

Tezy podsumowania

Dyskusja o przyszłej wizji transportu publicznego jest ważnym elementem kształtowania wizji miasta przyszłości. W sytuacji słabości polskiego systemu planowania przestrzennego, inwestycje w system transportowy – paradoksalnie – należą do najłatwiejszych i najbardziej efektywnych sposobów kształtowania zagospodarowania przestrzennego na sąsiednich działkach. Tym samym transport jest kluczowym czynnikiem mogącym wspierać działania na rzecz ładu przestrzennego, jak i stymulować suburbanizację. Kształtowanie wizji mobilności Wrocławia w perspektywie 2030 r. wymaga więc szczególnie intensywnej i uczciwej debaty publicznej, która określi wizję, sprecyzuje narzędzia i będzie służyć budowie konsensusu społecznego wokół przyjętych rozwiązań technicznych i planistycznych.

1. Wprowadzenie

- a. Wrocław na tle innych miast Polski, pod kątem zrównoważonego rozwoju:
 - i. korzystne położenie geograficzne (m.in. szlaki komunikacyjne, płaskie miasto),
 - ii. bardzo wiele inwestycji poczynionych przez państwo (m.in. A4, AOW, S8, Dworzec Główny, E30) i władze regionalne (np. rozwój Kolei Dolnośląskich),
 - iii. innowacyjność i modelowe rozwiązania (np. śluzy rowerowe, zawężanie ulic, likwidacja przejść podziemnych);
- b. rozwój technologii a perspektywy na przyszłość:
 - i. potencjalne bariery rozwoju transportu (np. wyczerpywanie się możliwości poprawy przez dalszy rozwój ITS),
 - ii. w perspektywie 15 lat spopularyzują się nowe technologie (np. rowery i auta elektryczne) i dziś trzeba prognozować ich wpływ na zmianę zachowań komunikacyjnych;
- c. wyzwania na przyszłość:
 - i. debata powinna widzieć cel 2030, a nie skupiać się na obecnych problemach – definicja celu i narzędzi,
 - ii. niepewność finansowania po budżecie unijnym na lata 2014-2020,
 - iii. bariery prawne.

2. Ruch pieszy:

- a. potrzeba standardów:
 - i. czasy oczekiwania,
 - ii. jakość nawierzchni,
 - iii. estetyka odzwierciedlająca aspiracje miasta,
 - iv. szerokości odpowiadające natężeniom ruchu,
- b. działania organizacyjne:
 - i. potrzeba walki z nielegalnym parkowaniem,
 - ii. bieżące utrzymanie,
 - iii. poprawa praktyki projektowania dzięki „oficerowi pieszemu”,
- c. działania inwestycyjne:

- i. likwidacja przejść podziemnych,
- ii. gęstość przejść dla pieszych,
- iii. chodniki i drogi rowerowe na obrzeżach miasta,
- iv. oświetlenie, zieleń, mała architektura.

3. Ruch rowerowy:

- a. potencjał:
 - i. duże znaczenie wyższych uczelni, sektora bankowego i biurowego,
 - ii. zbieżność ruchu rowerowego z wizerunkiem miasta,
 - iii. wypracowane standardy,
 - iv. kapitał społeczny – organizacje pozarządowe;
 - v. duże znaczenie innowacyjnych rozwiązań w kształtowaniu najlepszej praktyki;
- b. potrzeby:
 - i. program inwestycyjny na dużą skalę, obejmujący również aglomerację,
 - ii. systemowe działanie na rzecz mobilności.

4. Ruch samochodowy:

- a. niewykorzystana szansa AOW:
 - i. brak równoległych działań na rzecz alternatywnych form mobilności,
 - ii. impuls dla gwałtownego wzoru poziomu motoryzacji,
- b. planowane inwestycje:
 - i. potrzeba weryfikacji programu inwestycyjnego pod kątem celów zrównoważonego rozwoju oraz możliwości finansowych,
 - ii. katalog wzorcowych przekrojów,
 - iii. potrzeba realokacji przestrzeni ulicznej w celu uspokajania ruchu samochodowego.

5. Transport publiczny i węzły intermodalne:

- a. planowanie na przyszłość:
 - i. problem chaosu przestrzennego i brak pewności planistycznej, a tym samym niemożliwość szacowania popytu na transport publiczny,
 - ii. idea „chronionych korytarzy transportu publicznego”,
 - iii. konieczność rezygnacji z „obudowywania” linii tramwajowych infrastrukturą drogową – należy poprawiać konkurencyjność transportu publicznego wobec samochodu,
 - iv. nie należy doktrynalnie przeciwstawiać ruchu autobusowemu, tramwajom – w pewnych sytuacjach linie mogą się na pewnych fragmentach pokrywać,
 - v. potencjał pasów autobusowo-tramwajowych,
 - vi. kolej aglomeracyjna jako niewykorzystana szansa,
- b. węzły intermodalne:
 - i. drogi dojścia do przystanków,
 - ii. intuicyjność rozwiązań i czytelność informacji,
 - iii. konieczność zachowania standardów decydujących o komforcie pasażerów, w zależności od rangi węzła przesiadkowego (np. zadaszenia, ławki, WC, miejsca do zabawy dla dzieci),
 - iv. sugestia aby realizować „Park&Ride” poza Wrocławiem – w aglomeracji.

6. Zakończenie z zachętą do dalszej dyskusji.