

## Rekomendacje Panelu Obywatelskiego

Lista rekomendacji, które zostaną poddane pod głosowanie 3 października 2020

### 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;
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.

***Rekomendacje 1 i 2 należy przyjąć pod warunkiem dostosowania nowych tras i technologii do istniejącej zieleni (eliminacja kolizji i nawierzchnie podwieszane)***

- 3. Nowe odcinki tramwaju realizowane jako trasy autobusowo-tramwajowe (tory + asfalt); Rekomendację należy odrzucić. Klasyczne i zielone torowiska są dużo korzystniejsze dla zdrowia mieszkańców w obliczu efektu wyspy ciepła i konieczności retencji. Dodatkowe asfaltowanie nie jest zgodne ze strategicznym dokumentem- Miejskim Programem Adaptacji do Zmian Klimatu.***
4. Wspólne linie tramwajowo-autobusowe w ramach przystanków;
5. Wydzielone torowiska tramwajowe: zielone, przystanki wiedeńskie lub antyzatoki;
6. Odpowiedzią na pytanie "autobus czy tramwaj" jest "zielen". 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; **Rekomendację należy przyjąć**
7. Projektowanie przystanków i pojazdów dostępnych dla wszystkich (osoby z niepełnosprawnościami); **Rekomendację należy przyjąć**
  8. Alternatywny transport, np. tramwaj wodny, metro, jako uzupełnienie bezemisyjnego transportu i osiągnięcie bezemisyjnego transportu w perspektywie 10-15 lat; **Metro w planowanym kształcie jest nie do przyjęcia (np. stacja w Parku Szczytnickim). Mamy uzasadnione podejrzenia, że jego budowa spowodowałaby dewastację związaną z zaburzeniem cyrkulacji wód gruntowych.**
  9. Szybka kolej miejska:
    - Przywrócenie dworca przy ul. Pułaskiego,
    - Dworzec Arkady,
    - Wspólna opłata na wszystkie środki transportu;**Rekomendację należy przyjąć z rozszerzeniem: dworzec przy pętli na ul. Krzyckiej i inne**
  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; **Rekomendację należy przyjąć**
  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”; **Rekomendację należy przyjąć**
  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; **Rekomendację należy przyjąć**
13. Połączenie w spójny system komunikacji tramwajów + autobusów + SKM (jeśli by powstała) + kolei:
- zintegrowane przystanki,
  - możliwość dalszej rozbudowy istniejących linii (wydłużanie ich oraz uwzględnieni 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;
- Rekomendację należy przyjąć**
14. Przy końcowych przystankach linii tramwajowej powinny znaleźć się parkingi Park&Ride. **Rekomendację należy przyjąć**
15. Tramwaj połączony ze ścieżką rowerową do 2030 roku
16. Trasa tramajowo-autobusowa wydzielona pasem zieleni.
17. Zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku
18. Rekomendujemy przygotować etapowanie i budowę wszystkich linii tramwajowych na 5 analizowanych osiedli - realizacja co 3 lata

## II. Jaki środek transportu na Jagodno

1. Tramwaj **Rekomendację należy przyjąć**
2. Stworzenie linii autobusowej z buspasem.
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). **Rekomendację należy przyjąć**

4. Rekomendujemy budowę wiaduktu Buforowa/Wysoka i bezkolizyjny przystanek. **Rekomendację należy przyjąć**

### III. Jaki środek transportu na Maślice

1. Budowa linii tramwajowej do 2023 roku.
2. Budowa linii autobusowej.

### IV. Jaki środek transportu na Muchobór Wielki

1. Budowa linii tramwajowej do 2026 roku
2. Budowa linii autobusowej z wydzieloną trasą
3. Zakończenie prac nad łącznikiem Graniczna-Smolec na Muchoborze;
4. Modernizacja infrastruktury i przeniesienie ruchu tranzytowego z ulicy Gagarina;
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.
6. Budowa buspasa zamiast pasa zieleni. **Tę rekomendację należy odrzucić. Profesor Kuna z łódzkiego Uniwersytetu Medycznego, luminarz polskiej alergologii, uważa buspasy w obecnej formie za szkodliwe dla zdrowia. Ekspert panelu p. Piotr Rachwański twierdzi „buspasy są dla trzeciego świata”**
7. Włączenie infrastruktury kolejowej w miejską komunikację osiedlową **Rekomendację należy przyjąć**

### V. Jaki środek transportu na Ołtaszyn

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

### 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

***Żadna z 8 koncepcji linii tramwajowej nie jest adekwatna do potrzeb Psiego Pola, bo rozwija się nie tylko osiedle kiełczowskie, ale przede wszystkim osiedle zakrzowskie, Kowale, Swójczyce. Konieczne opracowanie nowej koncepcji – spójnego systemu, gdzie tramwaj uwzględnia strefy rozbudowy osiedla i miejsca pozbawione innej komunikacji oraz łączy strefy przesiadkowe.***

9. Budowa buspasa przez ulicę Bolesława Krzywoustego, ale nie kosztem samochodów ***Buspasy ani ścieżki rowerowe nie mogą już w naszych czasach powstawać kosztem terenów zieleni i wycinania drzew. Takie powiększenie przepustowości miasta znacząco pogarsza warunki życia w mieście.***
10. Wybudowanie łącznika Krzywoustego – obwodnica autostradowa
11. Likwidacja ruchu tranzytowego na ulicy Widawskiej, a także rondo Okulickiego i Przedwiośnia
12. Należy polepszyć dojazd autobusu 151 do dworca kolejowego Psie Pole (większa częstotliwość i dostępność)  
***Rekomendację należy przyjąć z rozszerzeniem: Priorytetem powinna uzupełnianie sieci linii kolejowych***
13. Budowa tramwaju Cargo do zakładów przemysłowych na Kowalach i Sołtysowicach

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

4. Rekomendujemy wprowadzenie ograniczeń dla pojazdów generujących hałas. **Rekomendację należy przyjąć**

### **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.
2. Rekomendujemy nie wprowadzać tego typu ograniczeń do czasu powstania obwodnicy śródmiejskiej, uszczelnienia sieci ścieżek rowerowych i stworzenia biletu aglomeracyjnego. **Rekomendację należy przyjąć**
3. Rekomendujemy nie wprowadzać opłat, gdyż jest to nierealnie i niemożliwe do wyegzekwowania.
4. Rekomendujemy nie wprowadzać opłat, lecz Urząd Miasta powinien dokonać dokładnej analizy prawnej w tym zakresie.

### **IX. Strefy o szczególnych zasadach: strefy ruchu pieszego**

1. Rekomendujemy by hulajnogi i elektryczne napędzane pojazdy nie mogły być w strefie pieszej. **Rekomendację należy przyjąć**
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. **Rekomendację należy przyjąć**
3. Nie należy wprowadzać takich stref.
4. Weryfikacja istniejących stref i sprawdzenie dróg pożarowych i potrzeb cywilnych
5. Na Starym Mieście należy stworzyć do 2023 r. strefę ograniczonego ruchu (wjazd tylko dla mieszkańców) wraz ze strefą zieleni; **Rekomendację należy przyjąć**
5. 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 **Rekomendację należy przyjąć**

## 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.
2. Rekomendujemy gradację opłat za parkowanie w strefie w zależności od długości postoju (im dłużej, tym drożej); **Rekomendację należy przyjąć**
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. **Rekomendację należy przyjąć**
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. **Rekomendację należy przyjąć**
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..
6. Strefą płatnego parkowania powinno być objęte całe miasto, ale na rozwiązaniu korzystnym dla mieszkańców.
7. Rekomendujemy nie wprowadzanie tego typu stref.
8. Rekomendujemy budowę miejskich darmowych parkingów osiedlowych
9. Konieczne jest budowanie większej ilości parkingów - to ograniczy ruch spowodowany szukaniem miejsc i wprowadzić darmową komunikację zbiorową.
10. Rekomendujemy zwiększanie strefy co roku. **Rekomendację należy przyjąć**

Pytanie: jak wydatkowane są przychody z opłat za parkowanie?

## 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.; **Rekomendację należy przyjąć**
2. Należy kontynuować zmiany w organizacji ruchu, które stopniowo zwiększają priorytet transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego; **Rekomendację należy przyjąć**
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. **Rekomendację należy przyjąć**
4. Należy do 2022 r. stworzyć strefę ochrony chodników przed parkowaniem (słupkowanie, ławki, drzewa, zieleń) na osiedlach śródmiejских: Nadodrze, Ołbin, Przedmieście Oławskie, Huby, Kleczków; **Rekomendację należy przyjąć, powinno być rozrzerzone na: chodników i terenów zieleni**
5. Rekomendujemy tworzenie większej ilości wydzielonych dróg dla rowerów; **Rekomendację należy przyjąć**
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;
7. Taksówki powinny mieć możliwość wjazdu do centrum bez ograniczeń (oraz możliwość postojów dla taksówek)
8. Budowa ulic typu woonerf; **Rekomendację należy przyjąć**
9. Należy wydawać co najmniej 100 mln zł rocznie na budżet rowerowy i pieszy do 2028 r., by strefa ograniczonej emisji miała odpowiednią alternatywę;
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.; **Rekomendację należy przyjąć**

## XII. Pozostałe

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



3. Zgłoszenie przez Prezydenta inicjatywy uchwałodawczej znakowania rowerów - znosimy bezkarność rowerzystów;
4. Edukacja o prawidłowym ruchu rowerowym (Kampania billboardowa i edukacja w szkołach, Mapy dróg rowerowych) **Rekomendację należy przyjąć**
5. Ołtaszyn – dokończyć południową obwodnicę Wrocławia;
6. Opracowanie procedur dotyczących preferencyjnej karty miejskiej dającej możliwość preferencyjnego korzystania z komunikacji i miejsc parkingowych;
7. Darmowa komunikacja zbiorowa.
8. Współpraca Gminy Wrocław, Urzędu Marszałkowskiego i PKP w zakresie partycypowania w kosztach ujednoliconego transportu miejskiego i wypracowania wspólnej stergii; **Rekomendację należy przyjąć**
9. Przy przystankach kolejowych powinny być budowane węzły przesiadkowe - Organizowanie często kursujących linii autobusowych, które szybko dowożą pasażerów z różnych części osiedla na stacje. **Rekomendację należy przyjąć**
10. Skorelowanie rozkładów autobusów z przyjazdami i odjazdami pociągów; **Rekomendację należy przyjąć**
11. Komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet na skrzyżowaniach; **Rekomendację należy przyjąć**
12. Stworzenie przystanków Wiedeńskich na pl. Kościuszki w 2021 roku;
13. Przyspieszenie tramwajów w ścisłym centrum; **Rekomendację należy przyjąć**
14. Bezpłatna/tańsza komunikacja dla osób płacących podatki we Wrocławiu;
15. Dokończenie systemu tras rowerowych w centrum (równoważnie: 10 mln zł rocznie na trasy rowerowe w rowerowej strefie centralnej zaznaczonej w Studium);
16. Integracja i modernizacja (nowoczesna aplikacja mobilna) systemu biletowego na poziomie aglomeracji (MPK + PKP) - 1 bilet na wszystko; **Rekomendację należy przyjąć z uwzględnieniem rozwiązania dla osób nie posiadających smartfonów**
17. Polityka cenowa biletów MPK zachęcająca do podróży komunikacją zamiast samochodów; **Rekomendację należy przyjąć**
18. MPZP dla całego Miasta, uwzględnianie w nich potrzeb komunikacyjnych; **Rekomendację należy przyjąć**
19. Planowanie infrastruktury komunikacyjnej pod nowe osiedla (zabezpieczenie terenu pod infrastrukturę); wymuszenie przez Miasto na deweloperach uwzględnienia w ich projektach i realizacjach wolnej przestrzeni na pełną

- infrastrukturę sieci komunikacyjnej (patrz pkt wyżej); **Rekomendację należy przyjąć**
20. Wypracowanie rozwiązania czyniącego deweloperów odpowiedzialnymi finansowo za komunikację (partycypowania w kosztach budowy transportu zbiorowego); **Rekomendację należy przyjąć**
  21. Uwzględnianie rezerwy komunikacyjnej przy planowaniu nowych osiedli i wydawaniu pozwoleń na budowę; **Rekomendację należy przyjąć**
  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. **Rekomendację należy przyjąć**
  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). **Rekomendację należy przyjąć**
  24. Aktualizacja, modernizacja i egzekwowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej **Rekomendację należy przyjąć**
  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; **Rekomendację należy przyjąć**