

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.
3. Nowe odcinki tramwaju realizowane jako trasy autobusowo-tramwajowe (tory + asfalt);
4. Wspólne linie tramwajowo-autobusowe w ramach przystanków;

UWAGA: rekomendacja nie jest jasna. Rekomendacja wymaga doprecyzowania np. zapewnienie integracji pomiędzy trasami tramwajowymi a autobusowymi poprzez realizację wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych - czy o to chodzi?

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

UWAGA: rekomendacja wymaga doprecyzowania - przystanki wiedeńskie i antyzatoki są rozwiązaniami, które stosuje się dla torowisk wbudowanych w jezdnię i wydzielonych tylko oznakowaniem poziomym (linia ciągła) - np. torowisko na Traugutta. Torowiska „zielone” to rodzaj nawierzchni stosowanej dla torowisk wydzielonych fizycznie, a nie oznakowaniem, np. torowisko wzdłuż ul. Pilczyckiej. To dwa odmienne rozwiązania, więc nie da się ich zastosować równocześnie. Należy wskazać, czy rekomendacja dotyczy przekształceń w ramach torowisk już istniejących czy tras planowanych - bez takiego doprecyzowania może stać w sprzeczności z rekomendacją nr 3.

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;

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami panelu. Treść rekomendacji nie jest związana z odpowiedzią na postawione w panelu pytania.

7. Projektowanie przystanków i pojazdów dostępnych dla wszystkich (osoby z niepełnosprawnościami);
8. Alternatywny transport, np. tramwaj wodny, metro, jako uzupełnienie bezemisyjnego transportu i osiągnięcie bezemisyjnego transportu w perspektywie 10-15 lat;

UWAGA: Metro nie może stanowić uzupełnienia systemu – zarówno z powodów organizacyjnych jak i finansowych. Wprowadzenie metra jako uzupełnienia systemu nie byłoby efektywne. To system, który poprzez swoje zdolności przewozowe, jak i bardzo wysoki koszt budowy stosuje się na kierunkach największych potoków pasażerskich. Metro występuje więc jako trzon komunikacji zbiorowej, której podporządkowane są pozostałe systemy. Jednym z celów miasta jest dążenie do zeroemisyjności w roku 2050 (zgodnie ze stanowiskiem RMW w sprawie alarmu klimatycznego) dlatego rozwijany jest i będzie transport niskoemisyjny lub zeroemisyjny. Dotyczy to zarówno zakupu taboru jak i planowania rozwiązań komunikacyjnych w oparciu o pociąg, tramwaj i autobus (np. elektryczny lub hybrydowy).

9. Szybka kolej miejska:

- Przywrócenie dworca przy ul. Pułaskiego,

UWAGA: brak możliwości realizacji. Odniesienie do tego zagadnienia znajduje się w materiałach z odpowiedziami UM udzielonymi na pytania Panelistów <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/panel-obywatelski-materialy>

- Dworzec Arkady,

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta. Przepisy kolejowe definiują „dworzec” jako miejsce odprawy podróżnych, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych. Należy więc doprecyzować, czego dokładnie dotyczy rekomendacja: czy usytuowania w tym miejscu nowego (dodatkowego) dworca czy może przystanku kolejowego zintegrowanego z komunikacją miejską.

- Wspólna opłata na wszystkie środki transportu;

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta. Możliwa jest współpraca w takim działaniu.

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;
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”;
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;
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,
 - budowanie przez Miasto odnawialnych źródeł energii zasilających komunikację,

UWAGA: obecnie niemożliwe jest określenie możliwości technicznych zastosowania takiego rozwiązania, jak i finansowej realności tego rodzaju przedsięwzięcia. Podjęcie decyzji w tej sprawie musi opierać się o stosowne analizy techniczne, ekonomiczne i środowiskowe.

- wykorzystanie nieużywanych linii kolejowych dla zbiorowego transportu szynowego,

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta Miasta

- budowa wiaduktów kolejowych;

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta Miasta

14. W 2021 roku zaprojektować trasy tramwajowe obiecane we Wrocławskim Programie Tramwajowym i złożyć je w konkursach o dofinansowanie unijne.

UWAGA: Wyjaśnienia wymaga, o jakie obiecane trasy tramwajowe chodzi? WPT dzieli bowiem zadania tramwajowe na priorytety: do realizacji do 2022, do realizacji po 2022 bez decyzji o kolejności, oraz pozostałe zadania. Podany termin zaprojektowania tras tramwajowych w rekomendacji jest niemożliwy do przyjęcia. Proces projektowy, w zależności od uwarunkowań trwa od roku do 3 lat, a każda trasa ma inne uwarunkowania (np. długość, czy obiekty towarzyszące typu wiadukty kolejowe lub mosty) oraz inne uwarunkowania np. te związane z zależnością budowy tramwaju od inwestycji PKP. Ważne jest jednak zaplanowanie realizacji zadań tramwajowych w odpowiedniej kolejności np. nadając im priorytety. Dodatkowo w chwili obecnej nie znamy jeszcze ani zakresu nowego okresu finansowania z UE 2021-2027, ani konkretnych programów oraz poziomu dofinansowania, które będą miały ważący wpływ na harmonogram realizacji różnych inwestycji w mieście i rozłożenie akcentów w budżecie miasta. Dopiero po uzyskaniu tych informacji możliwe będzie myślenie o przygotowaniu projektów do poszczególnych konkursów.

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

16. Tramwaj połączony ze ścieżką rowerową do 2030 roku

UWAGA: rekomendacja wymaga doprecyzowania np. budowie nowych tras tramwajowych powinna towarzyszyć także realizacja infrastruktury rowerowej, natomiast nie jest możliwe obecnie ustalenie terminów realizacyjnych dla tras tramwajowych z zamknięciem do roku 2030 – m.in. brak informacji w zakresie możliwych do wykorzystania projektów z nowej unijnej perspektywy finansowej.

17. Trasa tramwajowo-autobusowa wydzielona pasem zieleni.

UWAGA: rekomendacja wymaga doprecyzowania. Czy chodzi o oddzielenie pasem zieleni od innych elementów infrastruktury drogowej jak jezdnie, chodniki czy droga dla rowerów. Każda ulica ma swoje uwarunkowania przestrzenne i kompozycyjne. Często pas zieleni nie mieści się lub może mieć różne usytuowanie. Proponuje się sformułowanie rekomendacji, jako np. zobowiązanie

do opracowania w ramach dokumentacji nowych tras projektów zagospodarowania zieleni, w tym o charakterze izolacyjnym.

18. Zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku

UWAGA: rekomendacja wymaga doprecyzowania. Obecnie niemożliwe jest określenie możliwości technicznych zastosowania takiego rozwiązania jak i finansowej realności tego rodzaju przedsięwzięcia, podjęcie decyzji w tej sprawie musi opierać się o stosowne analizy techniczne, ekonomiczne i środowiskowe.

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

UWAGA: wskazany czas realizacji niemożliwy do realizacji. Stały 3-letni okres realizacji nie jest możliwy do przyjęcia dla każdej trasy, ponieważ mają one inne uwarunkowania (w tym np. długość czy obiekty towarzyszące typu wiadukty kolejowe lub mosty) oraz towarzyszące każdej z inwestycji inne uwarunkowania np. te związane z zależnością budowy tramwaju od inwestycji PKP. Natomiast ważne jest zaplanowanie realizacji zadań tramwajowych w odpowiedniej kolejności np. nadając im priorytety.

II. Jaki środek transportu na Jagodno

1. Tramwaj
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 Iwiny wraz z parkingiem P&R).
4. Rekomendujemy budowę wiaduktu Buforowa/Wysoka i bezkolizyjny przystanek.

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta. Budowa infrastruktury kolejowej na tej linii leży w kompetencjach PKP i Marszałka, a nie Prezydenta Wrocławia. Nie ma możliwości budowy wiaduktu drogowego (zbyt blisko istniejącego wiaduktu), na poziom +1 może zostać wyniesiona tylko linia kolejowa .

III. Jaki środek transportu na Maślice

1. Budowa linii tramwajowej do 2023 roku.

UWAGA: podany termin realizacji inwestycji w rekomendacji jest niemożliwy do przyjęcia. W chwili obecnej nie znamy, ani zakresu nowego okresu finansowania z UE 2021-2027, ani konkretnych programów, ani poziomu dofinansowania, które będą miały ważący wpływ na harmonogram realizacji różnych inwestycji w mieście i rozłożenia akcentów w budżecie miasta.

2. Budowa linii autobusowej.

UWAGA: konieczność doprecyzowania. Czy ta rekomendacja oznacza budowę jezdni dla autobusów w korytarzu rezerwy na tramwaj?

IV. Jaki środek transportu na Muchobór Wielki

1. Budowa linii tramwajowej do 2026 roku.

UWAGA: podany termin realizacji inwestycji jest niemożliwy do przyjęcia. W chwili obecnej nie znamy, ani zakresu nowego okresu finansowania z UE 2021-2027, ani konkretnych programów, ani poziomu dofinansowania, które będą miały ważący wpływ na harmonogram realizacji różnych inwestycji w mieście i rozłożenia akcentów w budżecie miasta. W szczególności uwzględniając fakt, że budowa tej trasy wymaga wcześniejszego wyniesienia linii kolejowej na wiadukt, a zatem koordynacji z inwestycjami PKP.

2. Budowa linii autobusowej z wydzieloną trasą

UWAGA: konieczność doprecyzowania. Czy ta rekomendacja oznacza budowę jezdni dla autobusów w korytarzu rezerwy na tramwaj?

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

UWAGA: zadanie jest w trakcie realizacji. Temat został wyjaśniony w ramach pytań panelistów i odpowiedzi UM na stronie panelu <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/panel-obywatelski-materialy> w akapicie Pytania Panelistek i Panelistów oraz odpowiedzi UM.

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

UWAGA: zadanie jest w trakcie realizacji. Temat został wyjaśniony w ramach pytań panelistów i odpowiedzi UM na stronie panelu <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/panel-obywatelski-materialy> w akapicie Pytania Panelistek i Panelistów oraz odpowiedzi UM.

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.

UWAGA: konieczność doprecyzowania o który odcinek chodzi? O jaki pas zieleni?

7. Włączenie infrastruktury kolejowej w miejską komunikację osiedlową

UWAGA: zagadnienie poza kompetencjami Prezydenta Wrocławia. Prezydent może współpracować w tej sprawie z PKP i z władzami samorządowymi, które są zarządcami linii kolejowych. Sugeruje się doprecyzowanie tego w rekomendacji.

V. Jaki środek transportu na Ołtaszyn

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

UWAGA: podany termin realizacji inwestycji w rekomendacji jest niemożliwy do przyjęcia. W chwili obecnej nie znamy, ani zakresu nowego okresu finansowania z UE 2021-2027, ani konkretnych programów, ani poziomu dofinansowania, które będą miały ważący wpływ na harmonogram realizacji różnych inwestycji w mieście i rozłożenia akcentów w budżecie miasta.

2. Budowa linii autobusowej.

UWAGA: konieczność doprecyzowania. Czy ta rekomendacja oznacza budowę jezdni dla autobusów w korytarzu rezerwy na tramwaj?

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

UWAGA: rekomendacje 1-8 poza kompetencjami panelu. Wybór wariantu przebiegu trasy tramwajowej na Psie Pole nie jest przedmiotem pytania panelowego. Konsultacje dotyczące wariantu będą niezależnym procesem, kolejnym etapem – po decyzji czy na Psie Pole zarekomendowany zostanie tramwaj czy autobus. Najpierw odpowiedź co?, a potem – którądy?

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

10. Wybudowanie łącznika Krzywoustego – obwodnica autostradowa

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami panelu. Rekomendacja nie odpowiada na pytanie panelowe, ponieważ dotyczy budowy nowej drogi, nie mającej wpływu na poprawę powiązań transportem publicznym osiedla Psie Pole z centrum.

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

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami panelu. Zadanie jest w trakcie realizacji. Temat został wyjaśniony w ramach pytań panelistów i odpowiedzi UM na stronie panelu <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/panel-obywatelski-materialy> w akapicie Pytania Panelistek i Panelistów oraz odpowiedzi UM.

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

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami panelu. Rekomendacja nie odpowiada na pytanie panelowe, ponieważ dotyczy istniejącego połączenia autobusowego.

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

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami panelu. Rekomendacja nie odpowiada na pytanie panelowe. Temat został wyjaśniony w ramach pytań panelistów i jest opublikowany na stronie panelu w zakładce – Materiały <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/panel-obywatelski-materialy>.

VII. Strefy o szczególnych zasadach: określony typ silnika

1. Rekomendujemy wprowadzenie 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.

UWAGA: rekomendacja obecnie niemożliwa do realizacji. Rekomendacja będzie możliwa do wprowadzenia tylko w przypadku realizacji zapowiedzianych przez Rząd zmian w prawie krajowym (m.in. znakowanie pojazdów pod kątem norm emisji spalin). Ograniczanie transportu indywidualnego w centrum miasta

przyczynia się poprawy jakości powietrza, ograniczenia hałasu i zmniejszenia emisji CO2. Na chwilę obecną brak jednak skutecznych rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie dlatego konieczna jest inicjatywa ustawodawcza. Określenie szczegółowych parametrów ograniczeń wjazdu samochodów powinno być przedmiotem odrębnych konsultacji.

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.

UWAGA: rekomendacja niemożliwa do realizacji. Obecnie brak jest uregulowań prawnych i wypracowanych standardów w tym zakresie na poziomie przepisów krajowych.

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.

UWAGA: rekomendacja niemożliwa do realizacji. Brak uregulowań prawnych w tym zakresie. Obecnie polskie prawo przewiduje możliwość poboru opłat strefowych za korzystanie z dróg publicznych w strefach płatnego parkowania lub strefach czystego transportu. Wprowadzenie opłat w strefie o innym charakterze wymagałoby uregulowań prawnych, a zatem ewentualne rekomendacje mogłyby dotyczyć lobbowania za wprowadzeniem nowego narzędzia prawnego.

2. Rekomendujemy nie wprowadzać tego typu ograniczeń do czasu powstania obwodnicy śródmiejskiej, uszczelnienia sieci ścieżek rowerowych i stworzenia biletu aglomeracyjnego.
3. Rekomendujemy nie wprowadzać opłat, gdyż jest to nierealnie i niemożliwe do wyegzekwowania.

UWAGA: rekomendacja wymaga doprecyzowania o jakie opłaty chodzi, o jaki zasięg stref chodzi. Wprowadzona przez Radę Miejską opłata za parkowanie, jest de facto już wprowadzeniem różnej opłaty za wjazd do różnych stref.

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

UWAGA: rekomendacja wymaga doprecyzowania, w jakim kierunku ma być przeprowadzona ta analiza prawna. Jaki jest jej cel.

IX. Strefy o szczególnych zasadach: strefy ruchu pieszego

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

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta. Obecnie poruszanie się tego typu pojazdami nie jest w Polsce uregulowane prawnie, w związku z czym nie istnieje oznakowanie, które miałyby do nich zastosowanie. Rząd kilkakrotnie zapowiadał wprowadzenie odpowiednich przepisów, w tym regulujących możliwość poruszania się na chodnikach i w strefach pieszych.

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.

UWAGA: konieczność doprecyzowania. Ruch samochodowy jest wyłączone w Rynku i na Promenadzie Staromiejskiej oraz częściowo na Placu Solnym. Rekomendacja może dotyczyć np. całej strefy wewnątrz Promenady Staromiejskiej. Czy o to chodzi?

3. Nie należy wprowadzać takich stref.

UWAGA: ta rekomendacja jest sprzeczna z dokumentami strategicznymi przyjętymi przez Radę Miasta, w tym Wrocławską Politykę Mobilności i Planem Zrównoważonej Mobilności dla Wrocławia.

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

UWAGA: weryfikacja organizacji ruchu jest prowadzona zawsze przy wprowadzaniu takiej strefy, a następnie przy każdym zgłoszeniu problemu. To procedura administracyjna. Proponujemy przenieść do Rozdziału IX: Pozostałe.

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

UWAGA: konieczne jest doprecyzowanie granic „Starego Miasta”. Pod tym pojęciem można rozumieć obecne osiedle, dawną dzielnicę lub obszar Parku

Kulturowego. W zależności od obszaru należy przewidzieć inny harmonogram realizacji.

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 .

UWAGA: budowa parkingów kubaturowych nie należy do zadań własnych Miasta. Miasto może wspierać ich powstawanie poprzez regulację parkowania na ulicach. Może budować parkingi Park&Ride stanowiące element systemu transportu publicznego. Budowa parkingu należy do obowiązków inwestora danej nieruchomości i określona jest w planach zagospodarowania lub pozwoleniach na budowę.

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.

UWAGA: Urząd Miejski prowadził proces konsultacji, którego efektem jest objęcie Strefy Płatnego Parkowania praktycznie całego Śródmieścia (2019). Zasadą wypracowaną w tamtych konsultacjach było wyznaczanie płatnych miejsc postojowych w nowych granicach na wniosek mieszkańców i po zasięgnięciu opinii właściwej Rady Osiedla. Odgórne inicjowanie zmian byłoby złamaniem wypracowanych wtedy zasad.

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

UWAGA: Jest to sprzeczne z regulacją ustawową. Prawo umożliwia wprowadzenie progresji opłat (maksymalnie o 20%) tylko w drugiej i trzeciej godzinie postoju. Opłata w każdej kolejnej godzinie musi być równa opłacie w pierwszej godzinie.

4. 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.

UWAGA: Rekomendacja zgodna ze stanem obecnym.

5. 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.

UWAGA: Rekomendacja częściowo w kompetencjach Prezydenta, tam gdzie parkingi kubaturowe są własnością miasta.

6. Stanowcze wzmocnienie egzekucji istniejących zasad w zakresie prawidłowego parkowania w ścisłym centrum Wrocławia połączone z kontrolą przy pomocy samochodów wyposażonych w kamery 360 stopni.
7. Strefę płatnego parkowania powinno być objęte całe miasto, ale na rozwiązaniu korzystnym dla mieszkańców.

UWAGA: Ustawa o drogach publicznych stanowi, że Strefa Płatnego Parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych. W granicach miasta znajduje się wiele terenów nie spełniających tego kryterium.

8. Rekomendujemy nie wprowadzanie tego typu stref.

UWAGA: rekomendacja byłaby sprzeczna z Wrocławską Polityką Mobilności oraz Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia.

9. Rekomendujemy budowę miejskich darmowych parkingów osiedlowych

UWAGA: rekomendacja niemożliwa do realizacji. Budowa parkingów nie jest zadaniem własnym gminy. Jest to obowiązek inwestorów budujących nowe obiekty lub wspólnot już istniejących.

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

UWAGA: spełnienie tej rekomendacji jest technicznie niewykonalne. W centrum i na śródmieściu nie ma przestrzeni pozwalającej na budowę parkingów, które zaspokoilyby popyt na miejsca postojowe. Dodatkowo efekt, o którym wspomina rekomendacja byłby dokładnie odwrotny tzn. więcej miejsc postojowych dostępnych w centrum wygenerowałby dodatkowy ruch aut zachęconych do zaparkowania w związku z większą liczbą miejsc.

11. Rekomendujemy zwiększanie strefy co roku.

UWAGA: konieczne doprecyzowanie. Właściwe sformułowanie rekomendacji powinno mówić o obejmowaniu płatnym parkowaniem kolejnych obszarów. Obecne granice strefy (uchwalone w 2019 r.) obejmują całe osiedla (np. Nadorze,

Przedmieście Oławskie, Kleczków, Ołbin), na których nie ma wyznaczonych płatnych miejsc postojowych.

Pytanie: jak wydatkowane są przychody z opłat za parkowanie?

Stanowią one część przychodów ogólnych gminy i o ich wydatkowaniu co roku decyduje Rada Miejska w ramach całego budżetu. Temat został wyjaśniony w ramach pytań panelistów i jest opublikowany na stronie panelu w zakładce - Materiały.

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.;

UWAGA: biorąc pod uwagę bardzo duże koszty związane z przebudową ulic staromiejskich, realizacja tego zadania w perspektywie 2025 r. jest niemożliwa. Proponujemy sformułowanie jak w rekomendacji nr 3.

2. Należy kontynuować zmiany w organizacji ruchu, które stopniowo zwiększają priorytet transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego;
3. Polityka inwestycyjna powinna uwzględniać corocznie zadania polegające na tworzeniu w obszarze centrum i śródmieścia atrakcyjnych przestrzeni wyposażonych w zielen, 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.
4. Należy do 2022 r. stworzyć strefę ochrony chodników przed parkowaniem (słupkowanie, ławki, drzewa, zielen) na osiedlach śródmiejskich: Nadodrze, Ołbin, Przedmieście Oławskie, Huby, Kleczków;

UWAGA: działania te prowadzone są co roku. Obejmowanie nimi jednorazowo całych osiedli byłoby zarówno bardzo kosztowne, jak wiązałoby się ze sprzeciwem społecznym. Preferowane powinno być wykorzystywanie zieleni, w tym urządzeń bioretencyjnych do fizycznej ochrony chodników przed parkowaniem. Każdorazowo wymagają one konsultacji społecznych. Takie działania będą prowadzone w zgodzie z Planem adaptacji do zmian klimatu.

5. Rekomendujemy tworzenie większej ilości wydzielonych dróg dla rowerów;
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;

UWAGA: badania przydatne dla ustalenia kryteriów dla wprowadzenia ewentualnej strefy czystego transportu (po odpowiednich zmianach legislacyjnych). Rekomendacja możliwa do wprowadzenia pod warunkiem sfinansowania ze środków zewnętrznych.

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

8. Budowa ulic typu woonerf;

UWAGA: rekomendacja zawiera się w rekomendacji nr 3, jednocześnie jest mniej precyzyjna.

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

UWAGA: rekomendacja jest niemożliwa do realizacji. Wymagałaby zwiększenia ponad trzykrotnie wydatków na te programy w czasie wyjątkowo trudnym budżetowo. Pomija też rolę innych programów budżetowych mających wpływ na jakość przestrzeni i poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego. Proponuje się sformułowanie:

„Wartość programów budżetowych, z których realizowane są inwestycje poprawiające jakość przestrzeni publicznych, takich jak: Wrocławski Budżet Obywatelski, Fundusz Osiedlowy, Program Inicjatyw Lokalnych, Program doświetleń ulic i miejsc niebezpiecznych, Program Rowerowy czy Program Ruchu Pieszego, powinna rokrocznie wynosić co najmniej% planowanej wartości całego budżetu Miasta.”

Dla podania punktu odniesienia, w roku 2020 budżet ma wartość ok. 5,7 mld zł, z czego sumaryczna wartość wskazanych wyżej programów to ok. 80 mln zł, czyli 1,4% całości budżetu.

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

UWAGA: Powielona rekomendacja nr 1.

XII. Pozostałe

1. Bezpłatna komunikacja zbiorowa

UWAGA: sektor transportu publicznego jest z natury rzeczony deficytowym obszarem działalności Miasta, na który przeznaczane są dochody samorządu

pochozące z innych źródeł. Różnice pomiędzy dochodami a wydatkami w ramach komunikacji miejskiej Wrocławia pokazuje poniższa tabela

Rok	Dochód	Wydatki
2018	166,1 mln zł	412,3 mln zł
2019	164,9 mln zł	479,7 mln zł
2020 (szacowany)	111,5 mln zł	509,8 mln zł

Jak wynika z tabeli stopień pokrycia wydatków wpływami z biletów sięga w ostatnich latach co najwyżej 40%, a na wybranych liniach ich rentowność może wynosić ok. 20%.

Warto również zaznaczyć, iż wydatki na komunikację miejską we Wrocławiu stanowią w chwili obecnej aż ok. 10% budżetu Miasta. Wprowadzenie przedstawionej rekomendacji skutkowałoby całkowitym brakiem dochodów z tej działalności Miasta i de facto przerzuceniem kosztów komunikacji publicznej na wszystkich mieszkańców powodując konieczność rezygnacji Miasta z ponoszenia innych wydatków (np. niektórych inwestycji), obniżenia standardów komunikacji lub poszukiwaniem innych źródeł dochodów celem pokrycia kosztów komunikacji publicznej (np. poprzez podwyższenie opłat czy podatków lokalnych).

Rozwiązanie polegające na bezpłatnej komunikacji miejskiej nie jest wdrażane w dużych miastach, które ponoszą istotne koszty na utrzymanie i rozwój transportu publicznego, ale raczej przez mniejsze samorzady, dysponujące niezbyt bogatą siecią transportu publicznego np. w zakresie linii dowozowych do transportu kolejowego jak ma to miejsce w przypadku choćby gminy Czernica.

Pozytywne efekty bezpłatnej komunikacji miejskiej nie są tak oczywiste. Z badań wykonanych w Tallinie, (w którym darmową komunikację wprowadzono 1 stycznia 2013 r.) przez Royal Institute of Technology (szwedzka instytucja badawcza), wynika, iż w początkowym okresie wprowadzenia rozwiązań darmowy transport zbiorowy spowodował wzrost liczby pasażerów jedynie o

1,2%. Co więcej naukowcy stwierdzili, że zniesienie opłat nie przyczyniło się do znaczącej zmiany zachowań transportowych, w związku z tym efektywność rozwiązania w zakresie zachęcania do zamiany samochodu na transport zbiorowy nie była tak wysoka jak przewidywano. Zdaniem naukowców rozwiązanie w dużo większym stopniu zachęciło pieszych do podróżowania transportem zbiorowym niż kierowców.

<https://www.mobilnagdunia.pl/transport-publiczny/258-darmowy-transport-publiczny-w-europie> <https://www.tallinn.ee/eng/g13168s70247>

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;

UWAGA: W żadnym kraju na świecie nie istnieją podobne rozwiązania. Zwiększanie formalności związanych z legalnością podróżowania rowerem w efekcie zmniejszyłoby udział tego ruchu w podróżach i wpłynęłoby negatywnie na bezpieczeństwo.

4. Edukacja o prawidłowym ruchu rowerowym (Kampania billboardowa i edukacja w szkołach, Mapy dróg rowerowych)
5. Ołtaszyn – dokończyć południową obwodnicę Wrocławia;

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta. Zadanie leży w kompetencjach Marszałka Województwa.

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

UWAGA: zagadnienie wyjaśnione w pkt 1

8. Współpraca Gminy Wrocław, Urzędu Marszałkowskiego i PKP w zakresie partycypowania w kosztach ujednoczonego transportu miejskiego i wypracowania wspólnej strategii;
9. Przy przystankach kolejowych powinny być budowane węzły przesiadkowe - Organizowanie często kursujących linii autobusowych, które szybko dowożą pasażerów z różnych części osiedla na stacje.
10. Skorelowanie rozkładów autobusów z przyjazdami i odjazdami pociągów;
11. Komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet na skrzyżowaniach;
12. Stworzenie przystanków Wiedeńskich na pl. Kościuszki w 2021 roku;
13. Przyspieszenie tramwajów w ścisłym centrum;

UWAGA: istotą sieci tramwajowej jest obsługa komunikacyjna szczególnie centrum miasta, które charakteryzuje się dużą gęstością przystanków i

skrzyżowań. Dlatego w centrum priorytetem nie jest przyspieszenie, a zwiększanie dostępności.

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

UWAGA: wyjaśnienie w pkt 1.

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;

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta. działania w tym zakresie nie leżą w kompetencjach samego Prezydenta Wrocławia, ale prowadzone są wspólnie z Marszałkiem Województwa i PKP.

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

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

UWAGA: całościowe pokrycie Miasta planami miejscowymi (MPZP) nie ma uzasadnienia. Duża część miasta to np. tereny leśne, doliny rzek lub inne tereny otwarte, dla których zwykle nie ma potrzeby opracowania planu, który definiuje zasady zabudowy i zagospodarowania. Niezależnie jednak od tego we wszystkich sporządzanych mpzp uwzględniane są rezerwy terenowe na potrzeby komunikacyjne. Wgląd w całość mamy na bieżąco na stronie <https://gis.um.wroc.pl/imap/?gmap=gp7>.

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);

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

UWAGA: opis sposobu zaangażowania deweloperów w partycypację finansową w układ komunikacyjny wyjaśniono w odpowiedzi na pytanie panelistów i zamieszczono w zakładce – Materiały <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/panel-obywatelski-materialy>.

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

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.

UWAGA: to jest obowiązek przy sporządzaniu dokumentów planistycznych i wydawaniu decyzji architektonicznych. Takie rezerwy są zachowywane.

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).

UWAGA: rekomendacja poza tematem panelu.

24. Aktualizacja, modernizacja i egzekwowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej

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;

UWAGA: rekomendacja poza kompetencjami Prezydenta. Wymaga to współpracy z PKP i województwem. Konieczność doprecyzowania rekomendacji.