

Uwagi dot. Projektów flagowych / priorytetowych

Moim zdaniem sześć wymienionych przedsięwzięć flagowych/priorytetowych nie można nazwać zrównoważonym rozwojem transportu. Kolejno:

1. Aleja Wielkiej Wyspy - planowane wyłącznie dla ruchu samochodowego. Dlaczego nie przewiduje się poprowadzenia linii tramwajowej, która stanowiłaby doskonałe połączenie wschodniej części miasta z południową oraz alternatywę do wąskich gardeł (most Zwierzyniecki, rondo Reagana, most Grunwaldzki). Linia mogłaby łączyć się docelowo z trasami w ul. Ślężnej, Powstańców Śl., Hallera.
2. Linie tramwajowe w ul. Hubskiej i Długiej - odcinek w ul. Hubskiej trudno nazwać strategicznym dla sieci tramwajowej we Wrocławiu. Odcinek ten nie wnosi nowej jakości ani nie łączy nowych obszarów miasta z centrum lub innymi dzielnicami. Odcinek w ul. Długiej jest jak najbardziej oczekiwany, natomiast czy miasto ma pomysł na poprowadzenie linii pod wiaduktem kolejowym w razie opóźnienia jego przebudowy przez PLK?
3. Trasa na Nowy Dwór - bardzo oczekiwana, a decyzja o poprowadzeniu linii tramwajowej, która będzie spójna z resztą sieci transportowej (w odróżnieniu od tzw. metrobusu) była bardzo słuszna.
4. Oś Zachodnia - typowa trasa dla samochodów, generująca tranzyt przez miasto (Nowy Dwór). Gdzie tu jest transport zrównoważony?
5. ul. Buforowa - planowanie trasy dwujezdniowej nie jest dobrym pomysłem. Spowoduje dodatkowy napływ samochodów do centrum miasta. Dlaczego nie można zamiast tego poprowadzić linii tramwajowej w okolice ronda przy obwodnicy wschodniej i zbudować parking P+R? To mógłby być wzorcowy przykład na rozwój zrównoważony. A obecny projekt jest tylko generatorem ruchu samochodów do centrum - to jest kompletnie niezrozumiałe.
6. Połączenie ul. Raclawickiej i al. Piastów - następna błędna decyzja. Co to ma wspólnego z transportem zrównoważonym? Następna trasa dla samochodów generująca potoki pojazdów z dzielnic peryferyjnych do centrum. Ta trasa powinna być wyłącznie tramwajowa, tak żeby transport publiczny miał realną przewagę nad indywidualnym. Gdyby mieszkańcy Oporowa mieli szansę na szybki dojazd do centrum tramwajem przez Krzyki, o ile mniej samochodów tłoczyłoby się po ulicach miasta?

Podsumowując – tylko dwa na sześć kluczowych projektów można wpisać w strategię transportu zrównoważonego. To dosyć mało i nadal świadczy de facto o polityce miasta w kierunku rozwoju komunikacji samochodowej.

Uwagi ogólne dot. Planu transportowego

1. Rozwój sieci tramwajowej – w planie zauważa się brak szczegółowego planu rozwoju sieci tramwajowej z wyjątkiem projektów wymienionych jako kluczowe (tylko dwa?). Brak planu rozwoju sieci małymi krokami. Np. dlaczego nie planuje się przedłużania istniejących linii tak, aby łączyć kolejne osiedla? Przykładowo:
 - Przedłużenie linii w ul. Olszewskiego do Bartoszowic
 - Przedłużenie linii w ul. Kowalskiej na Swojczyce i/lub Psie Pole
 - Przedłużenie linii w ul. Ślężnej w okolice Ołtaszyna
 - Przedłużenie linii z Tarnogaju na Brochów

2. Drogi krajowej przez centrum miasta – dlaczego Wrocław nie dąży do likwidacji przebiegu dróg krajowych przez centrum. Eliminacja ruchu tranzytowego mogłaby znacząco zmniejszyć ogólne natężenie ruchu. Przykładowo:
 - Droga krajowa nr 5 – miała pierwotnie iść po nowej obwodnicy AOW – miasto świadomie utrwała przebieg przez obwodnicę śródmiejską
 - Droga krajowa nr 98 – dlaczego obwodnica wschodnia nie wyprowadza z miasta tego ruchu, a jest drogą wojewódzką
 - Droga krajowa nr 94 – dlaczego nie można wyprowadzić ruchu z miasta – mógłby to realizować planowany odcinek obwodnicy wschodniej od Siechnic do Bielán (A4) + A8 + odwodnica Leśnicy (i dlaczego budowa nowego odcinka drogi 94 nie jest finansowana przez budżet GDDKiA?)
3. Brak konkretnego planu rozwoju sieci parkingów P+R. Takie parkingi powinny powstawać na peryferiach miasta z dostępem do sprawnej linii transportu publicznego (autobus, tramwaj, ew. rower miejski).
4. Tramwaje dwusystemowe – dziwi upór miasta w analizowanie rozwiązania, które ma bardzo wiele praktycznych problemów do rozwiązania, w sytuacji gdzie wiele innych miast porzuciło taki absurdalny pomysł (np. Kraków ok. 15 lat temu).
5. Eliminacja dzikich parkingów w centrum – brak zdecydowanej polityki eliminacji dzikich parkingów poprzez odpowiednie zagospodarowanie terenów zielonych oraz masowe i skuteczne interwencje służb porządkowych
6. Brak planu na aglomeracyjną taryfę przewozową (jeden system biletowy i strefy). Wrocław jako trzon aglomeracji powinien kontynuować wspólną taryfę przewozową (nie tylko koleje w granicach miasta, ale wszystkie linie autobusowe w aglomeracji).
7. Miejska wypożyczalnia aut elektrycznych oraz dedykowane parkingi – to nie jest transport zrównoważony. To są nadal samochody, które zajmują przestrzeń miasta i nie rozwiązują systemowo żadnego problemu – przeciwnie, przyczyniają się do wzrostu natężenia ruchu. Jeśli miasto chce promować samochody elektryczne, to bardziej wskazana byłaby polityka zniżek za opłaty parkingowe dla takich aut i/lub opłaty wnietowe dla starych aut w centrum miasta.
8. Polityka parkingowa na przykładzie parkingu podziemnego przy Hali Stulecia – błędem było oddanie polityki biletowej prywatnej firmie – to miasto powinno kształtować politykę cen biletów i płacić firmie „za dostępność” obiektu stałą kwotę miesięczną. W rezultacie obiekt jest słabo wykorzystany w dni robocze, a miał szansę stać się parkingiem P+R dla tej części miasta.
9. Tabor tramwajowy niskopodłogowy – bardzo dobry kierunek rozwoju, natomiast zakup tramwajów typu Moderus to był duży krok wstecz. Z osobistego doświadczenia, komfort dla pasażerów jest fatalny – duża koncentracja osób w środkowej części pojazdu, tylko jedne drzwi w tej części (powolna wymiana pasażerów), jedyny automat biletowy (czyli jak ktoś wsiada innymi drzwiami i tak musi przeciskać się do środkowej części – najpierw schody pod górę, potem na dół do automatu, potem znowu pod górę do miejsca siedzącego), tylko dwa miejsca siedzące – czyli osoby starsze albo stoją, albo i tak muszą wchodzić po schodach.