

## Komentarz do rekomendacji Panelu Obywatelskiego – Wrocław 2020

Uwaga ogólna: jak wspomniałem podczas prezentacji, rekomendowanie konkretnych działań lokalnych, zwłaszcza z założonym terminem realizacji jest niecelowe, ponieważ funkcja inwestycji „miejskich” (tramwaj, autobus) może zdublować się z działaniami jednostek „zewnętrznych” – np. jak dotąd nie są znane założenia PKP odnośnie rozbudowy wrocławskiego węzła kolejowego. Niektóre punkty zredagowane są w sposób zbyt ograniczający, drobiazgowy, przykładowo I.5: *Przystanki wiedeńskie i antyzatoki* - na wielu przystankach jest dość miejsca na klasyczne wyspy przystankowe, bezpieczne i wygodne dla pasażerów; albo w sposób zbyt życzeniowy, ogólny, jak XII.13: *Przyspieszenie tramwajów w centrum* – cel jak najbardziej słuszny, ale wymagający tysięcy działań rozłożonych na lata, wiele km torów i węzłów rozjazdowych oraz konsekwentnej, celowej polityki.

Ad I. Poprawa połączeń rowerowych to trafny kierunek rozwoju, warto jednak dbać od razu, żeby tworzyły spójną sieć, a nie oderwane odcinki. Jeżeli tramwaje i autobusy mają obsługiwać różne trasy (pkt. 6), nie ma szczególnego sensu realizowanie wszystkich nowych odcinków w konwencji T+A, ale koniecznie trzeba zadbać o bezpieczne i wygodne węzły przesiadkowe. Niektóre punkty zredagowane są w sposób zbyt ograniczający, przykładowo I.5: w wielu lokalizacjach jest dość miejsca na klasyczne wyspy przystankowe, bezpieczne i wygodne dla pasażerów.

Ad. II do VI. Jak w uwadze ogólnej – uważam za niebezpieczne podawanie konkretnych zaleceń w sytuacji, kiedy nie ma jasnego planu dla całego miasta. Zakrawa to na działania chaotyczne i wyrywkowe, które mogą skończyć się kosztowną kląpą.

Ad VII. Za bardzo duży udział zanieczyszczeń od samochodów odpowiada tzw. unos wtórny, czyli pył i brud podrywany z jezdni i rynsztoków. W tej strefie można zalecić częstsze zamiatanie i zmywanie nawierzchni, następnie zmierzyć ponownie poziom zanieczyszczeń. Wtedy zostanie dowiedzione, czy takie działanie wystarczy, czy należy wprowadzać ograniczenia w ruchu wybranych pojazdów.

Ad VIII. Pkt.1 Czy w takiej sytuacji inne gminy powinny wprowadzić podobne ograniczenie dla mieszkańców Wrocławia? Co z pojazdami służbowymi, w leasingu? Warto przeprowadzić szczegółową analizę w tym zakresie, ale prawdopodobnie okaże się, że ten ruch jest możliwy tylko w miastach ze znacznie lepiej działającym transportem zbiorowym, niż Wrocław dzisiaj.

Ad IX. Proponuję zacząć od ścisłego przestrzegania dzisiejszych ograniczeń (np. na Szewskiej ruch samochodowy jest dość gęsty), a później ocenić wyniki tych działań. Jeżeli dla bezpieczeństwa pieszych zasadne będą dalsze ograniczenia, warto je rozważyć. Natomiast wyłączenie dużych obszarów z ruchu rowerowego nie wydaje się słuszne.

Ad X. W strefie śródmiejskiej można spodziewać się znacznego oporu przedsiębiorców – wielu klientów parkuje na kilka minut, dokonuje zakupów np. w drodze z pracy do domu i odjeżdża. Wprowadzenie opłat i jednocześnie preferencji dla mieszkańców, którzy te miejsca będą zajmować całymi godzinami spowoduje, że część klientów zmieni swoje

przyzwyczajenia i przestanie robić zakupy czy korzystać z usług w strefie płatnego parkowania. Nie tylko budowa parkingów piętrowych jest kosztowna, później trzeba je co roku utrzymywać. Oferowanie nowych parkingów doprowadzi do zwiększenia ruchu samochodów na obszarze miasta.

Ad. XI Pkt. 2. W planach i projektach przebudowy i modernizacji ulic, skrzyżowań należy zawierać konkretne metody i sposoby, za pomocą których transport zbiorowy zostanie przyspieszony, a pieszy i rowerowy – poprawi bezpieczeństwo. Powinno się stosować wskaźnikowe, liczbowe wykazanie pozytywnych skutków projektu. Sprawdzenie efektu powinno nastąpić po zakończeniu inwestycji. W polityce mobilności powinny pojawić się zapisy nakazujące zmianę konkretnych działań lub wręcz karzące brak osiągnięcia poprawy w danej dziedzinie – inaczej pozostanie ona martwym prawem, udział samochodów w ruchu będzie ciągle rósł, a poziom bezpieczeństwa i zdrowia mieszkańców dalej pozostanie zagrożony. Pkt 4. Narzędzia do tego używane nie powinny szkodzić mieszkańcom – moim zdaniem po zmianach np. na Daszyńskiego, ruch samochodowy nie zmniejszył się w sposób mierzalny, za to jest mniej płynny, auta częściej ruszają i hamują, donice ograniczają widoczność (po to obowiązuje zakaz parkowania 15 m od skrzyżowań, żeby nie zasłaniać), a miejscami chodnik został zwężony o około połowę.

Ad. XII Trudno skomentować z powodu dużej różnorodności. Jak na wstępie, rekomendowanie konkretnych działań lokalnych, zwłaszcza z założonym terminem realizacji jest niecelowe, ponieważ muszą być skoordynowane z całościowym planem, obejmującym sieć kolejową, tramwaje i autobusy, ruch samochodowy, rowerowy i pieszy.

30.09.2020 Igor Gisterek