

Pan Romuald Arent
Pan Arkadiusz Chwaścik

Wrocław, 23 sierpnia 2023 r.

WSS-WBO.152.34.2023

Numer ewidencyjny: 00100695/2023/W

Szanowni Panowie,

w odpowiedzi na petycję z 23 maja 2023 r. (data rejestracji w Urzędzie Miejskim Wrocławia: 24 maja 2023 r.) w sprawie budowy parkingu podziemnego pod boiskami szkolnymi położonymi przy Szkole Podstawowej nr 43, poniżej przedstawiam zbiorczą odpowiedź Urzędu Miejskiego Wrocławia składającą się z opinii Departamentu Edukacji Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Poniższa odpowiedź zbiorcza została przygotowana zgodnie z obowiązującą procedurą przez Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia wyłącznie na podstawie informacji przekazanej przez wyżej wymienione podmioty.

Informuję, że w związku ze złożoną petycją wystąpiono do Zarządu Inwestycji Miejskich, jako jednostki realizującej zadania remontowo-inwestycyjne w placówkach oświatowych, o analizę możliwości technicznych realizacji złożonego postulatu wraz z szacunkowym kosztem jego wykonania.

Jak wynika z przedstawionej opinii teren szkoły jest bardzo zainwestowany i zadrzewiony, a w obszarze projektowanych boisk niekorzystny dla budowy parkingu podziemnego, gdzie straty powierzchni są niewspółmiernie duże w stosunku do ilości możliwych do uzyskania miejsc parkingowych. Ustalenie ilości możliwych do uzyskania miejsc wymagać będzie opracowania co najmniej koncepcji, która wskazałaby zakres koniecznych prac, w tym dróg kołowych obsługujących parking.

Aktualnie w trakcie opracowania jest dokumentacja projektowa na budowę boiska sportowego. Realizacja inwestycji budowy parkingu podziemnego skutkowałaby zatem koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów już na etapie budowy boiska, a które kilkakrotnie przekroczyłyby koszt budowy boiska ze względu na wymogi związane z przebudową infrastruktury podziemnej, to jest sieci ciepłowniczej, wodociągowej, kanalizacyjnej, teletechnicznej i elektrycznej, a także wykonaniem zjazdów na drogę publiczną. Koszt budowy parkingu i boiska wraz z niezbędnymi pracami towarzyszącymi oszacowano wstępnie na ponad 5 mln zł.

Dodatkowo, przedmiotowa analiza wskazuje, iż parking podziemny będący w administracji szkoły wymagałby ponoszenia stałych kosztów eksploatacji, związanych z wentylacją, systemem przeciwpożarowym, oświetleniem i odwodnieniem, a jego

ogólnodostępność byłaby problematyczna. W obszarze przyległym do terenu szkoły, w pasie drogowym ul. Pereca, ul. Grochowej i ul. Stalowej, zlokalizowanych jest wiele ogólnodostępnych miejsc postojowych.

Nadto, zgodnie z dostępnymi danymi oraz z zasadami Wrocławskiej polityki mobilności, kierowanie wysiłków inwestycyjnych i organizacyjnych na budowę osiedlowych parkingów, ułatwiających decyzję o posiadaniu i użytkowaniu samochodów jest nieracjonalne. Powoduje dalsze pogłębianie negatywnego trendu wzrostu wskaźnika motoryzacji. Nadmierna ilość aut, z których, zgodnie z dostępnymi danymi, przeszło 90% nawet w godzinach szczytów komunikacyjnych jest nieużytkowana, to obecnie jeden z kluczowych problemów rozwoju przestrzennego i komunikacyjnego Wrocławia. Dlatego konieczne jest opracowanie i wdrożenie działań służących regulacji i stopniowego ograniczania ilości samochodów. Z tej perspektywy ograniczamy do niezbędnego minimum inwestowanie w kolejne parkingi, w tym w szczególności podziemne, które są najdroższe ze wszystkich dostępnych rozwiązań.

Przyjęta w 2022 r. Krajowa Polityka Miejska 2030, przedstawiona przez Premiera na Światowym Forum Miejskim WUF2021 w Katowicach mówi wprost o działaniach na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach i wprowadzania adekwatnych zasad parkowania. W tym dokumencie rządowym promuje się wszystkie sposoby poruszania się, inne niż własnym autem. Ważne jest, że zalecenia tej polityki dotyczą przed wszystkim zapewnienia dostępu do komunikacji zbiorowej oraz bezpiecznej jazdy rowerem i chodzenia pieszo w mieście.

We Wrocławiu postępujemy w duchu tej polityki oraz swojej Wrocławskiej Polityki Mobilności. Wskaźniki miejsc postojowych dla mieszkań ustalamy po szerokiej analizie. Ważna jest specyfika danego obszaru, czy jest on daleko od centrum, miejsc pracy, centrów usługowych, obiektów użyteczności publicznej. Kluczowe są także – bliskość przystanku kolejowego, tramwajowego czy częstotliwość odjazdu autobusu oraz dostępność do infrastruktury rowerowej, która należy pamiętać w codziennym przemieszczaniu na dystansie do 5 km nie ma sobie równych. My we Wrocławiu chcemy kształtować podaż, a nie odpowiadać na popyt. Ważne są też uwarunkowania konserwatorskie - jeśli obszar jest wpisany do rejestru zabytków i chcemy uzupełnić zabudowę, to w ogóle nie wymagamy miejsc postojowych dla aut. Ważniejsze są wtedy wartości historyczne.

Prowadzenie odpowiedzialnej polityki parkingowej poprzez ustalanie różnych zasad dostępu do parkingów w różnych częściach miasta ma też charakter edukacyjny, zwiększający świadomość mieszkańców miasta - jeśli bowiem kupujesz mieszkanie w centrum blisko tramwaju i autobusu, ale bez miejsca postojowego dla auta - to daje Ci to do myślenia, że może jednak go nie potrzebujesz na stałe, bo możesz poruszać się po mieście inaczej. Z taką sytuacją mamy do czynienia w tym przypadku. Osiedle i rejon ul. Grochowej położony jest w śródmieściu, z bardzo dobrą dostępnością do transportu zbiorowego. Wszędzie jest blisko, a przystanki komunikacji miejskiej w zasięgu kilku minut spaceru. W takich obszarach nie rozwijamy oferty na parkowanie własnych samochodów.

Obecne problemy klimatyczne, pogarszająca się jakość powietrza sprawiają, że bardzo ważnym aspektem w walce o lepsze miasta stała się zrównoważona mobilność. Polityka parkingowa to ważny element zarządzania mobilnością. Nie da się kształtować rozwoju miasta zrównoważonego biorąc pod uwagę wyłącznie zapewnienie wystarczającej liczby miejsc do parkowania aut. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że z punktu widzenia otaczającej nas przestrzeni i tworzenia atrakcyjnych warunków zamieszkiwania istotne

jest równoważenie oczekiwań wobec możliwości parkowania aut z samą ekonomią, której nie sposób pominąć w tych szacunkach. Zbyt duże koszty budowy parkingów to oznacza brak miejsca na zieleń, wspólną przestrzeń sąsiedzką oraz place zabaw. W świetle powyższego nie znajdujemy ekonomicznego uzasadnienia dla realizacji wnioskowanej inwestycji.

Z wyrazami szacunku


Z-CIA DYREKTORA WYDZIAŁU
Anna Kieler

Sprawę prowadzi: Patrycja Przybylska; Urząd Miejski Wrocławia; Wydział Partycypacji Społecznej, ul. Gabrieli Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław; tel. +48 717 77 77 17, fax +48 717 77 86 63; wss@um.wroc.pl; www.wroclaw.pl

Otrzymują:

1. Adresaci
2. Departament Edukacji Urzędu Miejskiego Wrocławia
3. Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia
4. ad acta

