

Rekomendacje Panelu Obywatelskiego

Lista rekomendacji, które zostaną poddane pod głosowanie 3 października 2020

Uwaga ogólna: Szanowni Państwo,

Raz jeszcze dziękuję za poświęcony czas na udział w historycznym pierwszym wrocławskim panelu obywatelskim. Na sam koniec raz jeszcze życzę Państwu odwagi, szczególnie że urząd może państwu próbować przekazać, że nie wszystko jest możliwe. Jeśli Państwo tak zdecydują, to się stanie.

Z poważaniem,

Jakub Nowotarski

I. Jaki środek transportu - uwagi wspólne dla wszystkich 5 osiedli

1. Modernizacja starej infrastruktury (horyzont 5-letni) - konieczna jest poprawa standardu istniejącej infrastruktury rowerowej w miejscach, gdzie nie spełnia ona podstawowych wymogów. Jeżeli ruch rowerowy wzrosnąć konieczne jest doprowadzenie do sytuacji, że infrastruktura rowerowa jest czytelna, wygodna i bezpieczna;

Popieramy, ale nie kosztem budowy nowych tras. Niektóre drogi rowerowe nie są zgodne z nowoczesnymi wymogami.

2. Poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego:
 - rozszerzyć sieć rowerową o gminy podmiejskie (we współpracy z tymi gminami),
 - połączenie infrastruktury rowerowej w spójną sieć,
 - tworzenie i rozwijanie sieci parkingów rowerowych,
 - bezpieczne i wyodrębnione drogi rowerowe,
 - poprawa oznakowania dróg rowerowych,
 - drogi rowerowe prowadzące wokół rynku + dodatkowe parkingi rowerowe, zakaz wjazdu rowerów na rynek.

Z postulatu należy wykreślić "zakaz wjazdu rowerem na Rynek" jako antyrowerowy. Ten zakaz został niedawno zniesiony. Najistotniejsze dla kwestii rowerowych są postulaty finansowania oraz spójnych i wydzielonych w centrum.

3. Nowe odcinki tramwaju realizowane jako trasy autobusowo-tramwajowe (tory + asfalt);

Popieramy. Autobusy mogą uzupełniać sieć tramwajową. Rekomendacja jednak powinna być z częściach osiedli.

4. Wspólne linie tramwajowo-autobusowe w ramach przystanków;

Rekomendacja jest niezrozumiała, powinna zostać przeformułowana.

5. Wydzielone torowiska tramwajowe: zielone, przystanki wiedeńskie lub antyzatoki;

Zdecydowanie popieramy, jednakże rekomendacja jest zbyt ogólna. i do niczego konkretnego nie zobowiązuje. Proponujemy, by np. przystanki wiedeńskie do 2022 r. powstały w ul. Reymonta, Sienkiewicza i Świdnickiej.

6. Odpowiedzią na pytanie "autobus czy tramwaj" jest "zieleń". Bez względu na rodzaj inwestycji, należy starannie chronić rośliny już rosnące i wykorzystywać nowe trasy jako okazję do zazieleniania miasta. Sam układ komunikacyjny powinien przypominać nerwicę liścia, przy czym w tym porównaniu główne osie to trasy kolei aglomeracyjnej, rozgałęzienia – linie tramwajowe, a drobne żyłki – trasy autobusowe;

Popieramy (zarówno w pytaniu 1 jak i 2). To nie jest odpowiedź na pytanie, jednak zieleń jest ważnym czynnikiem, który zmniejsza hałas i zanieczyszczenia. Warto doprecyzować o drzewa.

7. Projektowanie przystanków i pojazdów dostępnych dla wszystkich (osoby z niepełnosprawnościami);

Popieramy, warto doprecyzować o obowiązek przekształcenia do 2023 r. istniejących przystanków. Osoby niepełnosprawne powinny mieć swobodny dostęp do komunikacji miejskiej, także na osiedlach wymienionych w pytaniu nr 2.

8. Alternatywny transport, np. tramwaj wodny, metro, jako uzupełnienie bezemisyjnego transportu i osiągnięcie bezemisyjnego transportu w perspektywie 10-15 lat;

Zdecydowanie przeciwko. Metro zostało odrzucone przez mieszkańców i jest kilkanaście razy droższe, zatem nierealne. Tramwaj wodny wymaga analiz, ale nie jest alternatywą na wymienione osiedla.

9. Szybka kolej miejska:

- Przywrócenie dworca przy ul. Pułaskiego,
- Dworzec Arkady,
- Wspólna opłata na wszystkie środki transportu;

Zdecydowanie popieramy, niemniej jednak dla potrzeb Szybkiej Kolei Miejskiej potrzebne są również inne przystanki (Psie Pole: os. Sobieskiego, Maślice, Rychalska, Złotniki, Grabiszyńska, Karłowice, Armii Krajowej). Wnosimy o uzupełnienie rekomendacji.

10. Oparcie transportu międzydzielnicowego w mieście o transport szynowy - kolej miejską (aglomeracyjną) oraz tramwaj skomunikowany z koleją na stacjach /węzłach przesiadkowych. Kolej pomoże szybko i sprawnie wozić ludzi po mieście a równocześnie zniweluje korki poprawiając ofertę dla mieszkańców okolic Wrocławia. Tramwaj musi mieć priorytet, jak się da powinien być prowadzony bezkolizyjnie - by inwestycja w niego się opłacała musi REALNIE być bardziej atrakcyjny (szybszy) od samochodu;

Zdecydowanie popieramy, zwłaszcza priorytet dla tramwaju w sygnalizacji świetlnej. Proponujemy doszczegółowienie rekomendacji o realny priorytet dla wszystkich linii na wszystkich skrzyżowaniach, bo tego elementu w niej brakuje.

11. Łączenie poszczególnych środków komunikacji w spójny system (autobus lokalnie, tramwaj dla dużych potoków pasażerskich do centrum, pociągi częściej i z łatwymi przesiadkami) - Trzeba wykorzystywać możliwości i specyfikę każdego z dostępnych środków transportu. Pociąg powinien szybko przerzucać na drugą stronę miasta do węzła przesiadkowego. Tramwaj - szybko przewozić duże potoki pasażerskie do centrum miasta. Autobusy wjeżdżają głębiej w zabudowę mieszkaniową, mogą więc skrócić

czas dotarcia do komunikacji miejskiej, obsługiwać ruch między osiedlami i wewnątrz osiedli. System rowerów miejskich może stanowić uzupełnienie siatki połączeń na „ostatniej mili”;

Popieramy, jednakże rekomendacja jest zbyt ogólnikowa. Konieczne jest poparcie bardziej szczegółowych rozwiązań, jak np. wydzielone torowiska i buspasy, priorytet w sygnalizacji, rozbudowa węzłów przesiadkowych (np. uzupełnienie przystanków Galeria Dominikańska i pl. Jana Pawła II o przejścia na powierzchni).

12. Kolej miejska i tramwaje jako szkielet komunikacji we Wrocławiu:

- Współpraca miasta z urzędem marszałkowskim odnośnie kolei (utworzenie kolei aglomeracyjnej),
- Funkcjonalna infrastruktura park and ride na obrzeżach miasta i na stacjach kolejowych,
- Kampania informacyjna dla gmin ościennych;

Popieramy, tramwaje już są takim szkieletem, a kolej może nim być. Realizacja wymaga jednak konkretnych rekomendacji, np. w zakresie nowych przystanków kolejowych (wymienionych w komentarzu do pkt 9) oraz wykorzystania nieużywanych linii (jak w komentarzu do pkt 13).

13. Połączenie w spójny system komunikacji tramwajów + autobusów + SKM (jeśli by powstała) + kolei:

- zintegrowane przystanki,
- możliwość dalszej rozbudowy istniejących linii (wydłużanie ich oraz uwzględnienie w planach),
- ekologiczne rozwiązania w autobusach miejskich (napędy elektryczne, wodorowe, inne),
- budowa parkingów P&R przy węzłach komunikacyjnych,
- głównym środkiem transportu ma być tramwaj, linie tramwajowe mają być głównymi arteriami,
- tramwaj na wszystkie wymienione w drugim pytaniu panelu osiedla,
- budowana przez Młasto odnawialnych źródeł energii zasilających komunikację ,
- wykorzystanie nieużywanych linii kolejowych dla zbiorowego transportu szynowego,
- budowa wiaduktów kolejowych;

Popieramy, jednakże wszystkie te rekomendacje wymagają uszczegółowienia (np. jakie linie mają być wykorzystane - proponujemy linię na Muchobór Wielki oraz linię z Osobowic przez Sołtysowice w kierunku Psiego Pola).

14.

15. Przy końcowych przystankach linii tramwajowej powinny znaleźć się parkingi Park&Ride.

Popieramy, to oczywista sprawa. Jednakże rekomendacja powinna określać np. minimalną pojemność w konkretnych lokalizacjach (np. 500 aut na Maślicach, 800 aut na Jagodnie, itd.), a także lata budowy (podobne do lat budowy linii).

16. Tramwaj połączony ze ścieżką rowerową do 2030 roku

Jesteśmy przeciwko ustalaniu jednego roku dla wszystkich tras. Rekomendacje powinny określać konkretne lata dla poszczególnych tras (w częściach dotyczących tych linii). Drogi rowerowe warto dopisać do poszczególnych osiedli.

17. Trasa tramajowo-autobusowa wydzielona pasem zieleni.

Rekomendacje powinny ustalać daty, dlatego proponujemy trzymać się rekomendacji dla poszczególnych osiedli.

18. Zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku

Popieramy, ochrona klimatu to bardzo ważne zagadnienie.

19. Rekomendujemy przygotować etapowanie i budowę wszystkich linii tramwajowych na 5 analizowanych osiedli - realizacja co 3 lata

Jesteśmy przeciwko. Oznacza to bowiem budowę do roku 2035 r., a najbliższa perspektywa budżetowa Unii Europejskiej kończy się w 2030 r. Rekomendacje powinny określać konkretne lata dla poszczególnych tras (w częściach dotyczących tych linii), wszystkie bliższe niż 2035 r.

II. Jaki środek transportu na Jagodno

1. Tramwaj

Zdecydowanie popieramy. Trasa tramwajowa została obiecana mieszkańcom Jagodna, mieszkańcy chcą tego rozwiązania i jest to jedyny sposób, by sprawnie obsłużyć to osiedle. W przeciwieństwie do innych osiedli, brakuje tutaj jednak daty.

*Więcej o tym, dlaczego rekomendujemy tramwaj:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-stawiamy-na-tramwaje/>.*

2. Stworzenie linii autobusowej z buspasem.

Jesteśmy zdecydowanie przeciwko. Autobus z buspasem będzie wymagał przesiadki na drodze do centrum, a do tego jest znacznie mniej wydajny i efektywny.

3. Dla osiedla Jagodno ze względu na wypracowane i pozytywnie zaopiniowane przez Radę Osiedla rozwiązanie przejściowe-autobusowe rekomenduje się najpierw budowę jezdni autobusowej w śladzie zaprojektowanego tramwaju wraz z pozostawieniem miejsca na wbudowanie w przyszłości szyn. (Dodatkowo przystanek Iwony wraz z parkingiem P&R).

Jesteśmy przeciwko zapisaniu w rekomendacjach panelu, gdyż może być to wymówka dla przeciągania i utrudniania rozmów z PKP. W rekomendacjach powinien znaleźć się jednoznacznie tramwaj.

4. Rekomendujemy budowę wiaduktu Buforowa/Wysoka i bezkolizyjny przystanek.

Rekomendacja jest bezprzedmiotowa, Wysoka nie znajduje się na Jagodnie.

III. Jaki środek transportu na Maślice

1. Budowa linii tramwajowej do 2023 roku.

Zdecydowanie popieramy, szczególnie z datą. Trasa tramwajowa została obiecana mieszkańcom Maślic, mieszkańcy chcą tego rozwiązania i jest to jedyny sposób, by sprawnie obsłużyć to osiedle. Należałoby jednak doprecyzować, że chodzi o trasę aż do planowanej stacji kolejowej (wraz z jej budową).

*Więcej o tym, dlaczego rekomendujemy tramwaj:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-stawiamy-na-tramwaje/>.*

2. Budowa linii autobusowej.

Jesteśmy zdecydowanie przeciwko. Autobus z buspasem będzie wymagał przesiadki na drodze do centrum, a do tego jest znacznie mniej wydajny i efektywny.

IV. Jaki środek transportu na Muchobór Wielki

1. Budowa linii tramwajowej do 2026 roku

Zdecydowanie popieramy, szczególnie z datą. Trasa tramwajowa została obiecana mieszkańcom Muchoboru Wielkiego, mieszkańcy chcą tego rozwiązania i jest to jedyny sposób, by sprawnie obsłużyć to osiedle.

*Więcej o tym, dlaczego rekomendujemy tramwaj:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-stawiamy-na-tramwaje/>.*

2. Budowa linii autobusowej z wydzieloną trasą

Jesteśmy zdecydowanie przeciwko. Autobus z buspasem będzie wymagał przesiadki na drodze do centrum, a do tego jest znacznie mniej wydajny i efektywny.

3. Zakończenie prac nad łącznikiem Graniczna-Smolec na Muchoborze;

Bez opinii.

4. Modernizacja infrastruktury i przeniesienie ruchu tranzytowego z ulicy Gagarina;

Rekomendacja niejasna, nie wiadomo, co znaczy "modernizacja infrastruktury".

5. Dla osiedla Muchobór Wielki rekomenduje się obsługę poprzez linie autobusowe prowadzone wzdłuż obecnie budowanej wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej na Nowy Dwór (TAT). Powinna ona być kontynuowana jako wydzielona trasa autobusowa do Muchoboru Wielkiego.

Jesteśmy zdecydowanie przeciwko. Trasa tramwajowa na Nowy Dwór powinna być kontynuowana jako trasa tramwajowa na Muchobór Wielki, bez przesiadek na autobusy.

6. Budowa buspasa zamiast pasa zieleni.

Jesteśmy zdecydowanie przeciwko. Autobus z buspasem będzie wymagał przesiadki na drodze do centrum, a do tego jest znacznie mniej wydajny i efektywny

7. Włączenie infrastruktury kolejowej w miejską komunikację osiedlową

Popieramy, w ramach systemu kolei miejskiej. Rekomendacja powinna być konkretna i przewidywać ruch kolejowy na linii kolejowej przez Muchobór Wielki, wraz z przystankami przy Trawowej i rondzie Pileckiego.

V. Jaki środek transportu na Ołtaszyn

1. Budowa tramwaju do 2024 połączona z budową bezkolizyjnego wiaduktu przez tory kolejowe.

Zdecydowanie popieramy, szczególnie z datą, można też zarekomendować przedłużenie w kierunku Wysokiej np. do 2028 r.

*Więcej o tym, dlaczego rekomendujemy tramwaj:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-stawiamy-na-tramwaje/>.*

2. Budowa linii autobusowej.

Jesteśmy zdecydowanie przeciwko. Autobus z buspasem będzie wymagał przesiadki na drodze do centrum, a do tego jest znacznie mniej wydajny i efektywny

VI. Jaki środek transportu na Psie Pole

1. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 1
2. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 2
3. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 3

4. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 4
5. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 5
6. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 6
7. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 7
8. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 8

Zdecydowanie popieramy tramwaj, konieczne jest określenie daty budowy, jak przy innych osiedlach. Wariant realizacji powinien być wybrany przez ekspertów.

*Więcej o tym, dlaczego rekomendujemy tramwaj:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-stawiamy-na-tramwaje/>.*

9. Budowa buspasa przez ulicę Bolesława Krzywoustego, ale nie kosztem samochodów

Rekomendujemy wycofanie rekomendacji, ta trasa będzie realizowana. Nie jest jednak alternatywą dla tramwaju.

10. Wybudowanie łącznika Krzywoustego – obwodnica autostradowa

Jesteśmy przeciwko, nie jest to tematem panelu.

11. Likwidacja ruchu tranzytowego na ulicy Widawskiej, a także rondo Okulickiego i Przedwiośnia

Bez opinii, w tej sprawie powinni wypowiedzieć się mieszkańcy okolicy i rady osiedli Psie Pole-Zawidawie i Pawłowice.

12. Należy polepszyć dojazd autobusu 151 do dworca kolejowego Psie Pole (większa częstotliwość i dostępność)

Popieramy zwiększanie częstotliwości wszystkich linii tramwajowych i autobusowych.

13. Budowa tramwaju Cargo do zakładów przemysłowych na Kowalach i Sołtysowicach

Popieramy, choć nie jest to bezpośrednio przedmiotem panelu. To ciekawa propozycja, jednak wymaga wstępnej informacji o zainteresowaniu tych zakładów.

VII. Strefy o szczególnych zasadach: określony typ silnika

1. Rekomendujemy wprowadzenia od roku 2023/23 zakazu wjazdu dla samochodów niespełniających norm, z wyjątkiem pojazdów zabytkowych, w ścisłym centrum miasta (Strefa A1). Ograniczenie to powinno dotyczyć samochodów niespełniających normy Euro3 oraz posiadających katalizatory w przypadku silnika benzynowego oraz Euro4 w przypadku diesla.

Popieramy. Takie rozwiązanie nie wyklucza większości pojazdów, a tylko niewielki procent tych najbardziej trujących samochodów, które są najbardziej szkodliwe dla mieszkańców centrum.

*Więcej o różnych możliwych działaniach w centrum miasta:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-ograniczyc-ruch-aut-we-wroclawiu/>.*

2. Rekomendujemy nie wprowadzać tego typu ograniczeń, gdyż nie można dyskryminować właścicieli pojazdów, a kontrolą techniczną pojazdów zajmować powinny się stacje kontroli pojazdów.

Nie zgadzamy się, bo w praktyce system kontroli nie działa. Dbanie o środowisko nie jest dyskryminacją, a do centrum można dotrzeć np. tramwajem. Chodzi tu tylko o niewielki procent aut, najstarsze modele, sprzed 20 lat, a nie nowsze używane auta.

3. Rekomendujemy wprowadzenie tego typu ograniczeń, ale z poszanowaniem mieszkańców i przedsiębiorców danej strefy. Decyzje powinny być konsultowane i negocjowane z mieszkańcami przy wsparciu eksperckim.

Popieramy, wszystkie takie decyzje powinny być konsultowane i z głosem ekspertów. Jednakże należałoby wykreślić "przedsiębiorców", bo dozwolony dojazd do firm de facto spowodowałby że każdy i tak mógłby wjechać w strefę, przez co mieszkańcy nie mieliby priorytetu.

4. Rekomendujemy wprowadzenie ograniczeń dla pojazdów generujących hałas.

Popieramy, hałas jest poważnym problemem w mieście. Należałoby jednak określić, gdzie te ograniczenia (np. na Starym Mieście) i od kiedy.

VIII. Strefy o szczególnych zasadach: opłaty za wjazd

1. Rekomendujemy wprowadzenie opłat dla samochodów osobowych należących osób niepłacących podatków we Wrocławiu oraz wyznaczenie bezpłatnych dróg tranzytowych i budowę parkingów park&ride.

Popieramy, można rozpocząć prace w tym kierunku, by zmniejszyć napływ pojazdów spoza miasta. Warto określić obszar (np. wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej) i datę wprowadzenia rozwiązania (np. 2025).

Więcej o różnych możliwych działaniach w centrum miasta: <https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-ograniczyc-ruch-aut-we-wroclawiu/>.

2. Rekomendujemy nie wprowadzać tego typu ograniczeń do czasu powstania obwodnicy śródmiejskiej, uszczelnienia sieci ścieżek rowerowych i stworzenia biletu aglomeracyjnego.

Nie zgadzamy się, z takim sformułowaniem uważamy że czynnikiem na który należy poczekać powinna być budowa parkingów P&R oraz tras tramwajowych.

3. Rekomendujemy nie wprowadzać opłat, gdyż jest to nierealnie i niemożliwe do wyegzekwowania.

Nie zgadzamy się, egzekucja może być podobna, jak np. w przypadku samochodów z kamerami w strefie płatnego parkowania.

4. Rekomendujemy nie wprowadzać opłat, lecz Urząd Miasta powinien dokonać dokładnej analizy prawnej w tym zakresie.

Propozycja jest niespójna, skoro rekomendacja jest negatywna, to niepotrzebna jest analiza prawna. Analiza wymaga decyzji pozytywnej i może być częścią realizacji zalecenia nr VIII-1.

IX. Strefy o szczególnych zasadach: strefy ruchu pieszego

1. Rekomendujemy by hulajnogi i elektryczne napędzane pojazdy nie mogły być w strefie pieszej.

Nie zgadzamy się na całkowite wykluczanie tego typu pojazdów, rozwiązaniem powinna być edukacja i egzekucja ograniczenia prędkości.

2. Wyłączenie z ruchu samochodowego Rynku, Placu Solnego i Promenady Staromiejskiej (z wyjątkiem dostawców, mieszkańców, taksówek i przedsiębiorców) z zapewnieniem miejsc postojowych "kiss and ride" od roku 2022.

Jesteśmy przeciw głosowaniu rekomendacji w tym brzmieniu. Rynek już jest w strefie pieszej, a przyjęcie tego rozwiązania spowodować może wpuszczenie aut na Rynek.

3. Nie należy wprowadzać takich stref.

Nie zgadzamy się. Strefy ruchu pieszego są potrzebne, zwłaszcza w kontekście przebywania tam dzieci i seniorów oraz tworzenia miejsc zielonych.

4. Weryfikacja istniejących stref i sprawdzenie dróg pożarowych i potrzeb cywilnych

Nie zgadzamy się, a rekomendacja jest wbrew tematyce panelu. Strefy piesze są za małe w stosunku do potrzeb i nie należy ich ograniczać ani likwidować.

5. Na Starym Mieście należy stworzyć do 2023 r. strefę ograniczonego ruchu (wjazd tylko dla mieszkańców) wraz ze strefą zieleni;

Należy doprecyzować obszar (w granicach fosy miejskiej, z wyłączeniem trasy W-Z, ul. Kółkątaja, Grodzkiej i Nowego Świata). Zgadzamy się, potrzeba więcej zieleni i stref wolnych od aut, przy zachowaniu wjazdu dla mieszkańców.

*Więcej o różnych możliwych działaniach w centrum miasta:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-ograniczyc-ruch-aut-we-wroclawiu/>.*

6. Ścisłe centrum miasta powinno być wolne od ruchu samochodowego za wyjątkiem pojazdów służb, taksówek i samochodów dostawczych (przy czym te ostatnie tylko w określonych godzinach). Należy inwestować w płatne

wielopiętrowe parkingi obok osiedli przy równoczesnym zakazie parkowania powyżej 30 minut

Nie zgadzamy się z tak sformułowaną rekomendacją, która łączy dwie, niezwiązane ze sobą sprawy. Postulujemy jej wykreślenie.

X. Strefy o szczególnych zasadach: strefa płatnego parkowania

1. Rekomendujemy zobowiązanie Urzędu Miasta Wrocławia do pilotowania procesu wprowadzania w mieście rzeczywistych stref płatnego parkowania. Urząd powinien być odpowiedzialny za inicjowanie i prowadzenie procesu wyznaczania stref płatnego parkowania - w szczególności w strefie śródmiejskiej. Chodzi o rozpoczęcie i przeprowadzenie procesu (w tym konsultacje społeczne, opiniowanie przez rady osiedli, projekty) dla minimum 50 ulic rocznie - począwszy od roku 2021.

Zdecydowanie popieramy. Strefa płatnego parkowania jest korzystna dla mieszkańców, którzy mają tanie abonamenty, a zniechęca do przyjeżdżania spoza miasta.

2. Rekomendujemy gradację opłat za parkowanie w strefie w zależności od długości postoju (im dłużej, tym drożej);

Popieramy. Gradacja już jest, ale zawsze można zastosować większy stopień.

3. W strefie śródmiejskiej (poza ścisłym centrum), zwłaszcza w obszarach z dużym udziałem funkcji mieszkaniowej, płatne parkowanie powinno być wprowadzane we współpracy z mieszkańcami i radami osiedli, przy zachowaniu możliwości wykupienia tanich abonamentów dla zameldowanych stale lub czasowo mieszkańców.

Bez opinii, gdyż obecnie tak właśnie jest.

4. Zwiększenie wykorzystania parkingów wielopoziomowych (kubaturowych) w centrum Wrocławia poprzez odpowiednią politykę cenową, w tym wprowadzenie wyższych opłat za parkowanie na ulicach w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Zgadzamy się, opłaty na ulicy powinny być znacznie wyższe niż na parkingach kubaturowych.

5. Stanowcze wzmocnienie egzekucji istniejących zasad w zakresie prawidłowego parkowania w ścisłym centrum Wrocławia połączone z kontrolą przy pomocy samocjodów wyposażonych w kamery 360 stopni..

Zdecydowanie popieramy. Egzekucja przepisów jest obecnie zbyt słaba. Rekomendacja mogłaby być skierowana do Straży Miejskiej Wrocławia.

6. Strefą płatnego parkowania powinno być objęte całe miasto, ale na rozwiązaniu korzystnym dla mieszkańców.

Zgadzamy się, gdyż o strefę wnioskowali m.in. mieszkańcy Brochowa i Karłowic.

7. Rekomendujemy nie wprowadzanie tego typu stref.

Strefa płatnego parkowania już istnieje, więc rekomendacja jest bezprzedmiotowa.

8. Rekomendujemy budowę miejskich darmowych parkingów osiedlowych

Nie zgadzamy się, a rekomendacja jest poza tematem panelu, a nawet jest z nim sprzeczna, bo wspiera ruch samochodowy. Miejskie pieniądze będą potrzebne na budowę tras tramwajowych, które są lepszym sposobem na wydanie tych funduszy, by zwiększyć wykorzystanie MPK. Budowa parkingów będzie zachętą do poruszania się autem.

9. Konieczne jest budowanie większej ilości parkingów - to ograniczy ruch spowodowany szukaniem miejsc i wprowadzić darmową komunikację zbiorową.

Nie zgadzamy się, a rekomendacja jest poza tematem panelu i łączy dwie różne rzeczy. W centrum istnieje wiele parkingów wielopozomowych, które nigdy się nie zapelniają w 100%, nie trzeba budować nowych. Miejskie pieniądze będą potrzebne na budowę tras tramwajowych, które są lepszym sposobem na wydanie tych funduszy, by zwiększyć wykorzystanie MPK.

10. Rekomendujemy zwiększanie strefy co roku.

Popieramy, strefa powinna być większa, zgodnie ze zgłoszeniami mieszkańców by porządkować parkowanie w dzielnicach śródmiejskich. Sugerujemy jednak określenie zakresu, jak w pkt 1.

Pytanie: jak wydatkowane są przychody z opłat za parkowanie?

Jesteśmy za wydawaniem 100% na transport pieszy, rowerowy i zbiorowy, w tym osobne pule w ramach osiedli, na których jest strefa.

XI. Strefy o szczególnych zasadach: inne rozwiązania

1. Należy powrócić do planu stworzenia strefy zielonych deptaków w centrum do 2025 r. (ulice Odrzańska, Ruska, Kiełbaśnicza, Krupnicza, św. Elżbiety, Rzeźnicza), tak jak w planach UM z 2011 r.;

Ten projekt istnieje w urzędzie miejskim i może być wdrożony bez szkód, a z zyskiem dla mieszkańców, choć lepiej wybrać rekomendację jak w punkcie 10 - do roku 2022. Dwa lata wystarczą na tę zmianę.

*Więcej o sensie tworzenia stref pieszych w centrum miasta:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-ograniczyc-ruch-aut-we-wroclawiu/>.*

2. Należy kontynuować zmiany w organizacji ruchu, które stopniowo zwiększają priorytet transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego;

Zdecydowanie popieramy, jednakże trzeba określić jakie to zmiany. M.in. priorytet na skrzyżowaniach, wydzielone buspasy i torowiska, spójna sieć wydzielonych tras rowerowych w centrum.

3. Polityka inwestycyjna powinna uwzględniać corocznie zadania polegające na tworzeniu w obszarze centrum i śródmieścia atrakcyjnych przestrzeni wyposażonych w zieleń, małą architekturę oraz elementy małej/zielonej retencji, przyjaznych dla ruchu pieszego i rowerowego, transportu publicznego oraz uspokojonego ruchu kołowego z uporządkowanym parkowaniem. Ograniczanie obecności samochodów powinno być wzmocnione poprawą jakości otoczenia.

Zdecydowanie popieramy. Ważne jest by myśleć całościowo o przestrzeni i poza priorytetem dla pieszych, rowerów, transportu zbiorowego, dbać też o jakość przestrzeni publicznej i zieleni

4. Należy do 2022 r. stworzyć strefę ochrony chodników przed parkowaniem (słupkowanie, ławki, drzewa, zieleń) na osiedlach śródmiejskich: Nadodrze, Ołbin, Przedmieście Oławskie, Huby, Kleczków;

Zdecydowanie popieramy. Parkowanie nadal będzie możliwe na jezdni (jest na to miejsce!), dla mieszkańców.

5. Rekomendujemy tworzenie większej ilości wydzielonych dróg dla rowerów;

Zdecydowanie popieramy. Nie chcemy, by rowerzyści jeździli po chodnikach, a jest ich we Wrocławiu coraz więcej. Rekomendacja powinna być jednak bardziej szczegółowa - np. do 2023 r. wydzielone trasy rowerowe z centrum na wszystkie osiedla Wrocławia.

6. Wykonanie badań pomiaru rzeczywistej emisji spalin samochodowych metodą "remote sensing" - ocena emisyjności pojazdów w zależności od typu auta (osobowe, ciężarowe), roku produkcji, rodzaju paliwa (benzyna, diesel) do końca roku 2021;

Popieramy, choć to powinno być zadanie rządu.

7. Taksówki powinny mieć możliwość wjazdu do centrum bez ograniczeń (oraz możliwość postojów dla taksówek)

Zdecydowanie przeciwko. Nie zgadzamy się na wjazd bez ograniczeń, nie powinny wjeżdżać np. na Rynek albo ul. Oławską.

8. Budowa ulic typu woonerf;

Popieramy, niekoniecznie tylko na Starym Mieście.

9. Należy wydawać co najmniej 100 mln zł rocznie na budżet rowerowy i pieszy do 2028 r., by strefa ograniczonej emisji miała odpowiednią alternatywę;

Zdecydowanie popieramy. Chodzi tutaj nie tylko o drogi rowerowe, ale w dużej mierze o budżet pieszy: remonty i budowę chodników, np. na osiedlach, gdzie ich brakuje, czy kładki piesze. Bez tej rekomendacji inne nie mają sensu, bo UM powie, że brakuje pieniędzy na alternatywy.

10. Należy powrócić do planu stworzenia strefy zielonych deptaków w centrum do 2022 r. (ulice Odrzańska, Ruska, Kiełbaśnicza, Krupnicza, św. Elżbiety, Rzeźnicza), tak jak w planach UM z 2011 r.;

Zdecydowanie popieramy, ten projekt istnieje w urzędzie miejskim i może być wdrożony bez szkód, a z zyskiem dla mieszkańców. Rok 2022 jest realny.

XII. Pozostałe

1. Bezpłatna komunikacja zbiorowa

Bez opinii. To temat znacznie wykraczający poza tematykę panelu obywatelskiego, wymagający szerokiej dyskusji.

2. Dyskusja nt. nieprzestrzegania przepisów i egzekwowania kar wobec rowerzystów (pomysł: kampania edukacyjna + dodatkowe oznakowanie);

Nie popieramy. Egzekucja należy do policji, a lepszą metodą na wycofywanie rowerów z chodników jest budowa odpowiedniej wydzielonej infrastruktury.

3. Zgłoszenie przez Prezydenta inicjatywy uchwałodawczej znakowania rowerów - znosimy bezkarność rowerzystów;

To rozwiązanie nie powinno być głosowane: jest sprzeczne z prawem międzynarodowym (konwencja wiedeńska o ruchu drogowym). Do tego uchwała Rady Miejskiej nie może wprowadzić takiego obowiązku.

4. Edukacja o prawidłowym ruchu rowerowym (Kampania billboardowa i edukacja w szkołach, Mapy dróg rowerowych)

Popieramy.

5. Ołtaszyn – dokończyć południową obwodnicę Wrocławia;

Rekomendacja bezprzedmiotowa, jest poza tematem panelu, a realizacja tej obwodnicy należy do województwa.

6. Opracowanie procedur dotyczących preferencyjnej karty miejskiej dającej możliwość preferencyjnego korzystania z komunikacji i miejsc parkingowych;

Rekomendacja bezprzedmiotowa, gdyż zgodnie z uchwałami rady miejskiej takie preferencje istnieją.

7. Darmowa komunikacja zbiorowa.

Bez opinii. To temat znacznie wykraczający poza tematykę panelu obywatelskiego.

8. Współpraca Gminy Wrocław, Urzędu Marszałkowskiego i PKP w zakresie partycypowania w kosztach ujednoczonego transportu miejskiego i wypracowania wspólnej stergii;

Popieramy, choć we współpracy muszą uczestniczyć też gminy i powiaty podwrocławskie. Potrzeba też określić w rekomendacji konkretny cel - np. stworzenie kolei aglomeracyjnej która kursuje co 15 minut do 2025 r.

9. Przy przystankach kolejowych powinny być budowane węzły przesiadkowe - Organizowanie często kursujących linii autobusowych, które szybko dowożą pasażerów z różnych części osiedla na stacje.

Popieramy, choć węzły przesiadkowe powinny być także z trasami tramwajowymi.

10. Skorelowanie rozkładów autobusów z przyjazdami i odjazdami pociągów;

Popieramy.

11. Komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet na skrzyżowaniach;

Zdecydowanie popieramy oraz wnosimy o przeniesienie z grupy "pozostałe". Ta rekomendacja jak najbardziej jest w temacie panelu, gdyż częścią połączenia osiedli z centrum jest przejazd tramwajów przez centrum. Szybszy transport zbiorowy w centrum przyczyni się do ograniczenia emisji transportowych, bo mniej ludzi wybierze samochód (zatem jest to odpowiedź na pytania 1 i 2).

12. Stworzenie przystanków Wiedeńskich na pl. Kościuszki w 2021 roku;

Zdecydowanie popieramy oraz wnosimy o przeniesienie z grupy "pozostałe". Ta rekomendacja jak najbardziej jest w temacie panelu, gdyż częścią połączenia osiedli z centrum są przystanki tramwajowe, na których wysiądą mieszkańcy osiedli peryferyjnych w centrum. Przyczyni się też do ograniczenia ruchu aut na rzecz MPK.

*Więcej na ten temat:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-ograniczyc-ruch-aut-we-wroclawiu/>.*

13. Przyspieszenie tramwajów w ścisłym centrum;

Zdecydowanie popieramy oraz wnosimy o przeniesienie z grupy "pozostałe".. Ta rekomendacja jak najbardziej jest w temacie panelu, gdyż częścią połączenia osiedli z centrum jest przejazd tramwajów przez centrum. Rekomendację można uszczegółowić np. przyspieszenie o 10% do 2022 r.

14. Bezpłatna/tańsza komunikacja dla osób płacących podatki we Wrocławiu;

Bez opinii. To temat znacznie wykraczający poza tematykę panelu obywatelskiego.

15. Dokończenie systemu tras rowerowych w centrum (równoważnie: 10 mln zł rocznie na trasy rowerowe w rowerowej strefie centralnej zaznaczonej w Studium);

Zdecydowanie popieramy, przy przeniesieniu do innej grupy rekomendacji niż "pozostałe". To rozwiązanie - strefa ruchu rowerowego - jak najbardziej jest w temacie panelu, bo wyliczenie stref jest tylko przykładowe.

*Więcej o budowie infrastruktury rowerowej w centrum miasta:
<https://www.akcjamiasto.org/dlaczego-ograniczyc-ruch-aut-we-wroclawiu/>.*

16. Integracja i modernizacja (nowoczesna aplikacja mobilna) systemu biletowego na poziomie aglomeracji (MPK + PKP) - 1 bilet na wszystko;

Popieramy.

17. Polityka cenowa biletów MPK zachęcająca do podróży komunikacją zamiast samochodów;

Popieramy ideę, choć rekomendacja jest mało konkretna.

18. MPZP dla całego Młasta, uwzględnianie w nich potrzeb komunikacyjnych;

Bez opinii, rekomendacja zbyt ogólnikowa.

19. Planowanie infrastruktury komunikacyjnej pod nowe osiedla (zabezpieczenie terenu pod infrastrukturę); wymuszenie przez Młasto na deweloperach uwzględnienia w ich projektach i realizacjach wolnej przestrzeni na pełną infrastrukturę sieci komunikacyjnej (patrz pkt wyżej);

Popieramy co do kierunku, ale zapewne wymaga to zmian w ustawach.

20. Wypracowanie rozwiązania czyniącego deweloperów odpowiedzialnymi finansowo za komunikację (partycypowania w kosztach budowy transportu zbiorowego);

Popieramy, w ramach pytania nr 2 (komunikacja z centrum).

21. Uwzględnianie rezerwy komunikacyjnej przy planowaniu nowych osiedli i wydawaniu pozwoleń na budowę;

Rekomendacja słuszna, choć bezprzedmiotowa. Rezerwy komunikacyjne zapisane w studium muszą być uwzględniane w MPZP. Rekomendacje panelu powinny potwierdzić budowę tras tramwajowych.

22. Zachowywanie rezerw terenowych na budowę linii tramwajowych zgodnie z obowiązującym Studium - Nie możemy zamykać sobie drogi do budowy tramwaju, kiedy liczba mieszkańców wzrośnie i dotychczasowe sposoby poruszania się przestaną wystarczać.

Zgadzamy się co do zasady, choć te rezerwy na szczęście istnieją.

23. Na Jagodnie: chodniki, a nie namalowanie na jezdni pasa dla pieszego i rowerów (na odcinku od Iwin do Vivaldiego - na starej Buforowej; oraz na odcinku od Vivaldiego do kościoła - na starej Buforowej).

Nie popieramy rekomendacji, ta sprawa powinna być rozpatrzona z udziałem rady osiedla i mieszkańców osiedla Jagodno.

24. Aktualizacja, modernizacja i egzekwowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej

Popieramy kierunek, choć rekomendacja zbyt ogólnikowa.

25. Konieczna współpraca z PKP w zakresie budowy nowych przystanków kolejowych (m.in. przystanek Os. Sobieskiego) - Wrocław posiada rozbudowaną sieć kolejową, która nie jest dostatecznie wykorzystywana do miejskich przewozów pasażerskich. Aby stworzyć kolej miejską z prawdziwego zdarzenia, należy nie tylko znacznie zwiększyć liczbę kursów, ale też wybudować dodatkowe przystanki, np. na wysokości zakrzowskiego Osiedla im. Jana III Sobieskiego;

Zdecydowanie popieramy, przystanek przy al. Sobieskiego jest potrzebny, i jest w tematyce panelu, gdyż wpisuje się w pytanie o połączenie Psiego Pola z centrum miasta. W rekomendacjach powinny znaleźć się też inne przystanki (patrz część I pkt 9).