasta przed realizacją tego wdrożenia

Wrocław - jak większość polskich dużych miast - od lat boryka się z korkami i brakiem miejsc parkingowych. Utrudnia to osobom korzystającym z własnego środka lokomocji dojazd do pracy, powoduje frustracje i niezadowolenie mieszkańców. Stan komunikacji zbiorowej odziedziczony po poprzedniej epoce również pozostawia wiele do życzenia. Większość taboru tramwajowego i torowisk jest przestarzała, torowiska są prowadzone niejednokrotnie w osi jezdni, tramwaje stoją w korkach. Stan torowisk nie pozwala na szybką jazdę, linie tramwajowe nie są wytyczone optymalnie.

Miasto poprzez organizację dużej ilości imprez rangi międzynarodowej, jak również poprzez stałą zmianę swojego wizerunku gości coraz więcej turystów. Zwiększa się też dynamicznie liczba studentów na wrocławskich uczelniach, gdyż coraz więcej osób przyjeżdża na studia z innych regionów kraju i z zagranicy. Zaniechanie działań w zakresie poprawy organizacji komunikacji w mieście mogłoby doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego Wrocławia.

Ogólne podejście do realizacji przedmiotowego zadania

Projekt "Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu" (ZSTS) jest przedsięwzięciem rozwojowym miasta służącym zwiększeniu roli transportu publicznego oraz integracji miasta z regionem (aglomeracją). Celem przedsięwzięcia jest poprawa stanu komunikacji na terenie miasta. Zasadnicza koncepcja przewiduje zwiększenie atrakcyjności połączeń tramwajowych o podwyższonym standardzie. Mowa o uruchomieniu nowych linii podsystemu "Tramwaj Plus" oraz

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: niedziela, 06, listopad 2011 23:00

Rafał Rudka

Odśloni: 1718

podsystemu "Tras Średnicowych", z jednoczesnym wykorzystaniem tych podsystemów dla obsługi najbardziej obciążonych relacji przewozowych.

Oznacza to w efekcie, iż podsystemy te będą obsługiwać w możliwie wysokiej częstotliwości obszary śródmiejskie, pozostawiając obsługę osiedli peryferyjnych tzw. tramwajom klasycznym, zaś tam, gdzie brak linii tramwajowych – autobusom miejskim.

ZSTS dotyczy głównych ciągów komunikacyjnych miasta i obejmuje swoim wpływem około 60% sieci tramwajowej Wrocławia z uzupełnieniem jej o kilka nowych elementów (w tym – dojazd do Stadionu EURO 2012™).

Wyodrębniono więc trzy priorytetowe linie tramwajowe:

- Pierwsza linia podsystemu Tramwaj Plus (TP1) Gaj – Kozanów – Stadion EURO 2012 jest podstawowym rozwiązaniem dla obsługi Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™, łącząc południowe dzielnice miasta poprzez rejon Dworca PKP i PKS, śródmieście ze Stadionem; równocześnie ta nowa linia usprawnia powiązania jednego z największych osiedli Wrocławia (Kozanów) ze śródmieściem.
- Druga linia podsystemu Tramwaj Plus (TP2) funkcjonowałaby od pętli Pilczyce do pętli Stadion Olimpijski stanowiąc drugą średnicę wiążącą rejon Pilczyc i także Stadion ze ścisłym centrum miasta, i dalej z Wielką Wyspą.
- Trzecia przewidziana w Projekcie Trasa Średnicowa (TS) ma przebieg od pętli Cmentarz Grabiszyński do pętli Kromera (południowy zachód – północny wschód), z poprowadzeniem trasy przez plac Dominikański w Centrum i dalej na północ przez pl. Bema do pl. Kromera.

ZSTS dotyczy połączenia centrum miasta z ważnymi dla miasta ośrodkami sportu i kultury. Efekt uzyskano to poprzez utworzenie połączeń pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi Gaj, Kozanów, Pilczyce, z centrum Wrocławia oraz Dworcem PKP i PKS, ośrodkami sportowymi – Stadionem Euro 2012™ i Stadionem Olimpijskim, ośrodkami edukacji - Politechniką Wrocławską, Uniwersytetem Przyrodniczym, ośrodkami kultury, w tym Narodowym Forum Muzyki, Teatrem Polskim, Teatrem Muzycznym Capitol, Muzeum Współczesnym Wrocławia itp. Wybudowane w ramach ZSTS nowe odcinki torowisk tramwajowych i towarzysząca im infrastruktura (stacje prostownikowe, zespoły przystanków) zapewniają podłączenie istniejących i nowych dużych osiedli Wrocławia do miejskiego systemu komunikacji tramwajowej. Uzyskano również możliwość bardzo dobrego skomunikowania głównych lokalizacji imprez zaplanowanych na rok 2012 Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej: stadionu miejskiego, centrum miasta wraz ze Strefą Kibica, dworca głównego PKP i PKS oraz pozostałych stacji kolejowych.

Uruchomione nowe linie tramwajowe oferują pasażerom wysoki standard obsługi. Uzyskano to dzięki zakupowi nowych pociągów tramwajowych oraz modernizacji i rozbudowie infrastruktury (nowe torowiska, nowoczesny system zasilania trakcji). Wdrażany sukcesywnie ZSTS spowoduje, iż tramwaje na tych liniach będą płynnie i szybko przejeżdżać miasto dzięki organizacji sterowania ruchem z priorytetową obsługą tramwajów.

Przedsięwzięcie integruje różne systemy transportowe – tramwajowy, kolejowy, autobusowy oraz transportu indywidualnego. Docelowo zaś pozwala na połączenie systemu zarządzania transportem publicznym z zarządzaniem parkingami w śródmieściu i włączenia go do układu "PARK and RIDE", co Wrocław planuje w nieodległej przyszłości..

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: niedziela, 06, listopad 2011 23:00

Rafał Rudka

Odśloni: 1718

Łączne nakłady inwestycyjne związane z ZSTS to 613 578 385,33 PLN netto (748 145 000 PLN brutto), w tym dotacja ze środków UE w kwocie 362 011 247 PLN (co stanowi 59% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia). Pierwsze wydatki związane z fazą przygotowawczą zostały poniesione w latach 2008-2009. Wydatki związane z fazą realizacyjną ZSTS rozpoczęły się w 2009 roku. Koszty działań w pozostałej części (41%) ponoszone są z budżetu miasta i ze środków własnych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Sp. z o.o. Dotychczas wydano ok. 410 mln zł (IV kwartał 2011).

Rezultaty przedmiotowej realizacji

Zintegrowany System Transportu Szynowego we Wrocławiu oprócz uporządkowania strategicznej koncepcji zarządzania transportem miejskim przyczynił się do budowy i uruchomienie trzech nowych linii tramwajowych, dwóch węzłów przesiadkowych, systemu obszarowego sterowania ruchem z priorytetem dla tramwajów, dostawy nowego taboru oraz realizacji zadania dodatkowe niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania systemu tramwajowego na ciągach komunikacyjnych objętych ZSTS.

Według stanu na IV kwartał 2011 roku zrealizowano przedsięwzięcie w ponad 90%. Do użytku oddano 0,9 km nowych torowisk (łącznie zostanie zbudowanych 5,3 km, których budowa trwa) i zmodernizowano 6,95 km (trwa modernizacja 0,1 km). Uruchomiono dwie linie podsystemu Tramwaj Plus. Od 3 września 2011 osiem nowych tramwajów linii 33+ kursuje na trasie Stadion Olimpijski – Pilczyce z częstotliwością co 12 minut, a dziewięć linii 32+ na trasie Gaj – Pilczyce, również z częstotliwością co 12 minut. Nowe tramwaje marki Skoda 19T są wyposażone w system schładzania powietrza, monitory LDC, kamery monitoringu wewnątrz i na zewnątrz, a także specjalnie wyróżnione siedzenia.

Tramwaj Plus łatwo odróżnić od klasycznych tramwajów dzięki oznakowaniu, które wybrali wrocławscy internauci. Niebieskie boki tramwajów zdobi kolorowe konfetti. W szybkich pociągach w większości zrezygnowano z siedzeń ustawionych bokiem do kierunku jazdy. Siedzenia zgrupowane są zazwyczaj w czwórki ustawione przodem (lub tyłem) do kierunku jazdy. *"Zrobiliśmy to na wniosek samych wrocławian, którzy wolą podróżować zwrócenii twarzami do siebie – mówi wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski – zgodnie z sugestiami pasażerów miejsce dla matki z dzieckiem w Tramwaju Plus to nie dwa połączone siedziska, ale jedna szeroka kanapa. Dzięki temu tramwaj jest naprawdę przyjazny pasażerowi"*. Łatwiej jest także rowerzystom dzięki wydzieleniu miejsca do przewożenia rowerów lub wyjątkowo dużego bagażu. Nowością są zainstalowane w środku specjalne monitory, na których wyświetlane są w czasie jazdy przydatne informacje, w tym opis trasy tramwaju, możliwe przesiadki na poszczególnych przystankach, a także czas oczekiwania na następne połączenie (załącznik nr 4). Cechą charakterystyczną Tramwaju Plus jest jego dwukierunkowość. Jego zastosowanie umożliwiło rezygnację z budowy kosztownej, często trudnej do wykonania pętli tramwajowej. W ramach ZSTS miasto nie musiało więc pozyskiwać gruntów pod pętle tramwajowe. Uniknięto wielu poważnych komplikacji, gdyż w niektórych miejscach budowa pętli, ze względu na gęstą zabudowę, byłaby technicznie niemożliwa.

Do zakończenia i pełnego wdrożenia Zintegrowanego System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu pozostało już niewiele elementów. W budowie jest kilka kilometrów nowych, dotąd nieistniejących torowisk, prowadzących do nowego stadionu miejskiego z myślą o EURO 2012. Ponadto na ukończeniu są dwa zintegrowane węzły przesiadkowe, jeden w okolicach stadionu, a drugi odnawianym (a praktycznie budowanym na nowo) dworcem PKP. Postęp prac zależy też od tych inwestycji. Tramwaj Plus w założeniu ma pełnić rolę "wrocławskiego szybkiego tramwaju". Prędkość maksymalna z jaką może się poruszać pociąg to 60 km/h. *„Chcemy, by Tramwaj Plus we Wrocławiu*

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: niedziela, 06, listopad 2011 23:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1718

osiągał średnią prędkość przynajmniej 20-25 km/h – mówi wiceprezydent Wojciech Adamski. „To można osiągnąć dzięki dobrej jakości infrastrukturze, tam gdzie tramwaj poruszać się będzie po wydzielonym torowisku. Drugim warunkiem jest odpowiednie zsynchronizowanie świateł, tam gdzie jezdnia będzie wspólna z ruchem kołowym. To zadanie dla systemu ITS, czyli Inteligentnego Systemu Transportu”. Zwieńczeniem udanego przedsięwzięcia stanie się wrocławski Inteligentny System Transportu. Ma on spełniać znacznie szerszą rolę, niż tylko sterowanie transportem szynowym.

Replikowalność wdrożenia w ramach innych samorządów

Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu porządkuje transport szynowy w mieście. Pasażerowie mogą podróżować bardziej komfortowo, a nowe linie Tramwaju Plus kursują szybciej i z większą częstotliwością. Wobec stale rosnącej liczby samochodów i niemożliwych do uniknięcia zatorów komunikacyjnych, potrzeba optymalizacji zarządzania komunikacją w miastach jest oczywista. Samorzady pragnące podjąć podobne działania powinny przede wszystkim stworzyć kompleksową koncepcję działania komunikacji zbiorowej. Działania incydentalne, wycinkowe, przestały już wystarczać.

We Wrocławiu oprócz strategicznej koncepcji uzyskano efekt dodatkowy – przygotowano spójny projekt, który uzyskał dofinansowanie z Unii Europejskiej. Wydaje się zarazem, że można, posiadając strategiczną koncepcję, realizować ją również za pomocą "małych kroków", starając się o środki zewnętrzne na poszczególne etapy.

Niezależnie od obranej drogi budowa spójnego systemu komunikacji zbiorowej to wyzwanie, które stoi dziś przed każdym dużym i średnim miastem w Polsce, zaś dla centrów aglomeracyjnych to konieczność, której odkładanie w czasie może przynieść trudne do oszacowania straty.