

REKOMENDACJE DLA PANELU OBYWATELSKIEGO

zgłoszone przez ekspertów i strony Panelu

Rekomendacja nr 1

Rekomenduję 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.

Rekomendacja nr 2

Decydowanie o trasach autobusów i tramwajów na podstawie rzeczywistych potrzeb analiz naukowych

Budowa linii tramwajowej jest droższa niż ulicy dla autobusów, ale autobusami nie da się sprawnie i szybko przewieźć większej liczby mieszkańców w określonym czasie. Poza tym większa liczba autobusów także niszczy infrastrukturę drogową. Tabor tramwajowy jest droższy, ale znacznie trwalszy. O tym, czy i którędy na Psie Pole i Zakrzów pojedzie w przyszłości tramwaj, powinno decydować się w oparciu o wyliczenia i prognozy wzrostu liczby mieszkańców. W analizie ekonomicznej nie można pominąć efektu wzrostu atrakcyjności gruntów, które będą dobrze skomunikowane z centrum miasta.

Najatrakcyjniejszym wariantem jest naszym zdaniem poprowadzenie komunikacji (tramwajowej lub autobusowej) od Kowal przez starą część Psiego Pola z odnogami na Zgorzelisko i na Zakrzów przez nową przeprawę mostową na Widawie.

Rekomendacja nr 3

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.

Rekomendacja nr 4

Łączenie poszczególnych środków komunikacji w spójny system (autobus lokalnie, tramwaj dla dużych potoków pasażerskich do centrum, pociągi częściowej 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”.

Rekomendacja nr 5

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.

Rekomendacja nr 6

Przy przystankach kolejowych powinny być budowane węzły przesiadkowe

Organizowanie często kursujących linii autobusowych, które szybko dowożą pasażerów z różnych części osiedla na stacje. Skorelowanie rozkładów autobusów z przyjazdami i odjazdami pociągów.

Rekomendacja nr 7

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.

Rekomendacja nr 8

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.

Rekomendacja nr 9

Tramwaj jako środek transportu na osiedla wskazane odpowiada na wyzwania klimatyczne i oczekiwania społeczne – zgodnie z Wrocławskim Planem Tramwajowym powinniśmy przystąpić do realizacji projektów, aby móc przystąpić do realizacji inwestycji po 2022 r. Uzupelnieniem tramwaju w systemie transportu publicznego powinny być elektrobusy - zasilane ze miejskich źródeł OZE.

Rekomendacja nr 10

Wykonanie w 2021 r. inwentaryzacji komunalnych wszystkich zasobów powierzchni (w szczególności wszystkich komunalnych dachów) pod kątem możliwości wykorzystania do produkcji energii odnawialnej z paneli fotowoltaicznych - jako elementu niezbędnego do neutralnego klimatycznie

rozwoju elektromobilności transportu publicznego i poprawy jego efektywności kosztowej.

Rekomendacja nr 11

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.

Rekomendacja nr 12

Prezydent powinien wystąpić z ponadpartyjną inicjatywą uchwałodawczą do Rady Miejskiej Wrocławia mającą na celu apel do rządu o wprowadzenie rozwiązań prawnych dotyczących stref czystego transportu (wystosowanie apelu do rządu w 2020 r.)

Rekomendacja nr 13

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.

Rekomendacja nr 14

Wygzekwowanie od stacji diagnostycznych podległych prezydentowi Wrocławia regularnych kontroli przestrzegania norm emisji z wszystkich pojazdów (diesli i benzynowych) oraz ich wyposażenia w filtry DPD (diesle) przy ich rejestracji. Włączenie do działań kontrolnych również straży miejskiej i policji, począwszy od 2020 r.

Rekomendacja nr 15

Przygotowanie przez kolejny Panel Obywatelski długofalowego programu na rzecz mobilności Wrocławia - wizja i program oryginalny, dostosowany do specyfiki miasta oraz odpowiadający na postulat neutralności klimatycznej Wrocławia w 2040-2045 r. w stanie narastającego kryzysu klimatycznego (rozpoczęcie prac w 2021 r.)

Rekomendacja nr 16

Zdecydowanie należy uwzględnić rozwój ruchu rowerowego podczas planowania transportu zarówno dla obszaru ścisłego centrum, jak i przy planowaniu komunikacji centrum z osiedlami. Tylko przy znaczącym udziale ruchu rowerowego system transportowy będzie w pełni sprawny, gdyż ruch rowerowy będzie efektywnie obciążał inne środki transportu podczas szczytów komunikacyjnych.

Rekomendacja nr 17

Uzupełnić dziury w systemie tras w ciągu najbliższych 4 lat – braki w systemie, w bardzo istotnych jego miejscach są powodem, dla którego ruch rowerowy we Wrocławiu nie może osiągnąć pełni swojego potencjału, a jednocześnie powodują trwanie i narastanie konfliktu pomiędzy rowerzystami a innymi uczestnikami ruchu (cierpią na tym przede wszystkim piesi). Tylko wydzielenie tras spowoduje rozwiązanie problemu.

Rekomendacja nr 18

Zapewnić niezbędne fundusze na poziomie 10 mln rocznie - należy stworzyć harmonogram i przeznaczyć na inwestycje i inne zmiany w ścisłym centrum niezbędny budżet, bez dedykowanych środków pożądana zmiana może przeciągać się w czasie, albo wdrażane będą rozwiązania jskokosztowe, jak np. pasy ruchu dla rowerów- które są źle odbierane zarówno przez rowerzystów , jak i kierowców.

Rekomendacja nr 19

Wygospodarowanie przestrzeni dla rowerzystów - niezbędna jest redystrybucji przestrzeni, nawet kosztem przestrzeni dedykowanej obecnie ruchowi samochodowemu, który nie powinien (zgodnie z obowiązującą polityką miasta) w obrębie ścisłego centrum traktowany priorytetowo (nie może się to odbywać kosztem ruchu pieszego, jak dotychczas miało to często miejsce. Mimo miejscowego pogorszenia, zmiana przyniesie korzyść kierowcom, bo część użytkowników wybierze rower, co zmniejszy korki.

Rekomendacja nr 20

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.

Rekomendacja nr 21

Poprawa priorytetu ruchu rowerowego w cyklach sygnalizacji świetlnej (horyzont 2-letni) - tam gdzie sygnalizacja spowalnia rowerzystów i niweluje przewagę konkurencyjną ruchu rowerowego (niestety na większości tras w centrum rowerzyści są spowalniani przez sygnalizację świetlną, która traktuje priorytetowo ruch samochodowy i powoduje, że jazda rowerem jest wolniejsza niż mogłaby być). Budowa ułatwień dla rowerzystów nie będzie efektywna jeżeli poruszanie się nimi powoduje spowolnienie rowerzysty względem sytuacji, gdy poruszała się po jezdni (użytkownicy zniechęcają się do korzystania z roweru, a to powoduje, że inwestycje w drogi rowerowe są mniej efektywne finansowo).

Rekomendacja nr 22

Strategia komunikacji zmian - równoległe do zmian infrastrukturalnych należy uruchomić kampanię społeczną tłumaczącą sens zmian i budującą dla nich poparcie, gdyż główną przeszkodą wprowadzania niezbędnych zmian jest

niewystarczające uświadomienie konieczności odejścia od priorytetu transportu samochodowego w systemie transportu miejskiego (duża część społeczeństwa odbiera działania na rzecz innych środków transportów, nie szansę i dodatkową opcję jako zupełnie niezrozumiałą walkę z kierowcami). Bark profesjonalnej komunikacji zmian opartej na rzetelnej informacji i edukacji spowoduje opór społeczny przed koniecznymi zmianami.

Rekomendacja nr 23

Z punktu widzenia osoby z niepełnosprawnością, najważniejsze aby pojazd (niezależnie tramwaj czy autobus) i przystanek były dostępne dla wszystkich.

Rekomendacja nr 24

Stworzenie stref pieszych na ulicach wokół Rynku

Rekomendacja nr 25

Przyspieszenie tramwajów w ścisłym centrum

Rekomendacja nr 26

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

Rekomendacja nr 27

Stworzenie przystanków Wiedeńskich na pl. Kościuszki w 2021 roku

Rekomendacja nr 28

Zaprojektowanie linii tramwajowych na 5 osiedli z tematu panelu - zlecenie projektowania w 2021 roku

Rekomendacja nr 29

Złożenie wniosków o dofinansowanie unijne na te 5 inwestycji (tj. inwestycje tramwajowe z rekomendacji nr 28)

Rekomendacja nr 30

Stworzenie harmonogramu budowy 5 nowych tras tramwajowych - 1 rozpoczęta budowa rocznie

Rekomendacja nr 31

Stanowcze wzmocnienie egzekucji istniejących zasad w zakresie prawidłowego parkowania w ścisłym centrum Wrocławia.

Rekomendacja nr 32

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.

Rekomendacja nr 33

Ceny płatnego parkowania powinny być ustalane na poziomie dostosowanym do możliwości finansowych użytkowników/kierowców.

Rekomendacja nr 34

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 wykupywania tanich abonamentów dla zameldowanych stale lub czasowo mieszkańców.

Rekomendacja nr 35

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

Rekomendacja nr 36

Polityka inwestycyjna powinna uwzględniać corocznie zadania polegające na tworzeniu w obszarze centrum i śródmieścia atrakcyjnych przestrzeni wyposażonych w zieleni, 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.

Rekomendacja nr 37

Polityką ograniczania ruchu samochodowego w ścisłym centrum miasta i śródmieściu przyczynia się do mitygacji i adaptacji do zmian klimatu. Rekomendacje w tym zakresie obejmują: sadzenie drzew wzdłuż ulic jakość, porządkowanie parkowania samochodów; istotne też jest przekształcenie części przyulicznych miejsc parkingowych na bioretencję na ulicach o mniejszym natężeniu ruchu. Bazą tych działań powinno być wykonanie pomiarów zanieczyszczeń komunikacyjnych i określenie na ich podstawie

najkorzystniejszych działań dla poprawy jakości powietrza

Wszystkie te działania mogą przygotować Wrocław do wprowadzania właściwej Strefy Czystego Transportu. Jej kształt powinien tworzyć perspektywę uzyskania realnych efektów w postaci redukcji zanieczyszczenia powietrza. Strefa taka powinna być wprowadzana stopniowo. W tym kontekście zalecane jest przyjęcie poniższych kierunków działania.

1. W pierwszej kolejności wyeliminować najstarsze samochody, w szczególności starsze niż 15-20 lat.
2. W kolejnych latach, w tempie zależnym od uzyskiwanych efektów, restrykcje powinny być podnoszone o kolejne stopnie norm zanieczyszczeń EURO.
3. Wrocław powinien dążyć do wypracowania wraz z innymi dużymi miastami wspólnego stanowiska w zakresie koniecznych zmian ustawowych dotyczących Stref Czystego Transportu i przedstawić je Radzie Ministrów. Między innymi, wprowadzenie na poziomie krajowym obowiązkowego znakowania aut pod względem spełnianych norm emisji spalin (EURO), tak jak ma to miejsce w sąsiednich Cechach i Niemczech oraz tak jak ma to miejsce w Polsce odniesieniu do samochodów z napędem elektrycznym, wodorowym, CNG i LNG, zdecydowanie ułatwiłoby wprowadzanie zmian i urealniłoby stosowanie SCT jako narzędzia ograniczania kongestii i zanieczyszczeń transportowych w polskich aglomeracjach.

Rekomendacja nr 38

W związku z tym, że w dokumentach strategicznych zaplanowano docelowy rozwój miasta z wykorzystaniem sieci korytarzy tramwajowych, to należy pozostawić możliwość rozwoju transportu szynowego w kierunku omawianych osiedli, bez względu na rekomendacje szczegółowe dla poszczególnych osiedli.

Rekomendacja nr 39

Przy wypracowywaniu rekomendacji należy wziąć pod uwagę czynnik czasowy tzn. że w większości przypadkach rozwiązanie autobusowe jest możliwe do

szybszej realizacji niż tramwajowe – tak ze względów finansowych, technicznych, jak i organizacyjnych. Jest to tym bardziej istotne, że pozwala szybciej poprawić komfort i jakość obsługi komunikacją zbiorową osiedli.

1. Techniczne rozwiązania autobusowe wprowadzane w korytarzach przewidzianych pod tramwaj powinny uwzględniać możliwość budowy w przyszłości systemu tramwajowego.
2. Najkorzystniejsze wydaje się wypracowanie rekomendacji odrębnych dla każdego osiedla. Powinny one być oparte o możliwości budowy infrastruktury, ale także o wartości funkcjonalne, taborowe oraz stworzenia atrakcyjnej oferty dla pasażerów, np. poprzez maksymalne skrócenie podróży do centrum, w tym minimalizowanie przesiadek.

Rekomendacja nr 40

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.

Rekomendacja nr 41

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.

Rekomendacja nr 41

Dla Osiedla Partynice i Ołtaszyn rekomenduje się rozważenie dwóch scenariuszy: budowy trasy autobusowej wraz z zapewnieniem pełnej integracji tramwajowo –

autobusowej bądź budowy trasy tramwajowej, ale nie wcześniej niż zakończenie procesu uzgodnień z PKP na trasie na Jagodno.

Rekomendacja nr 42

Osiedle Maślice jest tak usytuowane w strukturze miasta, że jest bezpośrednim odbiorcą ruchu z innych osiedli położonych dalej, jak Stabłowice czy Pracze Odrzańskie. Dobrze zorganizowana, niezależna od ruchu samochodowego komunikacja zbiorowa stanowić więc powinna ofertę nie tylko dla mieszkańców osiedla Maślice, ale także tych położonych dalej. Wymaga to zorganizowania dobrego punktu przesiadkowego, w szczególności z samochodu na komunikację zbiorową. Każdy z zaproponowanych systemów, zarówno autobusowy, jak i tramwajowy ofertę w postaci parkingu przesiadkowego powinien mieć zorganizowaną w rejonie przejazdu kolejowego na ul. Głównej. Przeprowadzenie niezależnej trasy autobusowej w korytarzu przewidzianym na tramwaj wymagać będzie zorganizowania dobrego punktu przesiadkowego na tramwaj do centrum. Obecna trasa na Kozanów, a także jej kontynuacja (obecnie budowana) w kierunku Popowic nie posiada miejsc przesiadkowych tego typu – czyli wspólnych przystanków autobusowo-tramwajowych. Ich zorganizowanie na styku z nową trasą autobusową wymagałoby przebudowy części obecnych tras tramwajowych. Najważniejszą kwestią, która powinna przesądzić o formie organizowania transportu zbiorowego w kierunku Maślic jest uzyskanie wysokiej efektywności rozwiązania. Na tym kierunku jest ona szczególnie ważna, bo efekt dotyczy nie jednego a kilku silnie rozwijających się wrocławskich osiedli z zabudową wielorodzinną. Przy wprowadzeniu komunikacji tramwajowej niezbędne jest jednak zapewnienie w odpowiedniej liczby taboru – dodatkowego w stosunku do obecnych planów MPK. To z kolei związane jest z potrzebą budowy nowej zajezdni tramwajowej w tej części miasta.

Rekomendacja nr 43

Osiedle Psie Pole to osiedle, które rozwinęło się przy jednej osi stanowiącej także oś wjazdową do Wrocławia z miejscowości położonych po wschodniej stronie miasta w gminie Długołęka i Oleśnica. Rozpiętość osiedla, a także jego rozbudowywanie się w kierunku doliny Widawy sprawia, że potrzeba poprawy warunków obsługi tego osiedla wymaga skupienia się na stworzeniu zupełnie nowego korytarza komunikacyjnego wraz z nową przeprawą mostową przez Widawę. Obecnie czynnikiem głównie wpływającym na koszt trasy jest

właśnie nowy most i bardzo szeroka dolina Widawy, którą trzeba nowym obiektem pokonać. Wprowadzenie systemu transportu zbiorowego, czy to tramwajowego czy autobusowego w nowy korytarz stanowić będzie bardzo duże wzmocnienie obsługi osiedla. Równolegle należy pracować także nad poprawą obecnej oferty zarówno autobusowej, jak i kolejowej funkcjonującej w obecnych korytarzach, tak aby docelowo stworzyć zróżnicowaną ofertę zarówno dla mieszkańców osiedla Psie Pole i Zakrzów, ale także miejscowości podwrocławskich.