

Odpowiedzi na pytania zadane w trakcie Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego dzień inauguracyjny, 3 września 2020

Czy jest dostępny KBR (Krajowe Badanie Ruchu) i jakie były jego założenia?

Kompleksowe Badanie Ruchu i jego założenia są omówione w artykule na stronie internetowej Wrocławia:

www.wroclaw.pl/srodowisko/wyniki-kompleksowego-badania-ruchu-we-wroclawiu-i-aglomeracji-2018

natomiast obszerne wyniki KBR dostępne są w Biuletynie Informacji Publicznej:

bip.um.wroc.pl/artukul/565/37499/kompleksowe-badania-ruchu-we-wroclawiu-i-otoczeniu-kbr-2018

Jakie były koszty zamiany chodników na ścieżki rowerowe i czy wykorzystano środki unijne?

Tak się nie dzieje - nie zamieniamy, nie likwidujemy chodników, natomiast dość często zważamy ich szerokość. Dbamy jednak, aby przy tej okazji nie pogarszać warunków ruchu pieszego, i pod tym kątem szczegółowo analizowane są projekty. Regułą jest poprawa, a nie pogorszenie sytuacji pieszych. Poprawa następuje poprzez:

- remont nawierzchni chodników przylegających do budowanych tras rowerowych;
- likwidację przeszkód (np. przestawianie słupów latarni, oznakowania, skrzynek technicznych itp.) w ramach inwestycji rowerowych;
- zabezpieczenie chodnika przed parkowaniem;
- dbałość o zachowanie szerokości chodnika min. 2-2,5 m (w zależności od natężeń ruchu pieszego i charakteru danej ulicy), a zatem parametrów wyższych niż wymagane przepisami (1,5 m).

Warto podkreślić, że na większości ulic przed budową tras rowerowych rowerzyści korzystają z chodników, co jest niezgodne z przepisami i powoduje sytuacje niebezpieczne dla obu grup użytkowników. Budowa trasy rowerowej zwiększa poczucie bezpieczeństwa. Właściwie nigdzie nie obserwujemy sytuacji, w której budowa nowej trasy rowerowej wpłynęła na zmniejszenie ruchu pieszego, natomiast regułą jest sytuacja odwrotna.

Wartość programu rowerowego w budżecie Wrocławia w ostatnich latach przedstawiała się następująco:

- 2015: 16,4 mln zł;
- 2016: 21,9 mln zł;
- 2017: 4,7 mln zł;
- 2018: 20,8 mln zł;
- 2019: 13,7 mln zł;
- 2020: 19,2 mln zł.

Kwoty te zawierają w sobie pulę dotacji unijnych; dla przykładu 2019 r. ze środków własnych Wrocław wydał w programie rowerowym ok. 6,1 mln zł, a ze środków UE 7,6 mln zł. Ścieżki rowerowe powstają także w ramach kompleksowych inwestycji drogowych, a także w wielu projektach realizowanych w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego.

Odpowiedzi na pytania zadane w trakcie Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego dzień edukacyjny, 5 września 2020

Miasto było właścicielem lub współdziałowcem w spółce Vozilla. Dlaczego ten projekt upadł?

Gmina Wrocław nigdy nie było ani właścicielem, ani współwłaścicielem wypożyczalni Vozilla. Miasto wybrało jedynie w procedurze partnerstwa prywatno-publicznego wykonawcę usługi do pilotażu prowadzenia wypożyczalni. Projekt wiązał się z ryzykiem ze względu na innowacyjność i model finansowania, który był w całości po stronie partnera. Spółka, która prowadziła tę wypożyczalnię uznała, że projekt przynosi straty. Założenia biznesowe dotyczące rozwoju rynku nie sprawdziły się. Chodziło głównie o tempo rozwoju elektromobilności, dostępność ładowarek oraz stref wyłączonych dla samochodów spalinowych, co bardzo mocno wpływało na koszty (konieczność przemieszczania i ciągłego doładowywania pojazdów). Alternatywne wypożyczalnie, oparte na flocie spalinowej lub hybrydowej okazały się bardziej konkurencyjne. Informacje na temat dostępne są m.in. na stronie internetowej Wrocławia:

www.wroclaw.pl/vozilla-we-wroclawiu-tylko-do-30-kwietnia

www.wroclaw.pl/vozilla-wycofala-wszystkie-samochody-miejsca-postojowe-dla-elektryko
w

Czy są programy we Wrocławiu, które wspierałyby wspólnoty mieszkaniowe, spółdzielnie w zakresie wymiany ogrzewania?

Tak – miejskie i nie tylko. Beneficjentem programu miejskiego programu dotacji na wymianę ogrzewania KAWKA Plus może być osoba fizyczna i wspólnota mieszkańców. Nie stanowi to jednak bariery dla wspólnot. Wspólnoty, na podstawie przyjętych uchwał, ustanawiają pełnomocnika, który w imieniu członków wspólnoty, którzy posiadają w swoich lokalach czynne ogrzewanie na paliwa stałe i przez to kwalifikują się do udziału w programie KAWKA Plus, dokonuje niezbędnych czynności przed Urzędem Miejskim Wrocławia.

Urząd Miejski Wrocławia realizuje szeroko zakrojone działania informacyjne skierowane nie tylko do potencjalnych beneficjentów, lecz również do wspólnot, zarządców, przedsiębiorców. Od początku 2020 prowadzone są spotkania szkoleniowe skierowane do różnych grup uczestniczących w procesie realizacji umowy KAWKA Plus.

Ponadto doradcy energetyczni Urzędu Miejskiego Wrocławia informują wspólnoty nie tylko o miejskich programach, lecz również przekazują informację o innych dostępnych możliwościach finansowania dla wspólnot takich jak, Elena czy programy Banku Gospodarstwa Krajowego.

Szczegóły na stronie: www.zmienpiec.pl

Informacje o pozamiejskich ofertach finansowego wsparcia dla wspólnot:

1. Premia termomodernizacyjna z Banku Gospodarstwa Krajowego (BGK):
 - przysługuje inwestorowi z tytułu realizacji przedsięwzięcia termomodernizacyjnego i stanowi spłatę kredytu zaciągniętego przez inwestora,
 - przysługuje tylko inwestorom korzystającym z kredytu. Nie mogą z niej korzystać inwestorzy realizujący przedsięwzięcie termomodernizacyjne wyłącznie z własnych środków.

Wysokość dofinansowania:

- 16% kosztów termomodernizacji,
 - 21% kosztów termomodernizacji wraz z OZE,
 - dodatkowe 50% kosztów wzmocnienia budynku wielkopłytowego przy realizacji termomodernizacji budynków z tzw. „wielkiej płyty” wraz z ich wzmocnieniem.
2. Pożyczka Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
- dla oprocentowania stałego wysokość stopy procentowej dla pożyczek udzielonych ze środków własnych Wojewódzkiego Funduszu wynosi 2,75%,
 - oprocentowanie zmienne oparte jest na stawce WIBOR 12M + 50 punktów bazowych, jednak nie niższe niż 1,9%. Wysokość oprocentowania, opartego na stawce WIBOR 12M, na dany rok kalendarzowy, ustala się na podstawie wysokości tej stawki z ostatniego dnia roboczego poprzedniego roku,
 - w przypadku pożyczek, których okres przewidywanej spłaty jest dłuższy niż 10 lat, oprocentowanie jest zmienne.
3. Pożyczka Termomodernizacyjna Alior Banku (współfinansowanie również przez BGK – ulga termomodernizacyjna; EBI – mechanizm ELENA; RPO woj. Dolnośląskiego)
- max kwota pożyczki – od 10 tys. do 5 mln zł,
 - niskie oprocentowanie – 0,5% w skali roku,
 - długi okres spłaty – do 20 lat,
 - karencja w spłacie kapitału – do 12 miesięcy,
 - stałe oprocentowanie w całym okresie spłaty,
 - brak dodatkowych opłat i prowizji.

Refundacja kosztów w ramach inicjatywy ELENA:

- refundacja aż 90% kosztów audytu energetycznego i dokumentacji technicznej,
- możliwość refundacji faktur opłaconych po 1 marca 2019 roku,
- refundacja nie stanowi pomocy publicznej dla Inwestora.

We Wrocławiu Urząd Miejski Wrocławia zmusza pieszych do konkurowania z hulajnogami i rowerami. Czy urząd zdaje sobie sprawę z tego, czym grozi zderzenie z rozpędzoną do 30 km na godzinę hulajnogą albo rozpędzonym rowerem? Dlaczego buduje się ścieżki rowerowe kosztem chodników, np. na ul. Grabiszyńskiej? Dlaczego przy promenadzie Staromiejskiej najbardziej atrakcyjna alejka jest przeznaczona na drogę szybkiego ruchu dla rowerów?

Wprowadzanie potrzebnej infrastruktury rowerowej w ukształtowany już układ ulicy często wymaga podejmowania kompromisowych decyzji dotyczących wygospodarowania przestrzeni ograniczonej zabudową. W pierwszej kolejności brane są te obszary, które stanowią rezerwę pasa drogowego, ale w centrum i śródmieściu taka sytuacja jest rzadkością. Dlatego najczęściej konieczne jest szukanie szerokości w innych pasach ulicy użytkowanych przez inne środki transportu. Zawsze prowadzona jest analiza m.in. pod kątem natężeń ruchu pieszego i kołowego.

Warto przy tym mieć na uwadze, że najwięcej skarg na konflikty ruchu pieszego i rowerowego dotyczy ulic, na których nie ma wydzielonej infrastruktury rowerowej (np. ul. Traugutta). Wprowadzenie tego rozdziału co do zasady zwiększa, a nie zmniejsza poziom bezpieczeństwa pieszych. Stosujemy przy tym wytyczne dotyczące szerokości wyższe niż wymagane przepisami prawa. Dla ul. Grabiszyńskiej jako minimalną szerokość chodnika przyjęliśmy 2m. Na większości odcinków szerokość chodnika jest większa. Jedyne miejscowo, ze względu na linię zabudowy lub słupy trakcyjne, nie udało się wygospodarować tej szerokości. W tych miejscach również trasa rowerowa ma minimalne dopuszczone przepisami parametry.

Przy okazji budowy trasy rowerowej wzdłuż Grabiszyńskiej w wielu miejscach wyremontowano chodniki, ochroniono je przed zastawianiem przez samochody, zbudowano nowy przystanek tramwajowy wraz z przejściem dla pieszych w miejscu zrujnowanej kładki. W efekcie obserwujemy wyraźny wzrost ruchu pieszego w szczególności na odcinku pomiędzy placem Legionów a ulicą Zaporoską.

Wpływ wprowadzonych w 2019 r. zmian na ul. Grabiszyńskiej (budowa trasy rowerowej i wydzielenie torowiska tramwajowego) na bezpieczeństwo pieszych najlepiej obrazuje porównanie statystyk wypadkowych za lata 2018 i 2019.

	2018	2019
Lekko ranni	8	3
Ciężko ranni	2	1
Zabici	1	0

Tabela 1. Piesi poszkodowani w wypadkach drogowych na ulicy Grabiszyńskiej (na podstawie bazy sewik.pl)

Na wyremontowanych odcinkach Promenady Staromiejskiej ruch pieszy prowadzony jest od strony Fosy (odcinek od pl. Jana Pawła II do ul. Krupniczej) oraz od strony placu Wolności i Narodowego Forum Muzyki (na odcinku od ul. Krupniczej do ul. Świdnickiej). Na etapie projektowym te strony uznano za najbardziej atrakcyjnie widokowo. Kolejne odcinki Promenady nie są zaprojektowane i prowadzenie poszczególnych ciągów nie jest rozstrzygnięte. Panel Obywatelski może dać swoje rekomendacje w tym zakresie.

Czy ktoś, kto zaprojektował buspasy uwzględnił fakt, że w pewnych sytuacjach korki (np. na Traugutta) się zwiększają – liczba aut się bowiem nie zmniejsza?

Tak, oczywiście brane jest pod uwagę to, że w krótkim okresie zmiana organizacji ruchu może powodować zwiększenie zatorów komunikacyjnych (“korków”). Wprowadzenie wydzielonych tras dla komunikacji zbiorowej jest nastawione na efekt średnio i długookresowy: ma na celu zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego względem podróży samochodowych. Zwiększa też przepustowość ulicy mierzonej pasażerami, a nie pojazdami.

Samochody wymagają znacznie więcej przestrzeni, żeby przewieźć tę samą liczbę pasażerów, przez co powodują “korki” i blokują wszystkie sposoby poruszania się po mieście. Po ulicach, w których prowadzone są wydzielone torowiska lub buspasy w ciągu godziny może się przemieszczać znacznie większa liczba ludzi, choć wykorzystują do tego znacznie mniej pojazdów. Stąd mylne wrażenie, że ogranicza się możliwości poruszania, mimo iż faktyczny efekt jest odwrotny. Jeden tramwaj czy autobus stanowi w warunkach miejskich odpowiednik co najmniej kilkudziesięciu samochodów osobowych.

Czy powinniśmy traktować samochody z silnikiem diesla z normą euro 6 jako gorsze, skoro emisyjność jest niższa?

Zgodnie z zapisami obowiązującej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych można ustanowić na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest gmina, strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów innych niż: 1) elektryczne; 2) napędzane wodorem; 3) napędzane gazem ziemnym. W przypadku pojazdów napędzanych innymi paliwami, zarówno benzynowymi, jak i olejem napędowym (diesle) ich wjazd do tak wydzielonej strefy jest możliwy pod warunkiem dopuszczenia ich przez Radę Gminy i uiszczenia opłaty. Ustawodawca nie różnicuje w tym przypadku jakie to mają być pojazdy pozostawiając tę decyzję w kompetencjach Rady Gminy. Pojazdy benzynowe, jak i z silnikami diesla są traktowane w tym przypadku na równych prawach i tak jak to zostało zaprezentowane w wystąpieniu eksperta p. Bartosza Piłata np. w miastach europejskich są przypadki gdzie do stref czystego transportu mogą wjeżdżać pojazdy benzynowe z normą co najmniej Euro 2 i diesla co najmniej Euro 4. Ideą strefy czystego transportu nie jest radykalne ograniczenie wjazdu wszystkich samochodów, a jedynie wyeliminowanie pojazdów o najwyższej emisyjności. Badania krakowskie pokazują że wyeliminowanie 8% najbardziej emisyjnych, najstarszych pojazdów (Euro 1-3 benzynowych i Euro 1-4 diesla) może ograniczyć emisję zanieczyszczeń o 50 %.

Przykłady regulacji w “Low emission zones” w Europie (Paryż, Bruksela, Berlin, Stuttgart, Londyn, Mediolan):

www.urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/france/paris

www.urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/belgium/bruxelles-brussel-brussels

www.urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/germany-mainmenu-61/berlin

www.urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/germany-mainmenu-61/stuttgart

www.urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/united-kingdom-mainmenu-205/london

www.urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/italy-mainmenu-81/lombardia/milano

Wyniki badań emisyjności pojazdów w Krakowie:

www.krakow.pl/aktualnosci/235796,1926,komunikat,znamy_wyniki_innowacyjnych_badan_spalin.html

Czy nie lepiej budować parkingi wielopoziomowe, które zajmują mniejszą powierzchnię?

Każdy kolejny poziom wiąże się z większymi kosztami. Budowa jednego miejsca postojowego na parkingu kubaturowym to koszt co najmniej kilkudziesięciu tysięcy złotych, a w przypadku parkingów budowanych w centrach miast, należy koszty liczyć w setkach tysięcy. Biorąc pod uwagę liczbę samochodów zarejestrowanych we Wrocławiu (ponad 450 tys.), koszt budowy parkingów zapewniających im miejsca postojowe wyniósłby co najmniej kilkanaście miliardów złotych. To jest wielokrotność rocznego budżetu miasta. Zdecydowanie tańszym rozwiązaniem jest rozwój innych form transportu.

Problemem nie jest brak dostępności miejsc postojowych w parkingach kubaturowych. W centrum Wrocławia jest kilka dużych parkingów kubaturowych, które w większości mają duże rezerwy wykorzystania. Poza okresem bożonarodzeniowym, praktycznie nie występują sytuacje, w których parkingi te były w pełni zajęte.

Dla przykładu, parking na 667 miejsc postojowych pod Narodowym Forum Muzyki, znajdujący się w ścisłym centrum, zaledwie 350 m od Rynku, rzadko wykorzystywany jest w więcej niż 20%. Sytuacji nie zmieniło nawet wprowadzenie od czerwca 2020 r. pierwszej godziny parkowania za darmo (opłata za kolejne wynosi 4 zł/godzinę lub 2,5 zł/godzinę w przypadku płatności aplikacją mobilną). A zatem parking kubaturowy jest mniej atrakcyjny dla użytkowników niż parkowanie na ulicy, nawet gdy jest od niego nieco tańszy.

Innym elementem, który należy brać pod uwagę jest negatywny wpływ parkingów na układ komunikacyjny (dociążenie zwykle już zakorkowanych ulic) oraz funkcjonowanie obszarów miejskich (brak funkcji miastotwórczej).

Mając na uwadze dekarbonizację transportu w mieście (także w kontekście rozważań dot. wprowadzenia strefy czystego transportu), uprzejmie proszę o informację jakie są plany Urzędu Miasta dotyczące umożliwienia mieszkańcom ładowania samochodów elektrycznych i kiedy byłoby to dostępne.

Na terenie miasta obecnie znajduje się ok. 130 punktów ładowania pojazdów elektrycznych w 40 lokalizacjach. Wszystkie stacje obsługiwane są przez operatorów prywatnych. Zadaniem miasta jest jedynie koordynacja i wspieranie budowy stacji. Mapa istniejących punktów ładowania dostępna jest w serwisie SIP Wrocław (<http://geoportal.wroclaw.pl/>) np. na mapie podstawowej w warstwie Komunikacja i transport -> stacje paliw oraz w publicznym rejestrze Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnym dostępnym na stronie www.eipa.udt.gov.pl. Zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych we Wrocławiu do 31 marca 2021 r. ma powstać 210 punktów ładowania pojazdów elektrycznych. W związku z tym z końcem 2019 r. Gmina Wrocław podjęła współpracę w zakresie budowy kolejnych ok. 90 punktów ładowania z dwoma Operatorami. Budowa finansowana jest ze środków prywatnych, a miasto udostępnia jedynie tereny pod stacje.

Odpowiedzi na pytania zadane w trakcie Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego dzień edukacyjny, 12 września 2020

Co ze współpracą z kolejami? Jak będzie wyglądać eksperyment na Jagodnie?

Miasto współpracuje z PKP. Jednak w przypadku Jagodna, temat dotyczy braku stosownych przepisów technicznych na przecięcie linii kolejowej z tramwajową, co oznacza, że nie ma wymogów technicznych, jak powinna się krzyżować linia tramwajowa z kolejową. Stąd te problemy. Eksperyment na Jagodnie – zgodnie z wytycznymi PKP – miałyby polegać na budowie w dogodnym i bezpiecznym miejscu, prototypu takiego skrzyżowania i testowanie go pod kontrolą kolei, w ustalonym czasie. Jeśli zostaną osiągnięte pozytywne efekty – możliwa byłaby zgoda na jego wprowadzenie do użytku codziennego.

Jest problem między miastem a kolejami. Czy koszt wybudowania transportu nad (omijającego ten problem) jest możliwy?

Koszty podniesienia linii kolejowej na wiadukt na poziom +1 nie mogą należeć tylko do miasta. Kolej musi się zaangażować w finansowanie takiej inwestycji.

Jak to jest, że na Krakowskiej to się udaje, a na Jagodnie się nie da?

Na ul. Krakowskiej oraz na ul. Żmigrodzkiej tramwaj krzyżuje się z bocznicą kolejową, a nie z linią kolejową, która prowadzi przewozy pasażerskie. To uwarunkowanie jest podstawowe jeśli chodzi o stosowanie przepisów kolejowych i możliwości przecięcia dwóch tras.

Rozwój sieci tramwajowej w oderwaniu od sieci samochodowej, czy Wrocław o tym myśli? Chodzi o wydzielenie sieci tramwajowej od drogowej.

Już teraz ponad 96% sieci tramwajowej wydzielona jest od sieci drogowej, a rozwój całego układu transportowego jest zaplanowany kompleksowo w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

Co z osiedlami z innymi niż Maślice, tam też będą wydzielane torowiska?

W tej chwili priorytetowymi osiedlami są Maślice, Jagodno, Muchobór, Psie Pole, Ołtaszyn oraz realizowane Popowice, Nowy Dwór i planowane Swojczyce.

Czy na ewentualnych nowych torowiskach powstaną buspasy, bo pojawia się pytanie co w nocy, skoro tramwaje wtedy nie kursują?

Niektóre torowiska jak najbardziej mają uzasadnienie, aby być trasami tramwajowo-autobusowymi. Szczególnie tam, gdzie oprócz tramwajów jeżdżą autobusy.

Czy planuje się ujednoczenie i kumulowanie ruchu autobusowego oraz tramwajowego, aby w przyszłości uniknąć chaosu, który występuje np. na dworcu głównym?

Tam, gdzie jest możliwość, jak najbardziej planuje się wspólne przystanki i wspólne trasy dla tramwajów i autobusów – tak, żeby to było wygodne dla pasażerów. Nie zawsze jednak jest to możliwe, szczególnie w centrum, w kontekście ograniczeń przestrzeni.

Na czym będzie polegać poligon doświadczalny na Jagodnie? Kiedy ma się to doświadczenie zacząć? Co miasto proponuje w zamian, jeśli miasto nie może się dogadać z PKP?

Zgodnie z wytycznym PKP na stworzeniu w terenie skrzyżowania linii kolejowej z tramwajową, które będzie podlegało testom ruchowym, przez okres ustalony z PKP. Testy te mają być prowadzone w obszarze bez ruchu ogólnego. Jeśli się sprawdzą, to rozwiązanie techniczne, przecięcia będzie można wprowadzić w terenie.

Czy miasto ma pomysł na ulicę Kosmonautów, żeby usprawnić ruch drogowy i zmniejszyć korki?

Wrocławskie Inwestycje w sierpniu br. ogłosiły przetarg na budowę tzw. Alei Stabłowickiej – czyli ulicy łączącej al. Kaczorowskiego z ul. Kosmonautów. W ramach tej inwestycji przebudowana zostanie także ul. Kosmonautów – od Fieldorfa do węzła AOW – na układ z dwoma jezdniami, szpalerami drzew, drogami rowerowymi i chodnikami.

Kiedy pojedziemy pociągiem do Wojnowa?

Linia 292 to inwestycja wspólna w ramach projektu PKP – Miasto. Miasto jest w nim partnerem. Inwestycja jest w trakcie realizacji. Planowane jej uruchomienie w 2021.

Kolej w mieście. Czy nie można wykorzystać obwodnicy kolejowej transportowej do połączenia osiedli Wrocławia: Brochów, Krzyki, Grabiszyn i Leśnica? Jaka to perspektywa?

W chwili obecnej PKP opracowuje Studium wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego z uwzględnieniem ruchu ponadlokalnego oraz wykorzystaniem węzła dla obsługi aglomeracji i miasta. W tym opracowaniu wskazane zostaną kierunki dla rozwoju kolei, w tym także dla obwodnicy towarowej. Opracowania PKP planuje zakończyć w

2022 roku. Miasto współpracuje z projektantami studium, po to, żeby wskazywać potrzeby miasta w tym zakresie.

Dlaczego na osiedlu Muchobór Wielki wydawane są kolejne pozwolenia na budowę pomimo wąskich gardeł komunikacyjnych? W miejscu wyburzonego domu jednorodzinnego powstają bloki, np. ul. Stanisławowska.

Wszelkie decyzje związane z pozwoleniami na budowę wydawane są w oparciu o obowiązujące plany miejscowe, uwzględniając zasady i warunki obsługi komunikacyjnej wydawanych przez zarządcę drogi.

Czy ktoś w mieście czuwa nad kierunkiem rozwoju miasta, nad rozwojem aglomeracji? Czy są to przemyślane decyzje? Czy istnieje długofalowy plan urbanizacji?

Kierunki rozwoju miasta zawarte są w najważniejszym dokumencie planistycznym – Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2018 roku. Wskazuje kierunki rozwoju miasta w różnych aspektach – od transportu, przez zieleni, tereny mieszkaniowe, rzeki, po aktywność gospodarczą i infrastrukturę techniczną. To, można powiedzieć, jest plan urbanizacji. W oparciu o Studium sporządzane są plany miejscowe, a na podstawie których wydawane są pozwolenia na budowę.

Miasto aktywnie uczestniczy w rozmowach na temat kolei metropolitalnej i jest liderem w rozmowach, reprezentując wspólne interesy Wrocławia i gmin aglomeracji. Naszym celem jest zwiększanie oferty przewozowej dla mieszkańców aglomeracji, integracja połączeń, budowa parkingów „parkuj i jedź” przy przystankach i stacjach kolejowych.

Dlaczego pomijany jest temat koncepcji kolei aglomeracyjnej?

Temat kolei nie jest pomijany. Zakładamy, że jest ona istotnym elementem systemu transportowego miasta i aglomeracji. Dwa wystąpienia eksperckie dotyczyły właśnie

tego tematu. Wykorzystanie kolei w mieście jest bezdyskusyjne, bo mamy olbrzymi potencjał w postaci bogatego węzła kolejowego. Jednak miasto nie ma decydującej roli w jej kształtowaniu. Liczymy, że opracowanie PKP, które powstaje da wiele odpowiedzi na temat możliwości maksymalnego wykorzystania kolei.

Jaki jest realny koszt pożyczek – inwestycji ze środków UE?

Na lata 2021–2027 rozpisany jest nowy okres programowania. Podlega on w tej chwili dyskusji na poziomie Komisji Europejskiej. Szczegółowe zasady finansowania nie są jeszcze znane. Poznamy je w I połowie 2021 roku.

Czy musimy wykorzystywać wszystkie środki przeznaczone na rozwój? Czy są jakieś negatywne konsekwencje jeśli tego nie zrobimy? Skąd weźmiemy pieniądze na zwrot?

Wykorzystanie funduszy europejskich jest bardzo ważną szansą rozwojową. Miasto nie może sobie pozwolić na jej niewykorzystanie. Z własnego budżetu nie byłoby w stanie finansować dużych inwestycji infrastrukturalnych.

Jaki jest plan miasta połączenia Wrocławia z miejscowościami leżącymi na trasie do Oleśnicy? Chodzi o ścieżki rowerowe.

To zagadnienie regionalne. Jednakże miasto współpracuje z gminami sąsiednimi w ustalaniu kierunków rozwoju i wspólnym pozyskiwaniu finansowania np. w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Trasa do Oleśnicy do tej pory nie wskazywana była we wspólnych projektach. Sieć rowerową docelową na poziomie regionu zawiera plan województwa dolnośląskiego.

Przy założeniu, że promujemy transport rowerowy, jak wyglądają plany rozwoju infrastruktury: miejsca postojowe, eliminowanie barier wysokościowych?

Te działania prowadzimy w oparciu o bieżące zgłoszenia i potrzeby za pomocą formularzy zgłoszeniowych na stronie miasta – obniżenie krawężnika, stojaki, ławki i wiaty.

Jaki jest sposób pogodzenia planów rozwojowych (urbanistycznych) osiedla Sołtysowice z potrzebami mieszkańców?

Planowany rozwój osiedla musi być powiązany z rozwojem systemu transportowego, zielenią oraz infrastrukturą społeczną. Działania te muszą być prowadzone z finansowym zaangażowaniem inwestora, który pojawiłby się na tym obszarze. Zasady i struktura przestrzenna wynikać będzie z opracowanych planów miejscowych, które ustalą zasady zagospodarowania.

Czy obecne torowiska są przystosowane do tramwajów cargo (transport towarowy na szynach)?

Nie przewidujemy tej formy wykorzystania torowisk tramwajowych we Wrocławiu. Historycznie pojazdy tramwajowe były wykorzystywane do przewozów towarowych, ze względu na niedoskonałość ciężarowych pojazdów samochodowych w pierwszych dekadach motoryzacji, a także ze względu na fakt, że dawniej wiele zakładów produkcyjnych mieściło się w centrach miast.

Na świecie zdarzają się sytuacje, gdzie jeszcze funkcjonują tego typu rozwiązania (np. nocne dostawy podzespołów do jednej z fabryk motoryzacyjnych znajdujących w centrum Drezna), ale wynikają one z bardzo specyficznych uwarunkowań, które we Wrocławiu nie występują.

Wygoda i wybór pomiędzy autobusem a tramwajem. Czy tablice informacyjne pojawią się na przystankach autobusowych?

Tablice DIP (Dynamiczna Informacja Pasażerska) pojawiają się przy każdej nowej inwestycji tramwajowej, a także niektórych inwestycjach autobusowych. Ich montaż wymaga m.in. dostępu do sieci teletechnicznych. Tablice działające w systemach bezkablowych nie sprawdziły się (zbyt częste awarie).

Dlaczego Wrocław tak bardzo utrudnia życie pieszym? Zachęca do korzystania z komunikacji miejskiej, a nie dba o pierwszeństwo pieszych. Jest wiele miejsc, gdzie bardzo długo czeka się na możliwość przejścia przez ulicę.

Bardzo trudno obronić tezę postawioną w pytaniu w świetle podejmowanych działań i ich rezultatów. W latach 2011–2018 udział ruchu pieszego we Wrocławiu wzrósł z 17% do 24% (największy wzrost ze wszystkich form podróży). Znacząco wzrosło także bezpieczeństwo: w roku 2011 w wypadkach drogowych we Wrocławiu zginęło 26

pieszych, w roku 2018 – 10. Liczba podejmowanych inwestycji w infrastrukturę ruchu pieszego rośnie, co oczywiście nie oznacza, że generalnie jej obecny stan oraz poziom bezpieczeństwa jest dla nas w pełni satysfakcjonujący.

Jeśli chodzi o koordynację przejść dla pieszych, przy obecnych natężeniach ruchu kołowego nie jest możliwe jej przyjęcie jako zasadę na wszystkich skrzyżowaniach. Oznaczałoby bardzo znaczące ograniczenie przepustowości ulic i dodatkowe zatory komunikacyjne. Wbrew pozorom, często nawet niewielkie (kilkusekundowe) przesunięcie faz programu sygnalizacyjnego ma bardzo duży wpływ na przepustowość ulicy ze względu na utratę koordynacji między poszczególnymi skrzyżowaniami. Niemniej jednak, każde zgłoszenie jest analizowane i w przypadku pojawienia się możliwości wygospodarowania dodatkowych sekund na przejściach dla pieszych, programy są zmieniane.

Jak bardzo w tych wszystkich planach brany jest pod uwagę głos pieszego? Czy się o nich pamięta?

Każda miejska inwestycja drogowa jest obecnie analizowana pod kątem wpływu na ruch pieszy. Od 2017 r. we Wrocławiu stosuje się w tym zakresie specjalne wytyczne – tzw. standardy piesze), uzupełnione dodatkowo (dwa lata później) o zasady projektowania uwzględniającego potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Ponadto od kilku lat w ramach budżetu funkcjonuje osobny program dedykowany ruchowi pieszemu – jego wartość z roku na rok rośnie.

Jaka jest zasadność wprowadzania rowerzystów do centrum miasta? Dlaczego rowerzyści mają jeździć po wąskich chodnikach i rynku?

Rowerzyści nie powinni jeździć po chodnikach. Dopuszczenie ruchu rowerowego przez całą dobę w Rynku jest jedną ze zmian towarzyszących epidemii COVID-19. Transport rowerowy odgrywa istotną rolę w dostawach dla gastronomii, która jest branżą

szczególnie dotkniętą skutkami epidemii, a jednocześnie ma kluczowe znaczenie dla kondycji gospodarczej centrum miasta.

Ruch rowerowy jest uznawany współcześnie za jedną z ważnych alternatyw dla ruchu samochodowego i jest nieporównywalnie łatwiejszy do pogodzenia z ruchem pieszym. Dlatego trend promowania ruchu rowerowego jako narzędzie polityki przekształcania miast w kierunku wysokiej jakości życia ma charakter powszechny. Ze względu na stosunkowo niewielkie potrzeby przestrzenne, emitowane zanieczyszczenia (w tym hałas), a przede wszystkim niski poziom zagrożenia wynikający z niewielkiej masy i prędkości roweru, ruch pieszy i rowerowy są stosunkowo mało konfliktowe, i często możliwe do łączenia.

W minionej dekadzie (2010–2019) we Wrocławiu w wypadkach drogowych śmierć poniosło 140 pieszych, z czego zaledwie jeden (0,7%) zginął w zderzeniu o charakterze pieszy-rowerzysta (miało to miejsce w 2014 r.).

Jaka jest liczba wypadków z udziałem: tramwajów, autobusów, rowerów, hulajnóg, pieszych, samochodów na przestrzeni 5 lat, z podziałem na liczbę zabitych, rannych, brak ofiar oraz podział ze względu na winowajcę?

Dane te dostępne są w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolidacji, prowadzonym przez Policję. Jednak każdy może je sprawdzić w Internecie dzięki stronie internetowej sewik.pl. Liczba zdarzeń drogowych (wypadków i kolidacji) we Wrocławiu, w latach 2015–2019 z udziałem:

- tramwajów – 1161, w których obrażenia odniosło 240 osób, w tym 8 ofiar śmiertelnych,
- autobusów – 2044, w których obrażenia odniosło 275 osób, w tym 3 ofiary śmiertelne,
- rowerów – 2657, w których obrażenia odniosło 635 osób, w tym 9 ofiar śmiertelnych,

- hulajnóg – brak danych; ten rodzaj pojazdu nie jest regulowany w polskich przepisach, w związku z czym nie obejmują go statystyki policyjne (jest częścią kategorii „inne” lub zdarzeń z udziałem pieszych),
- pieszych – 2410, w których obrażenia odniosło 1114 osób, w tym 50 ofiar śmiertelnych,
- samochodów – 57898, w których obrażenia odniosło 2639 osób, w tym 71 ofiar śmiertelnych.

Jaki jest plan miasta w obszarze rozwoju ciągów pieszych na osiedlu Sołtysowice?

Obecnie projektowane są:

- uzupełnienie brakujących fragmentów chodnika po wschodniej stronie ul. Sołtysowickiej wraz z drogą dla rowerów,
- poprawa warunków ruchu pieszego przy ul. Redyckiej (na wysokości Funbudu),
- łącznik pieszo-rowerowy pomiędzy ulicami Poprzeczną i Kanonierską,
- przebudowa chodnika i budowa drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Poprzecznej.

Nie jest możliwe określenie terminów realizacji tych inwestycji, ponieważ nie znamy budżetu na przyszły oraz kolejne lata. Dodatkowo większość z tych inwestycji planowanych jest do realizacji z udziałem inwestorów zewnętrznych (obowiązek wynikający z ustawy o drogach publicznych) i jest uzależniona terminowo od postępu ich prac. Wreszcie istotna część inwestycji osiedlowych realizowana jest we Wrocławiu w ramach programów partycypacyjnych (Fundusz Osiedlowy i Wrocławski Budżet Obywatelski), co również ma wpływ na kolejność realizacji.

Czy miasto planuje doświetlić ścieżki rowerowe na terenie Wrocławia i okalające Wrocław w celu poprawienia bezpieczeństwa i zachęcenia większej liczby osób do korzystania z roweru?

Tak – jeśli pojawiają się indywidualne zgłoszenia o konieczności takich działań.

Jak miasto planuje rozwiązać konflikt pieszy-hulajnoga? Czy wzorem Barcelony można je przenieść na ścieżki rowerowe?

Nie są to plany miasta, lecz regulacje ustawowe. Obecnie tego typu pojazdy funkcjonują w luce prawnej, co uniemożliwia porządkowanie tego ruchu. Projekt opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury i opublikowany w maju bieżącego roku przesądza, że tzw. urządzenia transportu osobistego, do których zaliczane są hulajnogi elektryczne, powinny poruszać się:

- po drogach/pasach dla rowerów, jeśli taka infrastruktura występuje,
- po jezdni, jeśli dopuszczona prędkość nie przekracza 30 km/h,
- po chodniku – w pozostałych przypadkach.

Ostateczny kształt oraz termin przyjęcia tych regulacji zależy od władz krajowych.

Czy istnieje możliwość wykorzystania starego dworca towarowego tzw. Jedyнки przy dworcu głównym jako centralnego punktu komunikacyjnego w centrum miasta?

Obecnie teren dawnego dworca towarowego przy Dworcu Głównym ulega przekształceniu. Na mocy planu miejscowego powstaje w tym miejscu nowa zabudowa wielorodzinna. Obiekty magazynowe wraz z obiektem administracyjnym pozostałe po starym dworcu podlegają ochronie konserwatorskiej i nie będą naruszone nową inwestycją. Biorąc pod uwagę inwestycje trwające na tym terenie i dalsze planowane w oparciu o miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego a także niezbędne warunki dla tworzenia węzła komunikacyjnego w zakresie funkcjonalnym (dostępność, powiązania z systemem komunikacji miejskiej, integracja pomiędzy środkami transportu) takie plany w tym miejscu nie miałyby uzasadnienia przestrzennego, a także ekonomicznego.

Czemu na Jagodnie w dalszym ciągu wydaje się pozwolenia na budowę, skoro nie ma wystarczającej infrastruktury do obsługi transportu?

Wydawanie pozwoleń na budowę ma określoną procedurę administracyjną regulowaną przepisami prawa budowlanego. Pozwolenie na budowę poprzedza wydanie decyzji o warunkach zabudowy lub sporządzenie miejscowego planu zagospodarowanie przestrzennego. Inwestor przy planowaniu inwestycji jest zobowiązany uzyskać stosowne uzgodnienia i opinie m.in. u zarządu drogi zarówno w zakresie obsługi komunikacyjnej inwestycji, jak i podłączenia do drogi publicznej. Jest to proces poprzedzający wydanie pozwolenia na budowę. Zakres niezbędnej infrastruktury dla uruchomienia inwestycji jest ustalany pomiędzy inwestorem a zarządcą drogi na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych.

Na linii 285. Czy jest zasadność wybudowania przystanku kolejowego?

W ramach zadania na linii 285 zaplanowano nowe przystanki kolejowe, m.in. w rejonie ul. Buforowej. Istnieje zasadność usytuowania przystanku w tym miejscu. Dzięki temu można zintegrować oba systemy komunikacji zbiorowej: miejski oraz kolejowy oraz poszerzyć ofertę dla pasażera dojazdu do centrum. Podróż koleją jest też w obszarze miejskim najszybszym środkiem transportu zbiorowego. Dla porównania dojazd ze stacji kolejowej Brochów do Dworca Głównego zajmuje obecnie 6 min.

Jeżeli jest problem z połączeniem torów kolejowych z tramwajowymi na Jagodno to czy tej inwestycji nie można połączyć z linią tramwajową na Partynice?

Trasa na Ołtaszyn/Partynice również przekracza linię kolejową 285, która na całej swojej długości jest usytuowana w poziomie terenu i ma wyłącznie jednopoziomowe przejazdy z układem drogowym miasta. Połączenie obu tras nie rozwiąże problemu, bo czy w miejscu Jagodna czy Ołtaszyna i tak problem przekroczenia linii kolejowej wymaga rozwiązania. Takie łączenie tras także wydłużyłoby czas podróży. Promieniste prowadzenie tras tramwajowych w kierunku osiedli ma sens, bo jest to wtedy najkrótszy, a więc i najszybszy dojazd do centrum. Oczywiście dla zwiększenia dostępności do tras tramwajowych projektuje się także trasy autobusowe do miejsc przesiadkowych, zorganizowanych np. w rejonie pętli tramwajowych czy ważniejszych przystanków. Dzięki temu oferta szybkiego transportu może być dostępna dla szerszej grupy mieszkańców.

**Nowoczesne tramwaje zużywają więcej prądu niż te starsze (np. przez klimatyzacje).
Czy sieć tramwajowa jest w stanie „udźwignąć” większą liczbę tramwajów oraz spore
zużycie energii?**

Należy podkreślić, że dotyczy to samego poboru energii z sieci trakcyjnej. Część energii znajdującej się w tej sieci pochodzi jednak od nowoczesnych pojazdów i jest wygenerowana podczas ich hamowania. To zjawisko zwane jest rekuperacją. Rekuperacja powoduje, że inny wagon/wagony będące na linii korzystają z tak wytworzonej energii podczas rozruchu.

Tym, samym pobór pojazdów nowych ze względu na tak wytworzoną energię, z której mogą skorzystać inne pojazdy powinien się obniżyć o 20 do 30%. Tramwaje nowe są bardziej ekonomiczne i ekologiczne.

**Czy sieć tramwajowa jest w stanie „udźwignąć” większą liczbę tramwajów oraz spore
zużycie energii?**

Zawsze są brane pod uwagę możliwości sieci trakcyjnej. Oczywiście mogą się zdarzyć przeciążenia na długich odcinkach i przy dużej liczbie wagonów przypisanych do podstacji, przy czym z założenia energia w sieci trakcyjnej jest uzupełniana przez rekuperację do wartości 780V. Do tej wysokości napięcia są zabezpieczenia w tramwajach nowych, by nie uszkadzać układów napędowych wagonów, które korzystają z wytworzonej energii oraz dodatkowo żeby nie przesycić zbyt wysoko napięcia trakcji. Zużycie energii przy dużej liczbie nowych wagonów obniża się o 20–30%.

Jak wygląda różnica w subwencjach unijnych na budowę linii tramwajowych i autobusowych? Co Unia faworyzuje? Czy jest możliwość cyklicznej dopłaty do funkcjonowania takiej linii?

W perspektywie finansowej 2014–2020 dofinansowanie z UE (w tym w szczególności z Funduszu Spójności) można było uzyskać zarówno na inwestycje związane z rozwojem transportu szynowego, jak i autobusowego.

Przy czym w miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) w pierwszej kolejności preferowane było wsparcie inwestycji w infrastrukturę szynową (nie oznacza to jednak, że nie można było starać się o dofinansowanie na infrastrukturę autobusową). Natomiast w pozostałych miastach finansowane były inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego spełniające normę co najmniej EURO 6.

Priorytetowo traktowany był zakup pojazdów o alternatywnych systemach napędowych (elektrycznych, hybrydowych, biopaliwa, napędzanych wodorem itp.). Wspierane inwestycje miały charakter zarówno infrastrukturalny (budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, uzupełniania o elementy dotyczące sieci energetycznych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy obejmujący obydwa typy projektów.

Wg wstępnych założeń w nowej perspektywie 2021–2027 kontynuowane będą obecne kierunki wsparcia – przy czym premiowane będą projekty, które będą zawierały elementy związane z paliwami alternatywnymi (baterie fotowoltaiczne, panele słoneczne, transport zeroemisyjny: elektryczny, wodorowy etc.). Ogłoszenie pierwszych naborów planowane jest na rok 2022. Prawdopodobnie jednym z warunków koniecznych do uzyskania wsparcia będzie posiadanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (wskazane jest, aby był to Plan dla całej Aglomeracji, a nie tylko dla pojedynczego miasta/gminy). Wrocław taki plan ma, a dla aglomeracji ruszają prace projektowe.

Czy jest możliwość cyklicznej dopłaty do funkcjonowania takiej linii?

Nie, wsparcie z UE w obszarze transportu zbiorowego ukierunkowane do tej pory było wyłącznie na dofinansowanie działań wyłącznie inwestycyjnych, Koszty utrzymania oraz eksploatacji leżą po stronie Gminy i muszą być sfinansowane ze środków własnych.

Jaki jest pomysł na ulicę Sołtysowicką?

Obecnie nie ma kompleksowego remontu tej ulicy w planach inwestycyjnych Miasta. Odcinkami realizowane są natomiast najpilniejsze remonty chodników i budowa ścieżki rowerowej.

Dlaczego miasto tak chaotycznie planuje prace inwestycyjne? Czasami są one wykonywane w okresie największego ruchu.

Staramy się tak zaplanować prace, aby były one jak najmniej dokuczliwe dla mieszkańców. Proszę jednak pamiętać, że to duże wyzwanie. Miasto koordynuje szereg prac inwestycyjnych, nie tylko własnych, ale także innych inwestorów publicznych. Z racji choćby harmonogramów i zakresów tych prac nie jest możliwe wykonanie wszystkich inwestycji drogowych w okresach zmniejszonego natężenia ruchu. Te najtrudniejsze i możliwe do realizacji w okresie dwóch trzech miesięcy są kumulowane w wakacje.

Czy deweloperzy są gotowi partycypować w kosztach budowy linii tramwajowej na osiedlu Jagodno?

Obecnie deweloperzy partycypują w kosztach budowy układu drogowego związanego bezpośrednio z obsługą komunikacyjną zabudowy mieszkaniowej.

Rondo Pileckiego. Czy można wyznaczyć jeszcze jeden skrajny lewy pas, aby zapewnić płynność jazdy w kierunku autostrady, usprawniłoby to również ruch komunikacji miejskiej, autobusów?

W kierunku autostrady od ulicy Strzegomskiej wyznaczony jest już dojazd z pominięciem przejazdu przez rondo.

Jakie plany rozwoju sieci transportowej Sołtysowic są brane pod uwagę w najbliższych latach?

Przebudowa ulicy Koszarowej, Poprzecznej, budowa ciągów pieszych i rowerowych oraz budowa Obwodnicy Śródmiejskiej – zależnie od postępującej zabudowy mieszkaniowej w tym rejonie.

Dlaczego tramwaje tak późno wyjeżdżają z zajezdni?

Zmniejszenie poziomu hałasu w mieście. To główny powód. W porze nocnej na wszystkich ciągach tramwajowych kursują autobusy nocne.

Jakie rozwiązanie widzi miasto w związku z Jagodnem, które warunkuje połączenie komunikacyjne na Ołtaszynie? Jakie rozwiązanie widzi miasto dla ulepszenia życia mieszkańców Ołtaszyna?

W najbliższym czasie, czyli w perspektywie 2023 roku powstanie połączenie Ołtaszyna z Jagodnem wraz z budową ulicy Asfaltowej. Na Jagodno i na Ołtaszyn, po zrealizowaniu niezbędnych inwestycji, planowane jest dodatkowo wzmocnienie oferty komunikacji autobusowej.

Smog. Czy były robione pomiary przed okresem grzewczym, w trakcie i po? Jak bardzo wpływa emisja niska na powstanie smogu?

Na stacjach należących do systemu Państwowego Monitoringu Środowiska pomiary jakości powietrza prowadzone są przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. Pomiary dokonywane są w sposób ciągły. Na [stronie](#) inspektoratu, jak również na [stronach Wrocławia](#): (przekierowanie ze stron RWMŚ GIOŚ) dostępne są pomiary poszczególnych zanieczyszczeń (godzinowe, średniodobowe, średnioroczne).

We Wrocławiu ok. 60% zanieczyszczeń powietrza związana jest z emisją niską z systemów grzewczych. W zależności od pory roku obserwujemy inne rodzaje „smogu”. W okresie grzewczym jest to tzw. smog londyński, gdzie dominują produkty spalania węgla i innych paliw kopalnych (dwutlenek siarki, tlenki węgla, sadza i pyły zawieszone). Warunkiem powstania takiego typu smogu jest odwrócenie (inwersja) temperatury i występowanie mgły. W okresie letnim występuje tzw. smog Los Angeles (smog fotochemiczny, w którym dominują tlenki węgla, tlenki azotu i węglowodory. W wyniku reakcji chemicznych tych związków powstaje m. in. ozon. Ten typ smogu jest związany głównie z zanieczyszczeniami komunikacyjnymi.

Czy istnieje możliwość przekazania miastu (za darmo) ekspertyzy z zakresu poziomu hałasu ze względu na rodzaj nawierzchni, emisji hałasu przed środki transportu itd.?

Są osoby, które chciałyby się podjąć wykonania takiej ekspertyzy na rzecz miasta i edukacji mieszkańców?

Miasto opracowuje od 2007 r. co pięć lat [Mapę akustyczną Wrocławia](#). W ten sposób prowadzi monitoring hałasu drogowego, tramwajowego, kolejowego, lotniczego i przemysłowego. Ponadto Wrocław współpracuje z Politechniką Wrocławską między innymi w zakresie opracowania nowatorskich sposobów walki z hałasem. Oczywiście każde profesjonalne opracowanie jest cenne dla działań podejmowanych przez Magistrat.

Dlaczego tak kiepsko jest wykorzystana infrastruktura kolejowa do transportu w mieście?

Infrastruktura kolejowa dla przejazdów w mieście jest bardzo ważna i jest wykorzystywana w pełnym możliwym zakresie. Na istniejących liniach organizator transportu kolejowego tj. Urząd Marszałkowski zleca przewozy aglomeracyjne i regionalne realizując scenariusz w Planie Transportowym Województwa, a linie nieczynne kolejowe są obecnie modernizowane w celu przywrócenia przewozów pasażerskich (np. linia 292 i 285). Dodatkowo Wrocław oraz gminy ościenne co roku dofinansują dodatkowe połączenia kolejowe. Ponadto we Wrocławiu pasażerowie wykorzystują kolej do przewozów wewnątrz miasta, korzystając z Urbancard. Wszelkie warunki związane z jej wykorzystaniem wynikają z uwarunkowań, które stawia zarządca tej infrastruktury, czyli PKP.

Skąd decyzja o podwyżce cen, skoro Wrocław chce zachęcić ludzi do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Na początek należy zaznaczyć, że zmiana cen biletów mająca wejść w życie od 1.01.2021 dotyczyć ma osób niebędących stałymi użytkownikami komunikacji miejskiej, korzystających z niej sporadycznie, osób przyjezdnych. Pasażerowie dojeżdżający codziennie do pracy czy uczelni komunikacją miejską, rozliczający się we Wrocławiu z podatku dochodowego, będą mogli kupować imienne bilety okresowe w niezmienionej cenie, zatem nie odbije się to niekorzystnie na ich budżetach domowych. Warunkiem będzie aktywny status w programie Nasz Wrocław.

Podstawową przyczyną regulacji cen biletów są skutki zaistniałej na terenie całego kraju pandemii COVID-19, w wyniku której szczególnie mocno ucierpiał sektor transportu publicznego, który jest deficytowym (niedochodowym) obszarem działalności Miasta. Należy zaznaczyć, iż od marca br. notowany jest drastyczny spadek odbywanych podróży komunikacją miejską Wrocławia, a co za tym idzie, także spadek dochodów organizatora miejskiego transportu zbiorowego z tytułu sprzedaży biletów. Zaznaczyć

trzeba, iż Wrocław z roku na rok zwiększa wydatki ponoszone na komunikację miejską, które sięgają prawie 0,5 mld zł. Aby uniknąć konieczności ograniczenia funkcjonowania komunikacji miejskiej, w dalszym ciągu zaspokajać potrzeby mieszkańców w zakresie transportu publicznego i go rozwijać, zmiana wysokości cen biletów jest działaniem koniecznym, powodującym prognozowany wzrost dochodów organizatora transportu miejskiego, które mogą zostać przeznaczone na realizację wskazanych powyżej celów.

W jaki sposób decyduje się o kształtowaniu rozkładu jazdy przy przesiadkach? Przy komunikacji zbiorowej i kolejowej? Dlaczego czasami jest 10 min, a czasami dzieje się to na zakładkę?

Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej uwzględniają aspekt przesiadkowości. Ważnym jej elementem jest synchronizacja pomiędzy liniami, co umożliwia pasażerom przesiadki i sprawne dotarcie do celu podróży np. z różnych peryferyjnych osiedli z przesiadką w centrum lub na wybranym węźle przesiadkowym. Jednak biorąc pod uwagę skalę połączeń, uwarunkowania taborowe, częstotliwościowe nie sposób zapewnić wszędzie jednolitego czasu na przesiadkę np. 10 min. Dotyczy to także przesiadek pomiędzy liniami komunikacji miejskiej a komunikacji kolejowej – rozkłady jazdy kolejowe nie są opracowywane we współpracy z Miastem i zależą od dostępu do infrastruktury uzyskanej przez przewoźników kolejowych.

Odpowiedzi na pytania Panelistki zadane drogą mailową

w dniu 22 września 2020

Zwracam się z prośbą o informacje z Urzędu Miasta oraz opinię niezależnego eksperta, na temat analizy prawnej i ekonomicznej skutków (...) działań:

- 1. ograniczenie/zabronienie ruchu w strefie AI**
- 2. ograniczenie/zabronienie ruchu w części strefy AI do ulicy Szewskiej (z Rynkiem włącznie)**
- 3. eliminację ruchu rowerowego z Rynku,**

ze szczególnym uwzględnieniem wpływu na instytucje kultury, biura, domy handlowe, sklepy, banki, hotele, parkingi wielopoziomowe dostępne publicznie, restauracje i punkty gastronomiczne (szczególnie ważne jest zapewnienie równowagi pomiędzy gastronomią na wyższym poziomie a ograniczeniem wzrostu ilości lokali z tanim alkoholem i klubów nocnych), skrytki bankowe depozytowe dla ludności, drobne firmy, w tym prawne, notarialne, projektowe, związane ze sprzedażą i obsługą nieruchomości, zakłady produkcyjne takie jak Herbapol, punkty usługowe, centra rehabilitacji, przychodnie lekarskie, firmy edukacyjne, uczelnie wyższe, urzędy, etc. (...) Proszę również o analizę wpływu na organizację ruchu na terenie strefy i w bezpośrednim sąsiedztwie, np. substytucji lewoskrętu z ulicy Widok pętlą wokół parkingu na Szewskiej.

Proszę o co najmniej 2 wypowiedzi na ten temat oparte o analizę prawną i ekonomiczną:

1. przedstawiciela Urzędu Miasta Wrocławia

2. niezależnego eksperta.

Oprócz informacji z urzędu miasta na temat skutków, zdanie niezależnego eksperta jest bardzo ważne, pod warunkiem iż nie będzie miało zabarwienia ideologicznego.

Ograniczanie, w tym wyłączenia z ruchu kołowego obszarów w centrach miast nie jest działaniem nowym, wymagającym szczególnych analiz formalno-prawnych. Ruch samochodowy został wyłączony w latach '90. w obszarze samego Rynku, a następnie na wielu ulicach w jego rejonie (cz. Placu Solnego, Nowego Targu, oraz na fragmentach ulic: Świdnickiej, Oławskiej, Ruskiej, św. Mikołaja, w całości na ulicy Szewskiej, Więziennej; znacząco ograniczyliśmy ruch także na ulicy Włodkowica i św. Antoniego). Zebrane doświadczenia pozwalają jednoznacznie rozstrzygnąć, że te rozwiązania są możliwe do wprowadzenia pod względem formalno-prawnym i sprzyjają rozwojowi gospodarczemu i kulturalnemu centrum Wrocławia. W krótkim okresie mogą się pojawić problemy związane z dostosowaniem oferty na danej ulicy do zmienionych warunków, jednak w żadnym wypadku nie doszło do osłabienia atrakcyjności danej ulicy. Kwestie organizacji dostaw oraz obsługi bytowej są możliwe do rozwiązania np. poprzez określenie tzw. okienek czasowych. W tym kontekście nie widzimy możliwości zlecenia dodatkowych analiz, tym bardziej na obecnym etapie, gdy nie znamy stanowiska Panelu Obywatelskiego.

W 2018 r. Biuro Zrównoważonej Mobilności zleciło analizę działalności gospodarczych prowadzonych na 5 ulicach centrum Wrocławia, w tym dwóch, na których znacząco ograniczono ruch samochodowy (Oławska, Szewska), jednej gdzie to ograniczenie miało charakter częściowy (ul. Krupnicza) oraz dwóch, dla których ruch samochodowy ma

charakter dominujący (Kazimierza Wielkiego, Piłsudskiego). Przeprowadzona analiza jednoznacznie wykazała, że możliwości przyciągnięcia klienta przez działalność prowadzoną przy ulicy o ograniczonym ruchu samochodowym są dużo większe, niż w sytuacji, gdy ruch ten ma charakter dominujący.

Zjawisko pedestrianizacji, czyli udostępniania często całych obszarów miast (zazwyczaj ich centrów) dla ruchu pieszego ma obecnie charakter powszechny i jest uznawane za jedno z głównych narzędzi rewitalizacji. Jego stosowanie zalecają w swych dokumentach także organizacje międzynarodowe, w tym Organizacja Narodów Zjednoczonych i Unia Europejska. Nie jest nam znane żadne poważne stanowisko naukowe, które negowałoby jego zasadność, a wskazanie "niezależnego eksperta" który podjąłby się jego sformułowania jest w naszym przekonaniu niewykonalne. Zarówno kompetencje eksperckie, jak i niezależność takiej osoby byłyby możliwe do zakwestionowania.

Warto zaznaczyć, że Wrocławska Polityka Mobilności, uchwalona w 2013 r. jako jedno z narzędzi osiągnięcia zakładanych celów określa m.in. "powiększanie stref dla pieszych, szczególnie w centrum miasta". W roku 2015 r. pytanie o ochronę historycznego centrum Wrocławia poprzez stopniowe ograniczanie ruchu samochodowego na obszarze Parku Kulturowego "Stare Miasto" zostało zadane w trybie referendum lokalnego (ponad dwie trzecie biorących udział w tej formie demokracji bezpośredniej wyraziło poparcie dla tych zmian), przyjęta w 2018 r. strategia Wrocław 2030 określiła jako jeden z celów w priorytecie 1 (mobilność): "ograniczajmy ruch samochodowy, zwłaszcza w centrum miasta", natomiast Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przyjęty w 2019 r. w opisie celów wymienia: "W Centrum miasta istotne jest, żeby zapewnić pełną dostępność dla ruchu pieszego, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej, nadrzędnie w stosunku do dostępności samochodem. Dlatego tak ważny jest rozwój stref bez samochodów lub znaczne jego ograniczenie". Wszystkie te dokumenty zostały przyjęte przez Radę Miejską Wrocławia, zwykle po wcześniejszych szerokich konsultacjach społecznych.

Odpowiedzi na pytania zadane w trakcie Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego dzień deliberacyjny, 19 września 2020

Dlaczego autobusy wyjeżdżają z pętli z opóźnieniem? (Muchobór)

Autobusy w większości przypadków odjeżdżają z pętli punktualnie. Wyjątkiem są sytuacje, gdy autobus przejedzie na pętlę z opóźnieniem przekraczającym planowany czas postoju. W tych przypadkach kierowca nie ma już możliwości wyrównania opóźnienia rozpoczynając kolejny kurs z opóźnieniem wtórnym z poprzedniego kursu. Takie sytuacje na Muchoborze związane są z częstym zamykaniem przejazdów kolejowych np. na ulicy Awicenny. Opóźnienia autobusów wynikają także z bardzo niewielkiego udziału tras wydzielonych z ruchu ogólnego (ok. 6%). Muchobór jednak ma specyficzne uwarunkowanie polegające na tym, że po budowie TAT na Nowy Dwór, będzie możliwość obsłużenia go wydzieloną trasą do centrum miasta (Dworzec Świebodzki).

Z czego wynikają ograniczenia prędkości tramwajów? Co musi się stać żeby tramwaje jeździły szybciej?

Prędkość tramwajów dostosowana jest do istniejących parametrów technicznych torowisk i sieci trakcyjnej. Tramwaje na rozjazdach, łukach czy pod wiaduktami realizują przejazd ze względów bezpieczeństwa z ograniczoną prędkością. Obecnie trwa program remontów torowisk tramwajowych, które pozwolą na zwiększyć prędkość przejazdu tramwajów np. ul. Ślężna.

Dlaczego przestały istnieć autobusy pospieszne?

Nadal mamy 5 linii autobusowych pospiesznych (A, C, D K, N), nie ma natomiast osobnej taryfy biletowej dla linii pospiesznych (przejazd na podstawie biletów normalnych i czasowych) - tzn. przejazd autobusami pospiesznymi kosztuje tyle co normalnymi liniami. Autobusy pospieszne nadal nie zatrzymują się na wszystkich przystankach na trasie przejazdu np. linia C na 17 przystanków na trasie, zatrzymuje się tylko na 11 przystankach.

Czy jest możliwe uregulowanie miejsca pozostawiania hulajnóg ze ZDIUMem i firmami?

W pierwszej kolejności konieczne są uregulowania prawne na poziomie ustawowym, które są od wielu miesięcy zapowiadane przez rząd.

Czy jest możliwa likwidacja ruchu tranzytowego na ulicy Widawskiej, a także ronda Okulickiego i Przedwiośnia?

Ulica Przedwiośnie objęta jest na odcinku z zabudową mieszkalną strefą ruchu uspokojonego, wyposażona jest na tym odcinku w progi, a skrzyżowania z ulicami poprzecznymi funkcjonują jako równorzędne. Na obu ulicach istnieją ograniczenia w ruchu ciężarowym. Możliwe jest na wniosek miejscowej Rady Osiedla objęcie ulicy Widawskiej strefą ruchu uspokojonego i wyposażenie jej w elementy uspokojenia ruchu. Ruch uspokojony sprzyja eliminacji ruchu tranzytowego z ulic. Jeśli chodzi o rondo w ulicy Okulickiego to zalicza się ono wraz z ulicą Okulickiego do podstawowego układu komunikacyjnego Miasta i winno przenosić ruch nie tylko o charakterze

Kiedy nastąpi zakończenie prac nad łącznikiem Graniczna-Smolec na Muchoborze?

Prace projektowe powinny zakończyć się jeszcze w bieżącym roku, a realizacja zadania w terenie do końca 2021 roku.

Kiedy nastąpi modernizacja infrastruktury i przeniesienie ruchu tranzytowego z ulicy Gagarina?

Przeniesienie ruchu tranzytowego z ulicy Gagarina nastąpi po uruchomieniu opisanego wyżej łącznika ulicy Żwirki i Wigury z ulicą Rakietową.

Dlaczego miasto nie wymusza skutecznie na deweloperach tworzenia infrastruktury komunikacyjnej i systemu dróg wokół budowanych przez nich inwestycji?

Każdorazowo, inwestor przystępując do planowania inwestycji, która generuje ruch i zmienia warunki komunikacyjne, jest zobowiązany otrzymać od zarządcy drogi, czyli we Wrocławiu Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta, zakres przebudowy układu komunikacyjnego wynikający z charakteru i wielkości inwestycji - tak mieszkaniowej, jak i usługowej. Ten obowiązek wynika wprost z art. 16 ustawy o drogach publicznych. Po ustaleniu zakresu przebudowy układu komunikacyjnego inwestor podpisuje z zarządcą drogi umowę, w której zawarty jest szczegółowy zakres, koszty oraz termin realizacji układu. Warto podkreślić, że deweloperzy często inwestują nie tylko w układ drogowy, ale także w ciągi piesze i rowerowe, zieleni oraz w rozwiązania dla komunikacji zbiorowej. Zakres i zasięg inwestycji jest ustalany po wnikliwej analizie lokalnych uwarunkowań i potrzeb wynikających z lokalizacji inwestycji.

Czy moglibyśmy dostać mapę miasta, która pokazuje istniejące linie tramwajowe oraz proponowane, a także linie PKP?

Aktualne schematy linii komunikacji miejskiej, z uwzględnionymi liniami i stacjami kolejowymi, dostępne są na stronie internetowej miasta:

<https://www.wroclaw.pl/schematy-komunikacji-zbiorowej>

Jednocześnie mapy dla Panelistów i Panelistek UM przekazał Koordynatorom Panelu.

Odpowiedzi na pytania zadane w trakcie Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego dzień deliberacyjny, 26 września 2020

Czy można etapować budowanie linii tramwajowych i zapisać uruchomienie linii co 3 lata?

Generalnie można etapować budowę linii tramwajowej. Przykładem jest tu osiedle Jagodno, na którym z uwagi na trudność uzgodnienia z PKP przecięcia linii kolejowej z tramwajową, procedujemy zaprojektowanie jezdni dla autobusów w miejscu przyszłego tramwaju, w taki sposób, aby w przyszłości była możliwość wbudowania torów tramwajowych i trakcji tramwajowej. Zapisanie uruchomienia linii za 3 lata lub co 3 lata (jeśli chodzi o wszystkie osiedla) - wydaje się rozwiązaniem niemożliwym do przyjęcia. Każda bowiem dokumentacja projektowa potrzebuje innego czasu - jeden odcinek to 5 km, inny ma 1,5km - projektowanie i budowa w każdym z przypadków zajmuje różny czas, i ma różne dodatkowe uwarunkowania. Nie można więc zakładać kolejnych realizacji w równych odcinkach czasu. Trudno też przewidzieć efekt budowy w pierwszej kolejności jezdni dla autobusów, a potem możliwości finansowania za 3 lata kolejnej inwestycji w postaci tramwaju.

Dlaczego nie rozmawialiśmy o połączeniu kierunku północnego miasta z centrum? (chodzi o kierunek na Trzebnicę).

Kierunek północny z uwagi na zdecydowanie mniejszą liczbę mieszkańców i planowany w najbliższych latach rozwój zabudowy mieszkaniowej nie jest priorytetem dla rozwoju tramwaju. Poza tym tramwaj na północ wysunięty jest aż do pętli Marino, i ma duży obecny potencjał do wykorzystania.

Czy możliwe jest wykorzystanie linii kolejowej na Maślice?

Oczywiście, że tak. Jednak sama linia kolejowa wraz z nowymi przystankami kolejowymi nie sprostą potrzebom mieszkańców w dojazdach do centrum, i innych rejonów miasta. Na Maślicach planujemy, że ewentualna pętla tramwajowa dochodziłaby aż do nowego przystanku kolejowego, który PKP ma na liście swoich przyszłych inwestycji. Opis tej sytuacji pokazany został w materiałach przekazanych przez Miasto dla Panelistów.

Czy jest możliwe wydłużenie nitki tramwajowej z Nowego Dworu na Muchobór?

Tak, pod warunkiem, że linia kolejowa zostanie przebudowana na wiadukt, na poziom +1, aby zlikwidować obecną kolizję ul. Strzegomskiej z koleją. Opis tej sytuacji pokazany został w materiałach przekazanych przez Miasto dla Panelistów.

Ile pociągów jeździ na trasie, z którą krzyżować miałyby się tramwaj na Ołtaszyn?

Teraz nie jeździ żaden. Kiedy Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego i PKP zakończą modernizację linii 285 - czyli na koniec 2021, samorząd wojewódzki planuje, że po tej linii kolejowej będą jeździły pociągi - w szczycie rano i w szczycie popołudniu - co 0,5 godziny, a poza szczytem co 1 godz. - sumarycznie w obu kierunkach.

Czy jest możliwe wdrożenie aplikacji wspomagającej szukanie wolnych miejsc do parkowania?

Tak, teoretycznie jest to możliwe i zostało to pilotażowo wdrożone w przypadku miejsc dla autokarów. Wymagałoby to jednak najpierw instalacji bardzo dużej liczby czujników monitorujących zajętość miejsc. Musiałoby to obejmować znaczącą część miasta, aby aplikacja taka była popularna. Jest to zatem duża inwestycja, i jej koszt musiałby zostać uwzględniony w kosztach parkowania. Jednocześnie nie zmieniałaby ona istoty problemu: popyt na miejsca znacznie przeważa nad ich podażą.

Jak wydatkowane są przychody z opłat za parkowanie?

Są one częścią ogólnego dochodu gminy, zatem nie mają szczególnego przeznaczenia. Planowaliśmy od bieżącego roku przekazywać przychody ze strefy C na remonty wykonywane na terenie danego osiedla, jednak załamanie dochodów odsunęło te plany w czasie. Od marca 2021 r. w centrum (strefa A i B) funkcjonować będzie tzw. Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania, z której dochody obowiązkowo muszą być przeznaczane na cele:

- publiczny transport zbiorowy,
- budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej,
- zieleń i zadrzewienia w gminie.

Czy linię kolejową towarową można zmienić na osobową (w kontekście Muchoboru)?

W swoich analizach PKP wskazuje, że ta linia jest bardzo ważna dla przewozów towarowych. Dlatego nie zakładamy, że w najbliższym czasie możliwa byłaby wspomniana zmiana, ale docelowo takie przekształcenia w systemie kolejowym są możliwe (czyli prowadzenie po tej linii ruchu towarowego i pasażerskiego) - dokumenty strategiczne przygotowywane przez PKP wskazują tu możliwość usytuowania w przyszłości przystanku, ale po rozbudowie.