



Stowarzyszenie Akcja Miasto

Wrocław

Prezydent Wrocławia  
Sukiennice 9  
50-107 Wrocław

### Uwagi do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia (Plan Transportowy)

Mobilność jest obecnie jednym z głównych wyzwań, z jakimi zмага się Wrocław. Ostatnie kilkanaście lat pokazuje, jak trudnym zadaniem jest zmiana trendu wzrostu liczby samochodów w mieście. Kłopot potęgują auta, które wjeżdżają do Wrocławia z okolicznych gmin, a zgodnie ze słowami prezydenta jest ich 240 tysięcy dziennie. Przekłada się to na opóźnienia dla komunikacji zbiorowej, rowerzystów i pieszych (długie czerwone światła na skrzyżowaniach) oraz wysokie koszty zewnętrzne transportu (zanieczyszczenia powietrza, hałas, ofiary wypadków, zbyt dużo przestrzeni zabranej przez drogi).

Lata inwestycji w budowę dróg przy jednoczesnym zbyt wolnym rozwoju (lub wręcz pogarszaniu oferty) transportu publicznego spowodowały, że tramwaje i autobusy nie nadążają za wymaganiami, które można postawić nowoczesnej europejskiej metropolii. Dlatego Plan Transportowy to dla Wrocławia szansa, by przełamać błędne koło dotychczasowej polityki komunikacyjnej.

Niestety, w obecnej formie Planu szansa ta byłaby całkowicie zmarnowana. Dzisiejszą wersję dokumentu oceniamy jednoznacznie krytycznie, bo nie widzimy w nim szansy na jakąkolwiek poprawę sytuacji transportowej miasta i mieszkańców.

W naszych uwagach pomijamy wnioski szczegółowe. Zwracamy tylko uwagę na fundamentalne błędy w założeniach do dokumentu. Powodują one, że **Plan należy napisać od nowa i o to wnioskujemy w pierwszej kolejności** (a jeśli to niemożliwe, to wnioskujemy, by niezwłocznie rozpocząć pracę nad kolejną wersją). W przeciwnym wypadku albo uchwalony zostanie dokument czysto życzeniowy, albo świadomie doprowadzimy do tego, że pulę środków inwestycyjnych na poprawę mobilności mieszkańców przeznaczymy na zwiększenie korków.

Pozostałe uwagi i wnioski:

**1. Należy zdecydowanie wyraźniej i konkretniej powiązać Plan z obowiązującymi dokumentami strategicznymi**

- Wroclawska Polityka Mobilności (WPM)

Uchwalenie Planu w dzisiejszej formie oznaczałoby koniec polityki zrównoważonej mobilności we Wrocławiu. Plan w żaden sposób nie precyzuje, w jaki sposób miałyby zostać zrealizowany główny cel podstawowy WPM, którym jest „przełamanie obecnej niekorzystnej wzrostowej tendencji udziału ruchu samochodowego w podróżach miejskich”. Choć model analityczny prowadzi do prognoz, z których wynika, że cel ten mógłby zostać zrealizowany, podchodzimy do wyliczeń z dużym dystansem (zob. uwaga 2), szczególnie przy postulowanych inwestycjach drogowych (zob. uwaga 3). Redukcja liczby wozokilometrów, nawet jeśli wynika z Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta, oznaczałaby, że nie jest wzmacniana rola transportu zbiorowego w mieście, ani nie poprawia się jego dostępność. To wprost przeczy celom WPM. Podobnie rzecz ma się z budową dróg wlotowych do miasta („za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się: wstrzymanie się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch do obszaru śródmiejskiego oraz stopniowe zmniejszanie przepustowości ulic wprowadzających ruch do centrum”).

- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN)

W obecnej wersji Plan Transportowy nie uwzględnia w żadnym stopniu najważniejszego dokumentu środowiskowego w mieście, Planu Gospodarki Niskoemisyjnej, którym prezydenci naszego miasta chwala się na forach i konferencjach. Plan Transportowy jest też miejscami sprzeczny z PGN, bo pomija dyskusję o ruchu wzbudzonym (zob. uwaga 3), który bez wątpienia wygeneruje dodatkowe zanieczyszczenia. O takich zjawiskach mówi właśnie PGN. Wnioskujemy ponadto, by po uwzględnieniu pozostałych uwag, przeprowadzić prognozę oddziaływania na środowisko raz jeszcze, nie tylko w wariantcie życzeniowym (czyli takim, gdzie nie przybywa samochodów).

- Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus” lub założenia Strategii 2030

W podrozdziale „Cele Planu transportowego” przytoczona jest Strategia 2020. Problem w tym, że nie jest ona realizowana i wkrótce przestanie obowiązywać, bo trwają prace nad nową. Jeśli jednak przyjąć wersję 2020 za obowiązującą wnioskujemy o: (i) wykreślenie cytatu ze Strategii 2020 (na transporcie zbiorowym nie wolno oszczędzać, więc takie założenie nie ma najmniejszego sensu), (ii) przyznanie, że nie jest ona realizowana w dostatecznym stopniu (nie wprowadzono: zaporowych cen na parkingach wewnętrznych, większej częstotliwości kursów KZ, szybkiej kolei miejskiej i regionalnej, radykalnego uspokojenia ruchu w mieście - to wszystko zapisy ze Strategii), (iii) próbę udzielenia odpowiedzi na pytanie „Jak odtworzyć komunikację publiczną w mieście zawłaszczonym przez samochody?” Stosowniejszym wydaje się jednak skorzystanie z założeń Strategii 2030 jako fundamentu Planu Transportowego.

**2. Wnioskujemy o niezwłoczne przeprowadzenie Kompleksowych Badań Ruchu i następnie o aktualizację Planu**

Wroclawska Polityka Mobilności w zestawieniu czynników i mierników do analiz realizacji polityki zawiera zapisy, z których wynika, że Kompleksowe Badania Ruchu powinny być przeprowadzane co



5 lat. Ostatnie takie badanie miało miejsce we Wrocławiu w 2010, wcześniej w 2006. Z obu z nich korzysta Plan Transportowy i model analityczny w nim opisany. To z niego wynikają wszystkie prognozy uwzględnione w Planie. Zgodnie z zasadą *Garbage In, Garbage Out*, nie można tych prognoz traktować jako wiarygodne - nawet prawidłowy model zwróci nieprawdziwe wartości, jeśli tylko dane wejściowe są niepoprawne.

### **3. Wnioskujemy o wykreślenie wszystkich inwestycji drogowych i zastąpienie ich inwestycjami w transport zbiorowy**

Ukrywanie inwestycji w komunikację indywidualną w Planie Transportowym należy ocenić całkowicie krytycznie. Uwzględnienie tak dużej liczby dróg w realizacji Planu w obecnym kształcie przyniosłoby dalszy, intensywny wzrost ruchu aut oraz zwielokrotnienie emisji. Ogromne kwoty przeznaczone na kolejne drogi na pewno zostaną zmarnowane - pojawi się tzw. ruch wzbudzony (ang. *induced demand*; in. zostanie uwolniony ukryty popyt - z aut zacząną korzystać ci, co obecnie poruszają się alternatywnymi środkami transportu), przez co płynność poruszania się wcale nie wzrośnie. Po raz kolejny zastosowanie znajdzie prawo Lewisa – Mogridge’a (analizy inwestycji drogowych w Warszawie w tym zakresie przeprowadził dla stowarzyszenia Zielone Mazowsze dr Wojciech Szymalski z Uniwersytetu Warszawskiego, można je znaleźć tutaj: <http://www.zm.org.pl/?t=lewis-mogridge>). Dlatego apelujemy o wydanie tych pieniędzy na inwestycje, które przekonają wrocławian i mieszkańców aglomeracji do codziennego korzystania z tramwajów, autobusów i kolei, Dzięki temu poprawi się komfort życia, zmniejszą się korki, spadnie poziom hałasu i zanieczyszczenia.

Dokładnie tej samej argumentacji użyliśmy przy opiniowaniu Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Tamte uwagi zostały uwzględnione. Nie widzimy żadnych podstaw, żeby za możliwy uznać rozwój transportu zbiorowego poprzez promowanie ruchu samochodów kolejnymi nieprzemyślanymi inwestycjami.

Sens istnienia inwestycji drogowych w Planie jest żaden również z powodów, o których piszemy w punkcie 7.

### **4. Wnioskujemy o uwzględnienie w Planie linii tramwajowych na kolejne wrocławskie osiedla wraz z parkingami Park&Ride**

Nowe linie tramwajowe to jedyna szansa, by przełamać niekorzystne wzrostowej tendencji udziału ruchu samochodowego, o których mówi WPM. Wnioskujemy, by uwzględnić wszystkie kierunki, jeśli nie jako inwestycje, to chociaż jako opracowanie całościowej dokumentacji projektowej.

Wrocław potrzebuje priorytetu inwestycyjnego dla tramwajów. Zbyt wielu mieszkańców nie ma dostępu do sprawnego transportu zbiorowego i nie mając innej alternatywy w konsekwencji wybiera samochód. Miasto powinno zapewnić mieszkańcom wybór, stwarzając wszystkim równe szanse. Od lat wydajemy olbrzymie kwoty na budowę nowych dróg (w latach 2014 – 2017 będzie to ponad miliard zł), a poprawy sytuacji nie widać.



Wnioskujemy o uwzględnienie wszystkich tras i parkingów, które widnieją w Studium.

#### **5. Wnioskujemy o uwzględnienie w Planie kolei miejskiej**

Lata zaniedbań w komunikacji zbiorowej, wydawanie ogromnych środków na poszerzanie i budowę dróg oraz nieprzemyślana polityka przestrzenna doprowadziły do wyprowadzki wielu wrocławian na obrzeża miasta. W konsekwencji codziennie do Wrocławia wiele osób dojeżdża do pracy autem, korkując ulice i zajmując przestrzeń. Miasto powinno stworzyć dobrą ofertę kolejową, by mieszkańcy osiedli peryferyjnych (np. Jagodno, Psie Pole, Ołtaszyn) mogli dotrzeć w kilkanaście minut do centrum lub na drugi koniec miasta. Sprawnie funkcjonujący system kolejowy powinien przekonać do rezygnacji z podróży autem wielu wrocławian.

Należy zapewnić finansowanie przewozów kolejowych, budowę przystanków kolejowych i zakup nowych pociągów z budżetu miejskiego. Przewozy powinno organizować MPK, posiadające odpowiednią licencję.

#### **6. Wnioskujemy o precyzyjne sformułowanie sposobów realizacji Planu i określenie mierników jego ewaluacji**

Nawet plan z idealną diagnozą, listą najbardziej potrzebnych inwestycji, czy trafnymi prognozami nie będzie miał żadnej wartości, jeśli nie będzie realizowany. Obecna wersja Planu pozostawia wiele do życzenia, ale koniecznie należy w nim uwzględnić to, w jaki sposób ma być realizowany. To, co istnieje na papierze i na poziomie teorii, musi zostać przełożone na praktykę.

Po pierwsze, wnioskujemy o wskazanie osoby odpowiedzialnej za realizację Planu. W obecnej strukturze urzędu odpowiedzialność za transport w mieście jest niezwykle rozmyta i w zasadzie jedyną osobą, która ma pod sobą całościowy system jest prezydent miasta. Nie sprzyja to skutecznemu zarządzaniu i stwarza duże kłopoty organizacyjne. Po drugie, by Plan nie był zbiorem życzeń, musi zawierać ambitne cele, dokładne i mierzalne czynniki, sposoby ich ewaluacji oraz plan wdrażania zmian razem z szacunkowym harmonogramem. Wnioskujemy również o zapis o przeprowadzeniu szczegółowej oceny realizacji Planu po trzech latach od jego uchwalenia, w 2019 roku.

#### **7. Wnioskujemy o przedstawienie w Planie szczegółowych wytycznych dot. uspokojenia ruchu samochodów w centrum miasta**

Autorzy Planu przekonywali na spotkaniach informacyjnych, że wzrost udziału komunikacji zbiorowej w ogólnej liczbie podróży w mieście jest możliwy tylko i wyłącznie, jeśli bardzo wyraźnie ograniczony zostanie ruch w centrum miasta. Tabele w Planie pokazują, że wiązałoby się to z oszczędnościami dla miasta. Skoro jest to sprawa tak kluczowa, prosimy o przedstawienie tego aspektu bardzo skrupulatnie i dokładnie, z analizami dotyczącymi konkretnych ulic, harmonogramem przeprowadzenia zmian, a nawet z rozpatrzeniem różnych wariantów. Takie zmiany są konieczne i wynikają również z oczekiwań społecznych.