

ROJEKT KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NOWOCZESNEGO WROCŁAWIA NA MIARĘ XXI WIEKU ZMNIEJSZAJĄCY DO MINIMUM SMOG WE WROCŁAWIU.

WSTĘP

Jest rok 2016. Wg gazety FAKT, która przytacza opinie znawców, mieszkańców i notabli m. Wrocławia, WROCŁAW jest najwolniejszym i najbardziej zakorkowanym miastem w Polsce ze średnią prędkością 28 – 30 km/godz. oraz z bardzo wysokim smogiem.

Wyszczególniona powyżej prędkość może i jest średnia, ale rzeczywista prędkość – szczególnie w godzinach szczytu – na większości ulic Wrocławia jest o wiele, wiele mniejsza.

Dla przykładu podam – z własnego doświadczenia – że przejazd z Ołtaszyna do Dw. Głównego / 5 km./ godz. 7,00 do 7.30 pokonuje się z prędkością 10 km/godz., a odcinek trasy z Ołtaszyna ul. Kurpiów – ul. Stachowskiego-Zwycięska do ul. Karkonoskiej z prędkością ok. 15 km/godz. Podobnie, a niekiedy jest jeszcze gorzej w Centrum Wrocławia i na wszystkich wjazdach do Wrocławia z kierunków Środa Śląska przez Leśnicę, z Marszowic przez Maślicką, z Obornik Śląskich przez Pełczyńską, z Poznania przez Widawę, z Warszawy przez Mirków, z Wojnowa przez most Chrobrego, z Opola przez Krakowską, ze Strzelina przez Buforową, z Żurawiny przez Grotę-Roweckiego, z Bielani Wrocławskich przez Karkonoską. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest fakt, że mieszkańcy pod wrocławskich miejscowości codziennie przyjeżdżają do Wrocławia do pracy, a po południu wracają. Przy okazji zostawiają masę ołowiu, kwasów i innych zanieczyszczeń wyrzucanych z rur spalinowych swoich samochodów. Należy tu doliczyć jeszcze samochody mieszkańców Wrocławia, które też nie jeżdżą na powietrze i pozostawiają takie same zanieczyszczenia. Wspólne tworzą chorobotwórczy smog.

Jest rzeczą udowodnioną, że samochód spala najwięcej paliwa przy starcie i ruszaniu z miejsca, a to występuje przy staniu w korkach i poruszaniu się skokami, dlatego też należy uczynić wszystko, aby ruch aut był płynny. Należałoby porównać zanieczyszczenie powietrza wynikające z przejazdów samochodów np. na trasie AOB z wynikami na trasach dojazdowych do Wrocławia bardzo zatłoczonych w godzinach szczytu, uwzględniając ten sam czas przejazdu, ilość samochodów i ich prędkość.

Po roku 1989 – zgodnie z planem Balcerowicza – likwidowano zakłady pracy, szczególnie w małych miejscowościach, likwidowano również linie podmiejskich pociągów, więc w poszukiwaniu pracy lub prowadzenia własnego interesu, aby przeżyć, Polacy zostali zmuszeni do opuszczenia kraju, do zdobycia własnego środka lokomocji, aby dotrzeć do celu. Dlatego też od 1990 r., co roku, przybywało w Polsce od 500.000 do 800.000 aut. Efekt: wzrost zanieczyszczeń powietrza smogiem samochodowym.

W ostatnim 25-leciu w tzw. prywatyzacji demokratycznej zlikwidowano w Polsce ok. 5.000 km linii kolejowych PKP, oddając je w prywatne ręce, których celem jest zysk dla prezesów i zarządów, a nie dobro pasażera. Pragnę nadmienić, że w 20-leciu międzywojennym w tzw. Sanacyjnej Polsce nie tylko zbudowano Gdynię i wszystkie gałęzie przemysłu od podstaw, ale dla ich funkcjonowania zbudowano ponad 4.000 km linii kolejowych, a pociągi (parowozy) jeździły wówczas z prędkością 124 km/godz. (np. z Warszawy do Poznania) z dokładnością co do sekundy. Polacy w oparciu o przejazd pociągu regulowali zegarki, bo w tamtych czasach radio było rzadkością i aktualny czas do Polaków nie docierał. A dzisiaj z jaką prędkością się poruszamy?

Zlikwidowane linie PKP, ich trasy, nasypy (np. linie Dworca Świebodzkiego) powinniśmy dziś wykorzystać dla dobra mieszkańców Wrocławia.

Wykonanie nowoczesnej komunikacji miejskiej zlikwiduje zatory i zmniejszy do minimum własny, wytworzony smog przez komunikację samochodową i skróci czas dojazdu ludzi do ich punktów docelowych.

Aby tego dokonać należy sięgnąć do doświadczeń z przeszłości, do rozwiązań z miast innych krajów (nie trzeba wyważać otwartych drzwi) i wprowadzać nowoczesne środki transportu pasażerów uwzględniając infrastrukturę m. Wrocławia i nie mogą to być plany krótkowzroczne.

1. WALKA ZE SMOGIEM M. WROCŁAWIA.

Ostatnio pojawiają się w prasie artykuły m.in. dotyczące zdrowego powietrza we Wrocławiu. Np. Gazeta FAKT z dn. 26.01.2016 r. i z dn. 19.02.2016 r. zamieściła artykuły o walce ze smogiem we Wrocławiu, w których główną przyczyną smogu – wg opinii Magistratu – upatruje się w spalaniu węgla, dającym 62 % zanieczyszczeń powietrza, a w 24% winne są spaliny ze samochodów. Z tym się nie zgadzam.

Do 1990 r. w Polsce było stosunkowo mało samochodów, a budynki były ogrzewane, zasadniczo, poprzez spalanie węgla lub koksu w elektrociepłowniach do ogrzewania bloków mieszkalnych. Ogrzewanie gazem, oleje opałowym czy energią elektryczną dopiero raczkowało i było zbyt drogie, więc były w minimalnym stopniu stosowane, a mimo to wówczas uciążliwego smogu nie było.

W latach 50-tych do 80-tych XX w. były w Polsce srogie zimy. Np. rok 1963/1964, czy zima stulecia w roku 1978/1979 kiedy było większe zapotrzebowanie na ciepło, więc większa wilgotność i większe spalanie węgla niż po roku 1990, kiedy zimy były łagodne a lata upalne. Smog ze spalania węgla zawiera wiele szkodliwych substancji, a szczególnie jest szkodliwy z uwagi na powstawanie dwutlenku siarki i zawiesin, które w połączeniu z dużą wilgotnością powietrza powodują niebezpieczne schorzenia. Jest to tzw. SMOG LONDYŃSKI.

W Anglii premier Margaret Thatcher zlikwidowała kopalnie, ale smog pozostał. W krajach o ciepłym lub upalnym klimacie wraz ze wzrostem ilości samochodów pojawiło się nowe zagrożenie tzw. SMOG KALIFORNIJSKI inaczej zwany smogiem fotochemicznym polegającym na emitowaniu z rur wydechowych aut tlenku azotu, węglowodory, które w promieniach słońca reagują ze sobą i tworzą zanieczyszczenia wtórne, szkodliwe związki organiczne, ozon, azotan nadtlenoacetylowy szkodliwy nie tylko dla ludzi, ale powoduje niszczenie liści drzew, korozję materiałów np. gumy itp. Japończycy dawno to zrozumieli i postarali się o wyeliminowanie wjazdu samochodów do dużych miast, a Chińczycy nie

pozwalają swoim obywatelom posiadania samochodu jeśli on nie posiada na ten samochód miejsca garażowania, nie tak jak w Polsce, gdzie nie można na chwilę zaparkować, bo wszystkie chodniki i pobocza są zastawione tym złomem. Należy sięgnąć również do rozwiązań np. Paryża lub innych miast Europy, świata.

Od 1994 klimat w Polsce systematycznie się ociepla, lata są upalne, a zimy łagodne, więc zwalanie winy że za zanieczyszczenie powietrza głównym winowajcą jest węgiel jest bezpodstawne. Węgiel zanieczyszcza miasto tylko 70 dni w roku (FAKT z dnia 11.02.2016 r.), a co się dzieje w pozostałych dniach roku? Co w tym czasie zanieczyszcza nasze środowisko? Przemysł – nie, bo go nie mamy. Zakłady pracy zostały zaorane. Pozostały tylko samochody, których przybywa w zastraszającym tempie. Mieszkańcom Wrocławia trzeba uświadomić, że poza węglem istnieją inne paliwa takie jak koks czy ekologiczny groszek opałowy (dlaczego w tych artykułach nie ma ani słowa o alternatywnych paliwach). Nie każdego stać na opalanie drogi gazem czy elektrycznością (tu jest pole do popisu dla Magistratu w programie KAWKA-gazeta FAKT z 2.02.2016 r.)

Kolejne artykuły w gazecie FAKT na temat smogu we Wrocławiu i w regionie Dolnego Śląska z 4.02.2016 z wypowiedzią marszałka województwa jest niepełna. Jeśli się powiedziało A to powinno się powiedzieć B... Trafnie został ujęty problem smogu i jego rozwiązanie przez przedstawiciela Dolnośląskiego Alarmu Smogowego (DAG) w artykule z dnia 11.02.2016 r. Realizowane i proponowane rozwiązania przez władze m. Wrocławia w zakresie ochrony środowiska są dobre, ale za małe na miarę obecnego czasu.

Od zarania dziejów ludzkość się ogrzewała, płonęły tysiące hektarów lasów, traw itp., ale nie było zatrucia smogiem na skalę XXI w.

Dopiero od czasu powstania wielkiego przemysłu i odkrycia ropy w połowie XIX w., a z tym związane powstanie wielkiego przemysłu i przemysłu samochodowego, zaczął się problem smogowy.

2. ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE .

Aby osiągnąć w miarę czyste powietrze we Wrocławiu, należałoby nie tylko ograniczyć spalanie węgla, ale i ograniczyć do maksimum ruch samochodowy w mieście, a szczególnie ruch samochodów napływających codziennie do miasta z okolicznych miejscowości ze wszystkich kierunków. W tym celu należy wykorzystać infrastrukturę m. Wrocławia i rozbudować lub zbudować sieć szybkich tramwajów na wydzielonych torowiskach, szybkich kolejek naziemnych lub nadziemnych (na estakadach), częściowo podziemnych typu metro, wykorzystując istniejące podziemne korytarze, tunele np. pod Starym Miastem. Linie te, rozchodzące się promieniście od Centrum Wrocławia do obrzeży miasta, do dróg dojazdowych o największym nasileniu ruchu samochodowego, poruszające się z częstotliwością 5 do 10 minut, w dużym stopniu rozwiążą problem. Komunikacja autobusowa MPK nie rozwiązuje tego problemu. Autobusy też stoją w korkach. Jednym z przykładów jest tu dojazd z Wojnowa – gazeta FAKT z dnia 20.01.2016 r. Szczegóły rozwiązań technicznych w dalszej części.

3. WROCŁAW – MIASTO ZIELENI .

Zaraz po zakończeniu II Wojny Światowej Wrocław był największym obszarowo miastem w Polsce, miastem zieleni i ludzi młodych. Odbudowa po Wojnie Warszawy i podłączenie do Warszawy okolicznych wiosek, sprawiła że największym miastem Polski stała się Warszawa. Wrocław liczy 1/3 ludności Warszawy (w latach 80-tych XX w. ok.850.000, dziś ok. 640.000), więc wytwarzanie zanieczyszczeń (smogu) powinno być 3 razy mniejsze i korków komunikacyjnych też powinno być 3 razy mniej, a nie jest. Coś tu nie gra. W Warszawie na centralnych ulicach (kierunki rozdzielone np. siatką) można poruszać się z prędkością nawet 90 km/godz. (np. ul. Grójecka). Szybszy przejazd samochodów mniej zostawia zanieczyszczeń, powietrze jest zdrowsze. Zyskuje na tym człowiek i zieleń. Proponuję więc, aby na ul. Wrocławia, rozdzielonych pasem zieleni, pasem linii tramwajowej itp. np. ul. Powstańców Śląskich-Karkonoska, czy Armii Krajowej-Hallera i im podobne były dopuszczone większe prędkości niż prędkość miejska 50 km/godz. Należy odtworzyć i rozbudować parki zieleni. Wrocław powinien być nie tylko stolicą kultury europejskiej, ale przede wszystkim miastem zieleni.

4. LINIA LEŚNICA – DWORZEC ŚWIEBOCKI- PL.GRUNWALDZKI- ew DWORZEC GŁÓWNY- SIECHNICA – (ew. OŁAWA) .

Wersja 1.: Jest decyzja budowy linii tramwajowej z Dworca Świebodzkiego do Nowego Dworu (gazet FAKT z dn. 11.02.2016) z przedłużeniem ew. do pl. Teatralnego i pl. Grunwaldzkiego. Proponuję, aby ta linia była przedłużona do Leśnicy poprzez Żerniki i Złotniki, do ul. Średzka róg Batorego za Leśnicą, gdzie należy zbudować parking dla samochodów dojeżdżających do Wrocławia, z których to samochodów kierowcy i ich pasażerowie przesiedliby się na środki lokomocji miejskiej, aby dotrzeć do swojego celu we Wrocławiu. Od pl. Grunwaldzkiego linia ta powinna być przedłużona w kierunku wschodnim i poprowadzona wzdłuż ul. Kochanowskiego, Brucknera , B. Krzywoustego , J. III Sobieskiego, Wrocławska w Mirkowie, gdzie należałoby zbudować parking na wzór parkingu za Leśnicą. Projektowana linia powinna się rozwidlić na pl. Orląt Lwowskich bądź na styku ul. Oławska i ul. Traugutta i dalej poprowadzona ul. Krakowską, Opolską, poprzez Radwanice do Siechnic (ew. do Oławy). Między Siechnicą a Oławą należałoby zbudować parking dla samochodów chcących wjechać do Wrocławia na wzór opisany wyżej.

Wersja 2 . Szybka linia tramwajowa o dużej częstotliwości z Centrum Wrocławia poprzez pl. Solidarności, ul. Legnicką, Lotniczą, Kosmonautów lub prowadzona wzdłuż tych ulic, przedłużona wzdłuż ul. Średzkiej z pętlą przy ul. St. Batorego, przy parkingu wg wersji 1.Linia ta z Centrum, w kierunku Mirkowa i w kierunku Oławy pokrywa się z trasami opisanymi w wersji 1.

Wersja 3. Łączy rozwiązanie wersji 1 i 2 na odcinku Centrum Wrocławia wg trasy W-Z określonej przez urbanistów

Magistratu (FAKT z dn. 17.12.2013 r.) z odbiciem na ul. Puławskiego róg ul. Kościuszki w kierunku ul. Krakowskiej i dalej wg mojego projektu ujętego w wersji 1.

Wersja 4. Wersja ta różni się od wersji 2 tym, że na odcinku od pl. Solidarności do ul. Krasieńskiego należałoby przeprowadzić tramwaj (kolejkę typu metro) pod Starym Miastem, wykorzystując istniejące korytarze, tunele i lochy średniowieczne (obecnie zalane wodą i niedostępne).

Na początku lat 50-tych XX wieku – jako chłopiec – miałem okazję wchodzić do dostępnych wówczas podziemnych budowli pod Starym Miastem Wrocławia, a z fragmentów niemieckich planów i przewodników Wrocławia (Breslau), mogłem się zorientować gdzie te budowle są zlokalizowane. Wejście do podziemi było przy głównym wejściu do Dw. Głównego (dziś tam są jakieś sklepy odcięte od pozostałych korytarzy). Podziemia od Dw. Głównego ciągną się w kierunku północnym do Odry, a od ul. Traugutta do pl. Solidarności, a może i dalej. Z opowiadań pozostałych mieszkańców Breslau, pod koniec II Wojny Światowej Niemcy w tych podziemiach zlokalizowali szpitale dla rannych obrońców miasta. Wiadomo jest, że Breslau bronił się dłużej niż Berlin. W ostatnich dniach obrony Niemcy zaminowali i wysadzili grodzie między rzeką Odrą a podziemnymi pomieszczeniami Starego Miasta zalewając je wodą wraz z rannymi. Aby te przestrzenie wykorzystać należy znaleźć wyrwy, zabetonować je, wypompować wodę, a wówczas ukaże się przestrzeń do wykorzystania na podziemną kolej (metro) pod Starym Miastem Wrocławia. Wrocław mógłby w przyszłości poszczycić mianem miasta posiadającym metro. Poza Starym Miastem należy wyjść z kolejką na poziom zero, a dalej na estakady w zależności zabudowy terenu.

Wersja 4. Polega na wykorzystaniu istniejącej linii kolejowej PKP z Dw. Świebodzkiego w kierunku Leśnicy dla ruchu szybkiej i częstotliwej kolejki z odbiciem w Leśnicy do parkingu opisanym w wersji 1. Linia ta jak i pozostałe istniejące linie PKP docierające do Wrocławia z Wołowa, z Obornik Śląskich, z Trzebnicy, Oleśnicy, z Jelcz, z Oławy, ze Strzelina, z Kobierzyc i z Kątów Wrocławskich powinny być zmodernizowane i poruszające się z większą częstotliwością, a przy ich wlocie, na granicach Miasta Wrocławia powinny powstać parkingi dla samochodów na wzór opisany w punkcie wersja 1.

5. LINIA PÓŁNOCNA Z KIERUNKU POZNAŃ.

Budowany w Widawie most w kierunku wylotu na Poznań powinien uwzględnić, poza ruchem samochodowym, również pas dla poruszania się szybkiej kolejki lub tramwajów dojeżdżających z Centrum Wrocławia, aby w Psarach przejąć kierowców i ich pasażerów w celu przewiezienia do Wrocławia. W Psarach wybudować parking samochodowy dla aut tychże pasażerów. Trasa linii tramwaju nr 1*7* 15* powinna być zmodernizowana i przedłużona od Marino do projektowanego parkingu za Psarami.

6. LINIA WSCHODNIA Z KIERUNKU WOJNÓW.

Wersja 1. Należy zmodernizować linię tramwajową z Centrum do Biskupinu i przedłużyć ją z ul. Olszewskiego poprzez Most Bartoszewicki do Strachocina lub Wojnowa, gdzie należy wybudować parking samochodowy, dla chętnych, którzy chcą się dostać do Wrocławia tak zlokalizowany, aby również pomieścić pasażerów z kierunku Swojczyc, odciążając ul. A. Mickiewicza.

Wersja 2. Zmodernizować i przedłużyć linię tramwajową nr 9*17* z pętli „Sępólno” (ul. Mickiewicza) poprzez Most Chrobrego i dalej wzdłuż ul. Swojczycka, ul. Włociańska w Strachocinie do Wojnowa. Przy tej trasie w Wojnowie, w Strachocinie i w Swojczycach pobudować lub wydzielić miejsca parkowania samochodów.

7. LINIA Z KIERUNKU STRZELIN PRZEZ JAGODNO.

Od lat Władze Wrocławia przymierzają się do rozbudowy wiaduktu pod nasypem kolejowym ul. Bardzka-ul. Buforowa i nic z tego nie wychodzi. Przed laty problem był z wiaduktem na styku ul. Powstańców Śląskich i ul. Karkonoskiej, Wrocław wówczas z tym problemem sobie poradził, więc odsuwanie tej budowy w czasie uwłacza Miastu Wrocław. Na tej trasie należy wybudować 4-pasmową drogę z rozdzielającą linią tramwajową, dwukierunkową docierającą poza granice Jagodna, gdzie należy wybudować parking samochodowy i nakazać pasażerom aut zmianę środka lokomocji w celu dotarcia do Wrocławia.

8. LINIA Z KIERUNKU ŻURAWINA.

Linia ta na terenie Wrocławia z Centrum przebiega ul. Borowską i Grota Roweckiego. Tu samochody poruszają skokami z prędkością 10 km/godz. Powód jest taki sam jak pkt. 7 – brak przebudowy wiaduktu kolejowego na styku ul. Borowskiej i ul. Grota Roweckiego i dwupasmowa jezdnia począwszy od Akademickiego Szpitala Klinicznego w kierunku wylotu z Wrocławia. Na początku XX wieku Niemcy przewidywali, że Wrocław (Breslau) będzie liczył ok. miliona mieszkańców i że komunikacja będzie bardziej intensywna, dlatego też przewidzieli alternatywne wyloty z miast typu ul. Powstańców Śląskich, na wzór rozwiązań z Monachium. Przykładem długowzroczności jest zabudowa przy ul. Grota Roweckiego. Budynki z czasów niemieckich są odsunięte od jezdni na taką odległość, że między nimi można wybudować jezdnię czteropasmową z pośrodku linią tramwajową dwukierunkową. A co nasze władze współczesne zrobiły z tym odcinkiem trasy? Przebudowując, nie tak dawno tą ulicę, wykonały jezdnię dwupasmową z szerokim poboczem na parkowanie samochodów, na rowery i na chodniki. Efekt: makabryczne korki. Trzeba to wszystko naprawić. Pragnę nadmienić, że niemiecka linia tramwajowa z centrum docierała na ul. Borowską do dzisiejszej al. Armii Krajowej. W latach 80-tych XX w linia ta została rozebrana. Modernizując ul. Borowską Władze Miasta utknęły na wysokości Szpitala Akademickiego przez jeden budynek, przez jednego osobnika, który już dawno nie żyje i nie dotarły do ul. Grota Roweckiego.

9. LINIA Z KIERUNKU BIELANY WROCŁAWSKIE (ew. KOBIERZYCE).

Należy przebudować ul. Karkonoską tak, aby tramwaje z ul. Powstańców Śląskich docierały do Bielan Wrocławskich, a nawet do Kobierzyc. Na zakończeniu tej linii, między Bielanami Wrocławskimi a Kobierzycami, należy zbudować parkingi dla samochodów, z których pasażerowie będą się przesiadać na szybki, nowoczesny tramwaj, który dowiezie ich do centrum Wrocławia. Pragnę tu wrócić do koncepcji z przed lat, do planów przebudowy ul. Stachowskiego i ul. Zwycięskiej. Jedną z wersji zakładała budowę jezdni czteropasmowej z bezkolizyjnym skrzyżowaniem z ul. Karkonoską w postaci wiaduktu nad ul. Karkonoską. Było to rozwiązanie logiczne, nowoczesne i na miarę XXI w., a co zrobiono – ścieżkę samochodową, na której stoi się w korkach godzinami – i to ma być nowoczesny Wrocław? To chyba było pomylenie pojęć. Wybudowanie tego wiaduktu pozwoliłoby dziś poprowadzenie bezkolizyjnej w/w linii tramwajowej, z wykorzystaniem nieczynnej dziś linii PKP od Wyścigów Konnych do Kobierzyc.

Rozwiązaniem alternatywnym może być poprowadzenie linii tramwajowej lub szybkiej kolejki z Kobierzyc do Partynic trasą j/w, a dalej ul. Wyścigową i ul. Ślężną do centrum Wrocławia. Przy tym rozwiązaniu należałoby przebudować wiadukt kolejowy na styku ul. Wyścigowa a ul. Ślężna lub wydrążyć tunel w nasypie kolejowym obok istniejącego wiaduktu od strony południowej tego wiaduktu, przez który można by przeprowadzić dwukierunkową linię tramwajową do pętli Ślężna.

10. OBWODNICE TRAMWAJOWE WROCŁAWIA .

Przez analogię do obwodnicy tramwajowej linii O* w centrum Wrocławia, należy stworzyć obwodnicę tramwajową nr 2 na większym promieniu od centrum Wrocławia t.j. na ul. Hallera poprzez al. Wiśniową, al. Armii Krajowej, dalej projektowaną przez miasto obwodnicą śródmiejską do ul. Mickiewicza róg ul. Paderewskiego, dalej ul. Paderewskiego poprzez most Jagielloński do ul. Toruńska, Kramera, Boya-Zeleńskiego, Kasprowieza z połączeniem z ul. Osobowicką do mostu Milenijnego, a stąd ul. Milenijną, Na Ostatnim Groszu, Klecińską do Hallera zamykając pętlę.

Wersja 2 tej obwodnicy polega na tym, że na projektowanej obwodnicy- od pola Marsowego- trasa pobiegnie poprzez Odrę na Kowale przecinając ul. B. Krzywoustego do projektowanej trasy Kuklińskiego, aby dotrzeć do węzła ul. Żmigrodzka a Nowaka-Jeziorańskiego.

Na powyższych trasach należy przedłużyć istniejące linie tramwajowe, aby zamknąć pętlę nr 2.

Pętla ta umożliwi pasażerom dojeżdżającym do Wrocławia na zmianę kierunku i dotarcie do swojego celu w najkrótszym czasie.

11. PARKINGI NA OBRZEŻACH MIASTA .

Przy każdym wlocie do Wrocławia, przy początku każdej projektowanej linii tramwajowej, kolejkowej lub kolejowej, w miejscach wcześniej opisanych, należy zbudować parkingi płatne. Opłata za parking i przejazd kolejką, tramwajem powinna być w miarę niska uzależniona od czasu postoju samochodu, aby preferowała postoje jednodniowe. Zapobiegłoby to parkowaniu na nieokreślony czas i zrobieniu z parkingu złomowiska. W cenę biletu powinno być wliczone korzyści dla pasażerów (oszczędności z mniejszego zużycia paliwa) i dla miasta ze zmniejszonej emisji spalin.

Parkingi powinny pod nadzorem Urzędu Miasta, aby żadna prywatna spółka nie kasowała kierowców samochodów, tak jak to się odbywa przy korzystaniu z autostrad, na których opłaty są najdroższe w Europie. W tym przypadku kierowcy uciekają na boczne drogi, a jeśli to się powtórzy, to kierowcy nie skorzystają z kolejki i z parkingu i nadal będą wjeżdżać samochodami do miasta. Bilety z parkingu dla kierowcy i jego pasażerów mogłyby być jednocześnie biletami na miejskie środki komunikacji, powiązane z czasem parkowania.

12. UZASADNIENIE .

Opis i uzasadnienie projektu .

Zasadniczo są to założenia projektowe do szczegółowych projektów technicznych poszczególnych tras komunikacyjnych, parkingów na obrzeżach miasta, parków zieleni i pasów zieleni z drzew liściastych zasadzonych wzdłuż ulic dojazdowych do centrum miasta Wrocławia, mających za zadanie wchłaniać dwutlenek węgla i inne zanieczyszczenia pozostawiane przez samochody. Jestem mieszkańcem Wrocławia od początku lat 50-tych XX w. i bardzo mnie cieszyło i cieszy, że we Wrocławiu ciągle się dużo dzieje, że miasto w 70% zburzone w czasie II Wojny Światowej, zostało odbudowane, a teraz się rozbudowuje. Martwi mnie jednak fakt, że niektóre inwestycje nie są na miarę XXI w., albo są odsuwane na przyszłość.

Podobają mi się m.in. projekty :

a/ budowa trasy W-Z (FAKT z dn. 17.12.2013), która powinna być rozszerzona o moje sugestie ujęte w pkt. 4 wersja 3,

b/ budowa Mostu Wschodniego i trasy (FAKT z dn. 5-6.01.2011) pozwalającym na przedłużenie Al. Armii Krajowej w kierunku północnym do ul. Mickiewicza, winne być na tyle szerokie, aby pomieściły 4 pasy ruchu dla samochodów i dwukierunkową linię tramwajową, w celu wykonania, proponowanej przeze mnie Obwodnicy Nr 2, ,

c/ Tramwaj do Jagodna (FAKT z dn. 2.01.2014 r.) z uwagami jak w pkt. 7 ,

d/ Budowa wiaduktów, dla linii tramwajowej i samochodów, w kierunku Nowego Dworu (FAKT z dn. 24.02.2016 r.), jest świetnym rozwiązaniem. Trasa linii tramwajowej winna być przedłużona do Muchoboru Wielkiego oraz do projektowanego parkingu za Leśnicą trasą opisaną w pkt. 4 wersja 1 .

Moje wszystkie propozycje uwzględniają stan istniejący, obecne realizowane inwestycje i tylko te wiadome mi plany przyszłościowe modernizacji m. Wrocławia .