

Grupa Radnych Osiedla Biskupin-Sępolno-Dąbie-Bartoszewice  
Anna Dudziuk-Dudzik  
Jowita Gross-Mazurska  
Beata Dżugaj  
Marek Zalewski

Wrocław, dnia 29 kwietnia 2016r

**Urząd Miejski Wrocławia**  
**Biuro ds. Partycypacji Społecznej**  
**Urzędu Miejskiego Wrocławia**

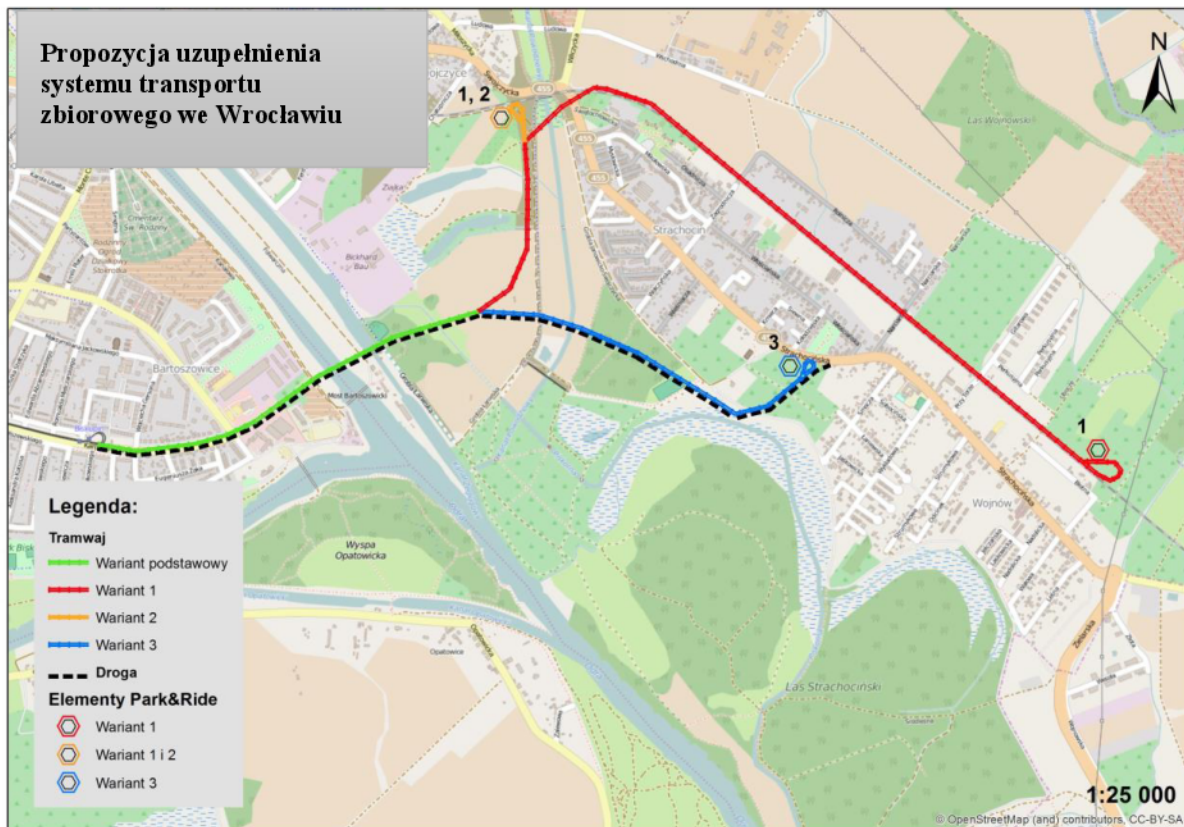
#### **UWAGI**

#### **do Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia**

w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia

#### **wnioskujemy o wprowadzenie następujących uzupełnień do ww. Planu:**

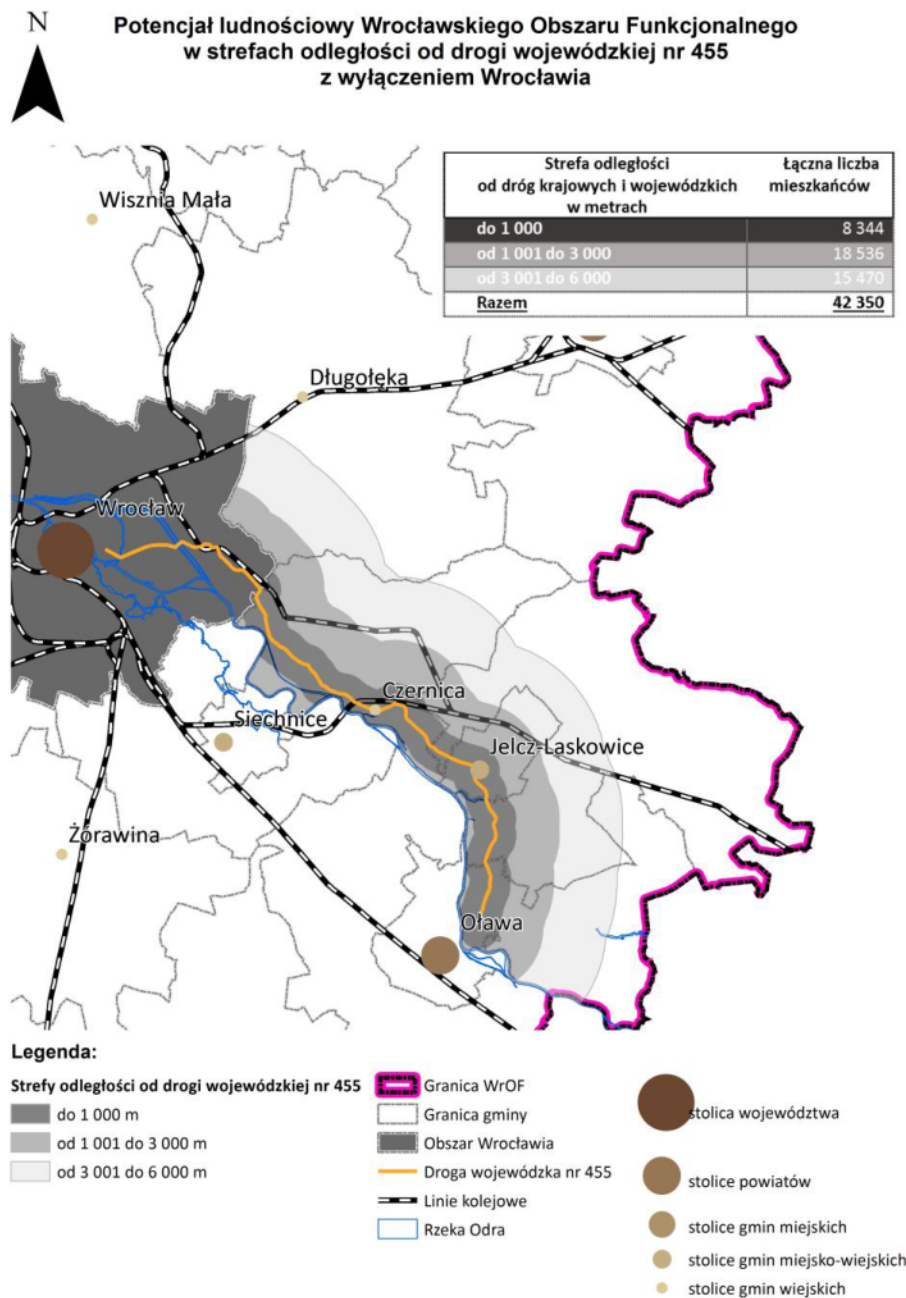
1. Uzupełnienie systemu transportu zbiorowego o węzły przesiadkowe, w tym węzły Park&Ride na wschodnich obrzeżach Wrocławia, zgodnie z poniższym rys. nr 1 *Propozycja uzupełnienia systemu transportu zbiorowego we Wrocławiu*. Element Park&Ride w wariantcie 1, zgodnie z przyjętym Planie nazewnictwem, pełniłby rolę „węzła obwodowego podstawowego o znaczeniu aglomeracyjnym”. Miejsca węzłów przesiadkowych winny mieć oprócz funkcji transportowej także funkcje umożliwiające skorzystanie z usług podstawowych jako funkcji uzupełniającej tj. usługi małego handlu, usługi gastronomiczne, miejsce oczekiwania dla dzieci – świetlice, place zabaw, kawiarenki internetowe.
2. Budowa Mostu Bartoszewickiego, z linią tramwajową, jako alternatywy dla rozbudowy mostów Chrobrego.
3. Przedłużenie linii tramwajowej z ul. Adama Mickiewicza do dworca kolejowego na Swojzycach i podpięcie jej do linii tramwajowej wyprowadzonej z mostu Bartoszewickiego na zasadzie pętli (połączenie z linią tramwajową na ul. Kwidzyńskiej).
4. Uzupełnienie Planu o transport wodny zgodnie z istniejącą koncepcją w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
5. W miejscach trudnych do skomunikowania tworzenia np. kolejek linowych łączących sieci komunikacji publicznej i drogowej oraz punkty węzłowe/ miejsca przesiadkowe/Park&Ride.



Rysunek nr 1 Propozycja uzupełnienia systemu transportu zbiorowego we Wrocławiu

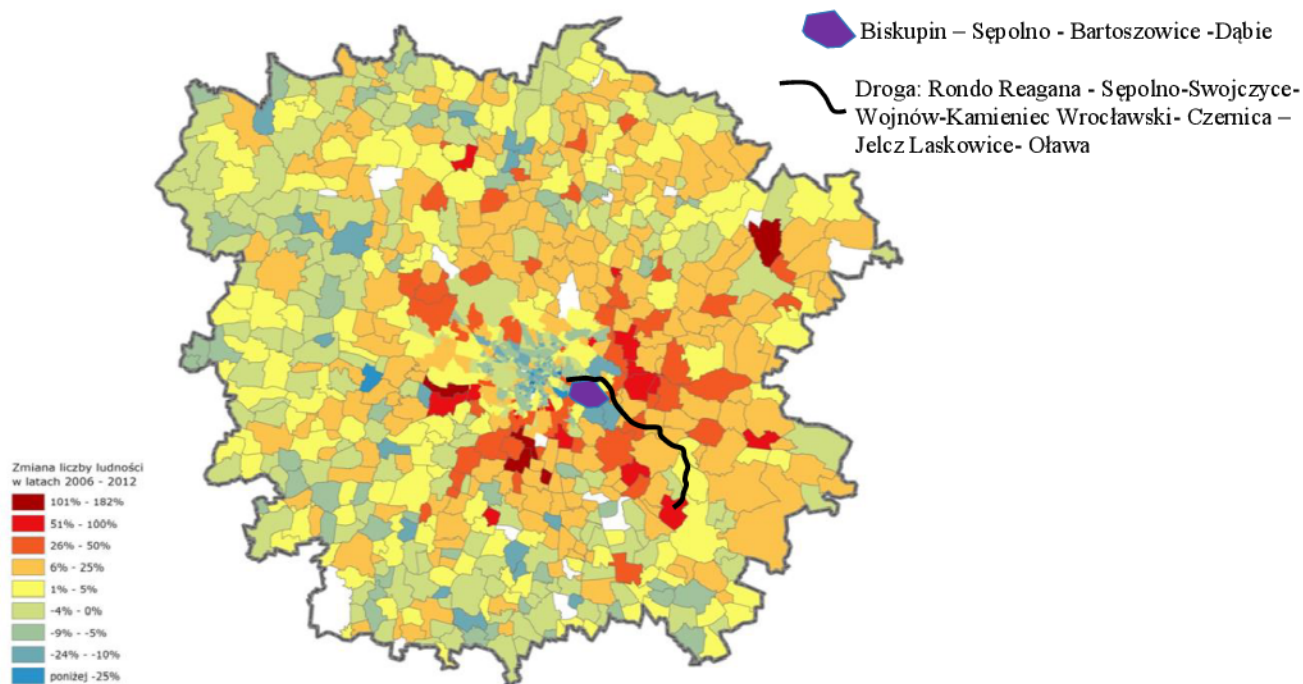
## Uzasadnienie

1. **Obsługa komunikacyjna w zakresie transportu publicznego na obszarze miasta Wrocławia, z uwagi na jego wielkość i rozległość przestrzenną, powinna opierać się w głównej mierze na zbiorowym transporcie szynowym.** Jedynie ta forma transportu pozwala na szybkie, komfortowe i w znacznej części bezkolizyjne przemieszczenie się dużej liczby mieszkańców na znaczne odległości. Wrocław jest ściśle powiązany ze swoją strefą podmiejską, a łączna liczba mieszkańców Wrocławia i strefy podmiejskiej to ponad milion osób.
2. Niezrozumiały jest fakt całkowitego pominięcia w Planie systemu Park&Ride jako bezwzględnego elementu systemu, decydującego o powstrzymaniu wykorzystywania pojazdów samochodowych do dojazdów do centrum miasta osób ze strefy peryferyjnej oraz podmiejskiej. Załączony rys. nr 2 *Potencjał ludnościowy Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego w strefach odległości od drogi wojewódzkiej nr 455 z wyłączeniem Wrocławia* pokazuje skalę zjawiska z jaką obecnie mamy do czynienia w przypadku wschodniej części strefy podmiejskiej. W strefie do 1 kilometra od drogi zamieszkuje 8 344 mieszkańców, w strefie od 1 km do 3 km kolejne 18 536 mieszkańców. Łącznie obszar ten zamieszkuje ponad 42 tysiące mieszkańców, a komunikacyjnie obsługiwany jest przede wszystkim przez drogę nr 455, na rysunkach oznaczoną jako: droga: Rondo Reagana-Sępólno-Swojczyce-Wojnow-Kamieniec Wrocławski- Czernica-Jelcz Laskowice-Oława. Brak rozwiązań systemowych dla grupy mieszkańców strefy podmiejskiej, biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia, będzie głównym powodem zwiększających się uciążliwości dla mieszkańców naszych osiedli spowodowanych ciągłym wzrostem udziału podróży samochodowych, wzrostem długości i czasu przejazdu, wzrostem wykorzystania dróg, wzrostem wypadków drogowych, wzrostem zagrożenia środowiska.

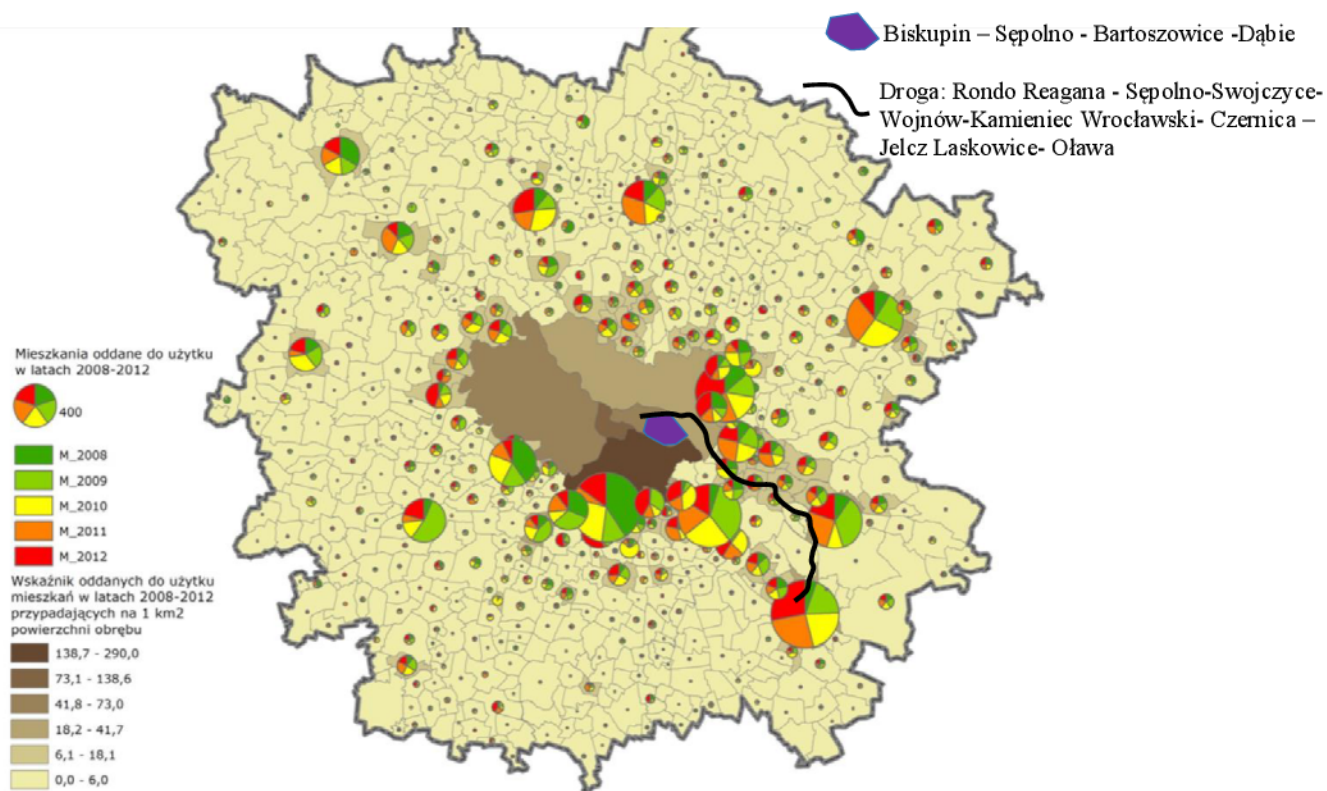


Rysunek nr 2 Potencjał ludnościowy Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego w strefach odległości od drogi wojewódzkiej nr 455 z wyłączeniem Wrocławia

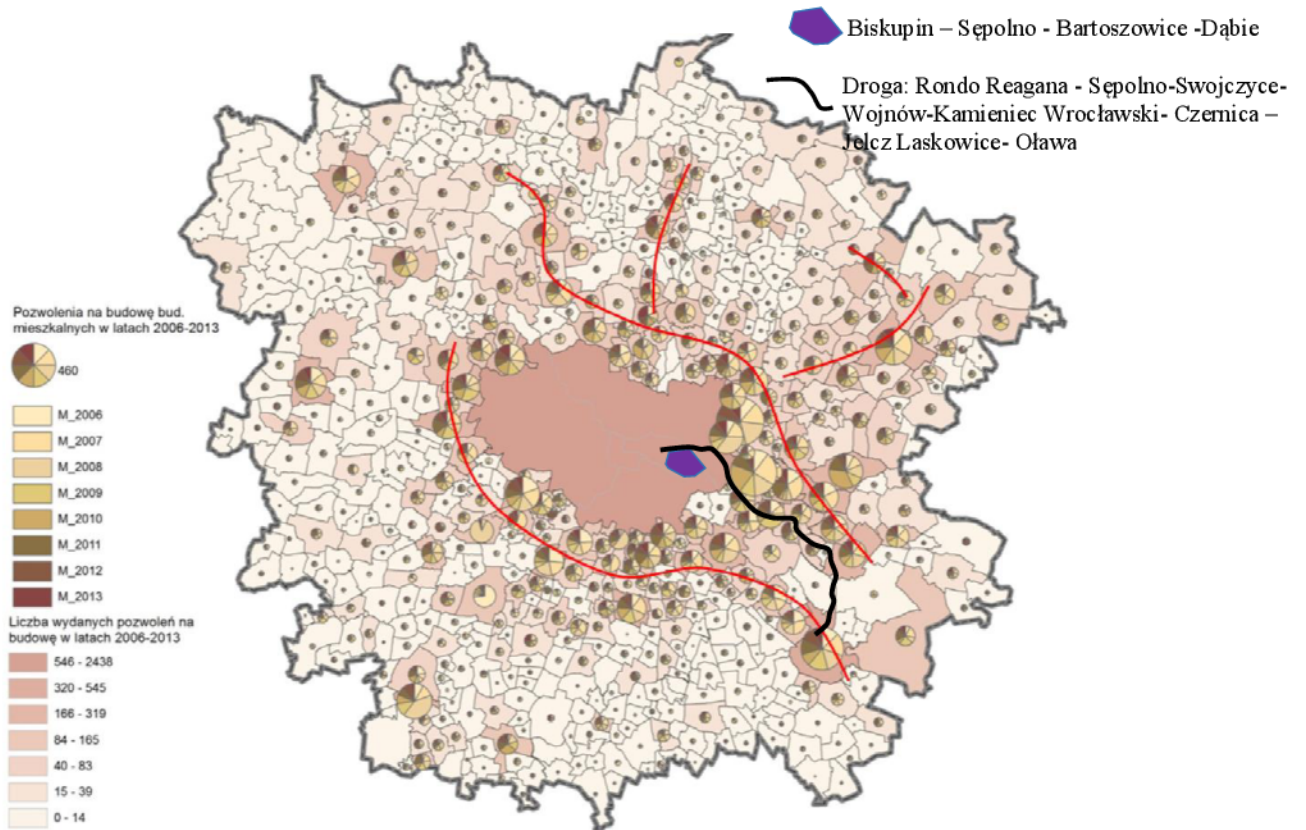
3. Równie niepokojące w dokumencie jest znikome nasycenia wschodniej części Wrocławia infrastrukturą związaną z transportem zbiorowym zarówno w zakresie ciągów transportowych jak i węzłów. Szczególnie dynamiczny rozwoju tego obszaru obserwowany jest od ponad 10 lat, znajduje potwierdzenie między innymi w badaniach przeprowadzonych przez miasto Wrocław, województwo dolnośląskie oraz powiat wrocławski w opracowaniu pt. Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym zrealizowanego w ramach Projektu współfinansowanego przez UE w ramach programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, Wrocław 2016 [http://www.powiatwroclawski.pl/web/uploads/pub/news/news\\_2458/epub.pdf](http://www.powiatwroclawski.pl/web/uploads/pub/news/news_2458/epub.pdf)
- Poniżej kilka analiz z niniejszego opracowania z dodatkowym oznaczeniem lokalizacji Biskupina–Sępólna-Bartoszewic–Dąbia oraz drogi: Rondo Reagana - Sępólna-Swojczyce-Wojnow-Kamieniec Wrocławski- Czernica – Jelcz Laskowice- Oława:



Zmiana liczby ludności we WrOF w latach 2006-2012 – gminy wg obrębów oraz Wrocław z podziałem na rejony statystyczne

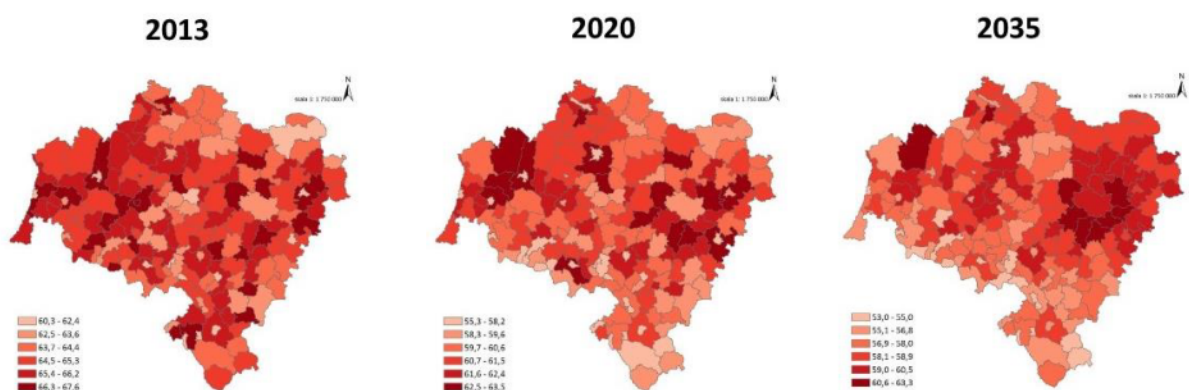


Rozkład ilości mieszkań oddanych do użytku w latach 2008-2012 - w gminach WrOF wokół Wrocławia



Rozkład wydanych pozwoleń na budowę w latach 2006-2013 - w aminach WrOF wokół Wrocławia

4. Na uwagę zwraca również fakt, iż prognozy demograficzne przewidują nasilenie się zjawiska odpływu ludności z Wrocławia do strefy podmiejskiej (rys. nr 3 Udział ludności w wieku produkcyjnym w ogólnej liczbie ludności w gminach Dolnego Śląska w latach 2013, 2020 oraz 2035), co w praktyce oznacza zwiększenie natężenia ruchu samochodowego. W sytuacji braku propozycji sprawnego systemu transportu zbiorowego dla mieszkańców wschodniej części przedmieść nasze osiedla będą odnotowywały stałe, systematyczne zwiększanie się uciążliwości związanych z ruchem samochodowym.



Źródło: Prognoza demograficzna dla gmin województwa dolnośląskiego do 2035 roku  
Instytut Rozwoju Terytorialnego

Rysunek nr 3 Udział ludności w wieku produkcyjnym w ogólnej liczbie ludności w gminach Dolnego Śląska w latach 2013, 2020 oraz 2035)

5. Biorąc pod uwagę powyższe, bardzo istotne dla systemu transportu zbiorowego Wrocławia jest jego właściwe powiązanie z systemem transportowym obsługującym strefę podmiejską. Stworzenie spójnego i wydolnego systemu transportu zbiorowego ma duże znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju Wrocławia wraz z przedmieściami. Wychodząc z powyższego założenia należy przy planowaniu rozwoju systemu transportu zbiorowego położyć silny nacisk na przekierowywanie jak największej liczby osób podróżujących do Wrocławia indywidualnymi środkami transportu na publiczne środki transportu. Pożądany efekt uzyska się jedynie wówczas, gdy podstawowe elementy systemu transportu zbiorowego we Wrocławiu zostaną zharmonizowane z systemem węzłów przesiadkowych Park&Ride usytuowanych na wszystkich ważniejszych „włotach” drogowych do miasta. Węzły te muszą być ściśle powiązane z publicznym transportem szynowym wykorzystującym sieć tramwajową oraz kolejową.

W imieniu Grupy Radnych Osiedla Biskupin-Sępolno-Dąbie-Bartoszewice



podpis