

Protokół nr 8/24
posiedzenia Komisji Ochrony Środowiska, Klimatu i Zrównoważonego Rozwoju i Rady Miejskiej Wrocławia
z dnia 30 października 2024 roku
godz. 17.00, Sukiennice 9 – sala sesyjna

BRM-DPP.0012.32.8.2024

Posiedzeniu przewodniczył Przewodniczący Komisji – Robert Maślak. W obradach wzięli udział członkowie Komisji według listy obecności, która stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu. Ponadto w posiedzeniu wzięli udział zaproszeni goście zgodnie listą obecności, która stanowi załącznik nr 2 do niniejszego protokołu.

Porządek obrad:

I Otwarcie posiedzenia

II Strefa Czystego Transportu dla Wrocławia

1. Wpływ spalin komunikacyjnych na zdrowie mieszkańców Wrocławia (w tym potencjalna redukcja skutków zdrowotnych dzięki osiągnięciu progów zanieczyszczeń w projekcie Dyrektywy AAQD)

prezentacja - (...)*, Fundacja Europejskie Centrum Czystego Powietrza /Zespół Roboczy ds. Wpływu Zanieczyszczeń Powietrza na Zdrowie przy Radzie Zdrowia Publicznego

2. Strefa Czystego Transportu dla Wrocławia - uwarunkowania, wyzwania i możliwości

prezentacja - (...)*, Dolnośląski Alarm Smogowy

3. Dyskusja z udziałem zaproszonych gości

III Wolne wnioski

Ad I. Otwarcie posiedzenia.

Przewodniczący Robert Maślak (dalej: Przewodniczący) otworzył wspólne posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, Klimatu i Zrównoważonego Rozwoju oraz Komisji Polityki Transportowej i Zrównoważonej Mobilności i przywitał zaproszonych gości. Poinformował, że zawiadomienia o posiedzeniu wraz z materiałami zostały dostarczone za pośrednictwem aplikacji eSesja. Następnie zaprosił pierwszego prelegenta do przedstawienia prezentacji.

1. Wpływ spalin komunikacyjnych na zdrowie mieszkańców Wrocławia (w tym potencjalna redukcja skutków zdrowotnych dzięki osiągnięciu progów zanieczyszczeń w projekcie Dyrektywy AAQD).

(...)* z Europejskiego Centrum Czystego Powietrza przedstawił prezentację nt. wpływu spalin na zdrowie mieszkańców Wrocławia i nowych norm jakości powietrza – implementacji Dyrektywy AAQD. Prezentacja stanowi załącznik nr 3 do niniejszego protokołu.

2. Strefa Czystego Transportu dla Wrocławia - uwarunkowania, wyzwania i możliwości.

(...)* z Dolnośląskiego Alarmu Smogowego (DAS) w swojej prezentacji poruszył kwestię zdrowia w szczególności zdrowia dzieci, które jak stwierdził są bardziej wrażliwe a ich system odpornościowy jest słabszy. Zanieczyszczenie ma nie tylko wpływ na układ oddechowy, ale też obniża poziom inteligencji. Następnie odniósł się do badań wykonanych przez DAS metodą pasywną w wielu punktach Wrocławia, również na ul. Wiśniowej i stwierdził: „w wielu miejscach we Wrocławiu było gorzej. Dlaczego gorzej? Bo mamy duży ruch. Kiedyś ta stacja na Wiśniowej była może bardziej adekwatna, była bardziej obciążona, bo tam był główny wjazd od strony autostrady. W tej chwili te wjazdy się rozproszyły, główne dojazdy do Wrocławia, ale też trzeba wziąć pod uwagę zabudowę miejską, to znaczy mamy gęstą

zabudowę, te zanieczyszczenia się nie rozprzestrzeniają tak bardzo. One się kumulują przy osi jezdni, kumulują się przy chodnikach, po których chodzą rodzice z dziećmi, osoby starsze i osoby, które nie jeżdżą samochodami. Bardzo często też te punkty (pomiarów) umieszczaliśmy przy przystankach komunikacji publicznej i okazuje się, że tam te stężenia były naprawdę bardzo wysokie. To pokazuje, że mamy problem i uwaga ten problem to nie jest tylko w obrębie mikrosterfy, która była proponowana jako optymalna, tylko one występują również na południu Wrocławia dosyć intensywnie.”

Odnosnie Strefy Czystego Transportu przedstawił propozycje DAS, podkreślił, że powinna być duża, żeby działała, ale nie aż tak restrykcyjna dla samochodów. Przede wszystkim chodzi o to, by zmobilizować mieszkańców, żeby przy wymianie samochodów wzięli pod uwagę, by nie kupować starego diesla, a jako podstawę prawną podał ustawę o elektromobilności. Przestrzegając: jeśli zrobimy małą, wąską strefę to samochody truciele będą wjeżdżały do miasta, będą stawały na krawędzi strefy i nie tylko zanieczyszczały miasto, ale zabierały też miejsca parkingowe. Apelował do radnych żeby strefę zrobić raz, ale porządnie i dobrze.

Oczywiście to nie jest tak, że strefa czystego transportu jest jedyną. Bez wątplenia potrzebujemy szerszego spektrum rozwiązań ale ta strefa czystego transportu jest to coś, co się udało wprowadzić w wielu miastach, szczególnie w Europie zachodniej i przyniosło to skutki – argumentował przedstawiciel DAS.

3. W ramach dyskusji Naczelnik Regionalnego Wydziału Monitoringu i Środowiska GIOŚ - Świętosława Żyniewicz podkreśliła, że informacje, które zostały przedstawione na temat złej jakości powietrza, zwłaszcza wykroczeń dla tlenu azotu są z GIOŚ. Dodała, że rok po roku zgłaszany jest problem z zanieczyszczeniami komunikacyjnymi, że we Wrocławiu są trzy stacje pomiarowe. Wyjaśniła, że realizacja stacji komunikacyjnych zgodnie z wymogami dyrektywy jest bardzo trudna. Czyli muszą być zachowane odległości od drogi, od budyn-

ków, a lepiej by było właśnie, żeby taka stacja komunikacyjna była zlokalizowana tam, gdzie są takie tzw. kaniony drogowe, czyli są i kamienice, i droga, i duży ruch. Aleja Wiśniowa, Powstańców Śląskich, takie kryteria spełniała. Dodała, że stacja miejska na ulicy Korzeniowskiego przekroczeń nie wykazuje. Te stężenia średnioroczne są na wysokości poniżej tej nowej normy dyrektywowej, czyli poniżej 20 µg na metr sześcienny. Kolejna, trzecia stacja jest na terenach podmiejskich. Tam stężenia są 50% niższe o 70%, niż stacja komunikacyjna. Dodała, że system monitoringu powietrza trzeba będzie dostosować do wymogów nowej dyrektywy.

Prof. (...) * z Uniwersytetu Medycznego we Wrocławiu stwierdził, że substancje chemiczne, które powstają w wyniku transportu, trują, zabijają i te statystyki, które zostały przedstawione jednoznacznie wskazują na potrzebę działań. Zwrócił uwagę, że poza zanieczyszczeniami z pieców oraz z ruchu samochodowego, jest kolejny problem zanieczyszczeń ze spalinowych urządzeń ogrodnich.

Dr (...) * z Zakładu Klimatologii i Ochrony Atmosfery Uniwersytetu Wrocławskiego przedstawiła informacje nt. badań naukowych dotyczących zmienności stężenia różnych zanieczyszczeń, m.in. cząstek ultra drobnych; „I nasze dotychczasowe badania wskazują, że cząstek ultra drobnych w pyłe zawieszonym jest bardzo dużo. To są czasami setki tysięcy cząstek znajdujących się w metrze sześciennym wdychanego powietrza, więc to pokazuje też skalę problemu, jaką jest generalnie zanieczyszczenie powietrza nie tylko pochodzące ze źródeł domowych, ale także ze źródeł komunikacyjnych”.

Dr (...) * z Politechniki Wrocławskiej stwierdził, że pytań jest sporo w trosce o zachowanie ciągłości komunikacji, o zachowanie warunków ruchu dla mieszkańców, nie kwestionując konieczności poprawy stanu powietrza w mieście. W jego ocenie osobna sprawa to spełnienie wymogów deklaracyjnych, a spełnienie wymogów realnych, bo czym innym jest przypisanie samochodu do danej normy euro, a czym innym jest jego faktyczny stan techniczny. - Ja niejednokrotnie poru-

szając się po ulicach widzę relatywnie nowe auto, z którego wydobywa się taka chmura spalin, że jest widoczna ze 100 m. To ja nie muszę mieć stacji pomiarowej, żeby stwierdzić, że coś jest nie tak. I pytanie, czy strefa da narzędzie wyłapywania tych, którzy rzeczywiście szkodzą i rzeczywiście te zanieczyszczenia emitują. Poruszył też temat badań aut hybrydowych: „No bo przecież lobby producentów przeforsowało pewne zapisy, które mówią, że badamy w pewnych sytuacjach np. pierwsze 100 km. Nagle się okazuje, że auto ważące powyżej 2,5 tony pali litr na 100 km, bo najpierw wspomaga się małą baterijką, a potem dopiero wchodzi silnik spalinowy. I pytał: „Czy my sobie jesteśmy w stanie tworząc zapisy dla strefy czystego transportu poradzić z takimi obejściami problemu?”

W dyskusji przywołał też sprawę kompleksowych badań ruchu we Wrocławiu i okolicach (KBR) i dopytywał przedstawicieli Urzędu Miejskiego o to kiedy będzie końcowy raport z KBR-u, który będzie źródłem informacji; W którą stronę rozwój transportu w mieście postępuje. Czy w dalszym ciągu zwiększa się udział transportu samochodowego? Czy może wracamy wreszcie do sytuacji równowagi, którą mieliśmy wiele, wiele lat wcześniej, że dominujący był udział transportu zbiorowego.

Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Transportu - Sławomir Gonciarz nawiązał do ubiegłorocznych konsultacji, które pokazały, że społeczeństwo w tym temacie jest bardzo podzielone na dwie grupy: przeciwników i zwolenników. Dodał, że odbyło się wiele spotkań, które nie doprowadziły do żadnego kompromisu. Wyraził nadzieję, że wraz z radnymi uda się przygotować taki plan, harmonogram wdrażania i obszar strefy, który zostanie przyjęty. Podkreślił, że Urząd jest otwarty na współpracę, na spotkania i dyskusję. Odnośnie publikacji końcowego raportu z KBR-u poinformował, że badania się zakończyły, że wyniki są w opracowaniu i w ciągu miesiąca, dwóch będą opublikowane. Jeżeli chodzi o komunikację publiczną i autobusy to podkreślił, że udział autobusów, które mają euro niższe

niż 6 jest bardzo mały, około 40 sztuk, które będą w ciągu najbliższego roku wymienione. Poinformował, że Wrocław będzie miał autobusy tylko i wyłącznie euro 6, plus elektryczne, których dziś jest 13. Dodał że podpisano właśnie umowę na dofinansowanie zakupu kolejnych 21.

W odpowiedzi na pytania radnych na jakim etapie formalnie jest Urząd Miasta odnośnie Strefy Czystego Powietrza i kiedy Rada Miejska może oczekiwać wpływu propozycji ze strony Pana Prezydenta poinformował, że do konsultacji przygotowano 3 warianty strefy i to w zakresie obszaru, który miał być właśnie objęty i też kilka wariantów w zakresie harmonogramu wdrażania. Według urzędników rekomendowanym wariantem był ten, który był tutaj przedstawiany, czyli wariant drugi. Dodał, że biorąc pod uwagę to, co dzieje się w innych krajach, że strefa powinna być oparta o jasne przeszkody, najlepiej naturalne bądź infrastrukturalne. Ustalono, że to będą rzeki, bo wtedy bardzo łatwo można stworzyć takie bramy wjazdowe do strefy, łatwo jest też o nadzór nad wjazdem, plus obwodnica kolejowa, ta która też ma kilka, kilkanaście tuneli. Tylko, że konsultacje społeczne, że żaden z wariantów nie zyskał akceptacji społecznej. Dodał, że ważne jest żeby te rozwiązania, które proponujemy były jak najbardziej, jak najszerszej akceptowalne społecznie.

Radny Andrzej Kilijanek pytał przedstawiciela Urzędu, czy strefa, którą rekomenduje Urząd, pozwoli osiągnąć ograniczenie emisji na poziomie 55%, czyli osiągnąć cele z dyrektywy AAQD. Czy wystarczy, że samochody trzydziestoletnie nie będą wjeżdżały do strefy, o ile istnień tak naprawdę walczymy? Argumentował, że w kwestii zdrowia, nikt już nie dyskutuje o tym, że smog ma negatywny wpływ na zdrowie, ma wpływ na umieralność, ale ja chcę wiedzieć, jak to konkretne rozwiązanie wpłynie na poprawę jakości naszego życia. Bo w jego przekonaniu wpłynie to czasowo na popyt samochodów, a kiedy on się skończy, strefa przestanie spełnić swoją funkcję tak naprawdę i w niektórych miastach to już się wydarzyło. Dodał, że

chciałby wiedzieć, jaką część celu jesteśmy w stanie osiągnąć z dyrektywy przez wdrożenie tego jednego konkretnego rozwiązania.

Radny Sławomir Śmigielski pytał uczestników posiedzenia, czy mają świadomość tego, że głównym założeniem dyrektywy jest osiągnięcie zerowej emisji zanieczyszczeń do roku 2050. - To musielibyśmy się przesiąść na rowery - argumentował. Następnie poinformował, że ze względu na podobne regulacje, z powodu nadmiernych parametrów wynikających z europejskiego zielonego ładu, fabryka Beko z Wrocławia przynosi swoją działalność, zamyka swój zakład.

Przedstawiciel Urzędu (zastępca dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności - Tomasz Stefanicki) ustosunkował się do głosu radnego Andrzeja Kilijanka: „Pan Radny pytał o ewaluację skuteczności propozycji, która dzisiaj została przedstawiona, a była to propozycja alarmu smogowego, zatem de facto pytanie nie jest do nas. Natomiast jeśli chodzi o skuteczność tego, co my prezentowaliśmy w zeszłym roku (w ramach konsultacji – red.) naszym celem było doprowadzenie do osiągnięcia obowiązujących norm. Obowiązująca norma wynosi 40 µg na metr sześcienny i to jest stężenie średnioroczne. Oczywiście mieliśmy już świadomość, bo ta dyrektywa, o której dzisiaj jest mowa, jest dyskutowana już od dłuższego czasu, więc mieliśmy świadomość, że należy dojść w perspektywie roku 2030 do dużo lepszej jakości” Następnie zwrócił uwagę, że normy nie dotyczą emisji, tylko stężeń i wyjaśnił, że dwutlenek azotu to jest gaz, który ma stosunkowo niewielką żywotność w środowisku atmosferycznym, stosunkowo szybko się rozpada na tlen i azot. Natomiast w zasięgu tych kilku, kilkunastu, kilkudziesięciu, maksymalnie 200 m. (tak przynajmniej mówi WHO) ma oddziaływanie negatywne przede wszystkim na człowieka. Dodał, że największym emitentem dwutlenku azotu we Wrocławiu jest elektrociepłownia. I ona go wyrzuca na wysokości 150 m. Zanim ten dwutlenek azotu dotrze do kogokolwiek, on się po prostu rozpadnie na tlen i azot – argumentował. - Stężenie ma znaczenie w bardzo bliskiej odległości od miejsca wy-

tworzenia, mówi się o zanieczyszczeniu tzw. liniowym, dlatego że ono rozchodzi się wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych, komunikacyjnych miasta, tam gdzie ruch jest ciągły, o dużym natężeniu. Już boczne ulice, gdzie jest duża odległość między jednym a drugim pojazdem, ten dwutlenek azotu zdąży się rozbić. Także dwutlenek azotu jest zanieczyszczeniem głównych arterii, tam gdzie jest duże natężenie pojazdów spalinowych i oczywiście on jest niebezpieczny. Nie na wszystkich arteriach, bo na autostradzie, na autostradowej obwodnicy albo na ulicach, w których jest takie ukształtowanie, że uczestnicy ruchu są z daleka od pojazdów, tam to zagrożenie jest dużo mniejsze. Najgorzej jest tam, gdzie mamy tzw. kaniony. Przedstawiciel Urzędu dodał, że nie tylko propozycje Urzędu nie zyskały akceptacji podczas konsultacji, również propozycja prezentowana podczas posiedzenia przez przedstawiciela DAS nie zyskała akceptacji. Prezydent wychodzi z założenia, że skoro to do Państwa Radnych będzie należeć decyzja, to powinni Państwo w tych pracach uczestniczyć od samego początku, żeby dojść do wyniku, który będzie akceptowalny społecznie, bezpieczny i efektywny w kontekście obowiązujących norm – stwierdził.

Radny Łukasz Kasztelowicz: Ja bardzo doceniam stanowisko urzędników miejskich, którzy starają się zdroworozsądkowo podejść do tej tematyki i wycofali się, całe szczęście, z projektów. Przede wszystkim chciałem się odnieść do badań, które teraz zostały zaprezentowane. Mnie dziwi wskazywanie konkretnej liczby zgonów, które są związane z przekroczeniem stężeń. My nie jesteśmy w stanie konkretnie tego stwierdzić. Możemy ewentualnie szacować. To wszystko jest obarczone bardzo dużym ryzykiem błędu. Na pewno wysokie stężenie tlenu azotu jest szkodliwe dla zdrowia. Tu nie ma co do tego żadnych wątpliwości, natomiast musimy też mieć świadomość tego, że w ogóle jakakolwiek każda działalność przemysłowa, każda działalność tak naprawdę cywilizacyjna, ludzka w jakimś sensie może być szkodliwa dla zdrowia. I tak naprawdę, jeżeli byśmy chcieli doprowadzić do gospodarki zeroemisyjnej, to musielibyśmy zlikwido-

wać cywilizację, którą stworzyliśmy jako ludzie. Tak więc wszelkie nasze działania związane z ograniczaniem tych skutków ruchu samochodowego muszą być też proporcjonalne. Tak i w mojej ocenie nakazy związane z wprowadzaniem stref czystego transportu nie są proporcjonalne do tego, ten środek nie jest proporcjonalny do celu, który chcemy osiągnąć. I to też świadczy o tym, że duża miast już się wycofuje z tych stref czystego transportu. Tym się też różni, i to jest bardzo ważna kwestia, podejście antysmogowe i tym się też różni np. podejście rządu Prawa i Sprawiedliwości do tej tematyki, że oprócz tych zakazów wynikających z uchwał antysmogowych został uruchomiony program czyste powietrze. Wielomiliardowy program wsparcia dla mieszkańców całego kraju, gdzie nie tylko był zakaz i nakaz, ale realne dofinansowanie do wymiany źródeł ogrzewania, czyli realna pomoc tym najuboższym mieszkańcom, którzy chcieliby wymienić źródło ogrzewania. Tu takiej pomocy nie ma. Raz mamy nakaz, bo pragnę przypomnieć, że do tej pory to ta możliwość wprowadzenia strefy czystego transportu to była tylko i wyłącznie możliwość, czyli rady gminy mogły taką strefę ustanowić. Natomiast w tej chwili mamy zmianę podejścia do tej tematyki i nakazujemy mieszkańcom dużych aglomeracji, aby takie strefy czystego transportu wprowadzić, ale za tym też nie idzie jakikolwiek program wsparcia dla tych najuboższych, którzy ewentualnie chcieliby wymienić swoje auta. Poza tym ja twierdzę, że to kwestia czasu, niedługo siłą rzeczy, że ta flota samochodowa się w sposób naturalny wymieni. W moim odczuciu w obecnej chwili nie ma konieczności do tego, żeby wprowadzać tego typu stref czystego transportu. Jeżeli miasto będzie zobligowane ustawą do tego, żeby taką strefę czystego transportu wprowadzić, no oczywiście trzeba będzie, jesteśmy wszyscy tu za przestrzeganiem praworządności. Takie działania w takim zakresie trzeba będzie pewnie podjąć, ale z jak najmniejszym obciążeniem dla wolności nas, mieszkańców.

(...)* z ruchu „Rodzice dla Klimatu” pytała, czy projekt Urzędu Miasta w każdej z tych trzech wersji był modelowany również na direkty-

wach AAQD?. Czy każda z tych wersji doprowadzi w 2030 roku do obniżenia stężeń tlenku azotu do normatywy wynikającej z dyrektywy? Wyjaśniła, że jej pytania wynikają z faktu, który nie był do tej pory poruszony. Dodała, że jeżeli miasto nie spełni tych norm, to obywatele mają możliwość, jeżeli udowodnią, że nastąpił uszczerbek na zdrowiu, sążdenia się z miastem i uzyskania odszkodowania. - Więc to nie jest kwestia dyskusji, czy my możemy to zrobić, czy nie możemy tego zrobić, tylko jesteśmy w pewnych normach prawnych, które już obowiązują i musimy doprowadzić do tego, żeby powietrze w naszym mieście spełniało nowe normy, nowej dyrektywy - argumentowała.

Przedstawiciel Urzędu Miasta (zastępca Dyrektora Biura Zrównoważonej Mobilności): To jest tak, że my jeszcze nie przeprowadzaliśmy modelowania, bo to jest naprawdę złożony proces i szczerze mówiąc, nie chcę tego teraz rozwijać. Jesteśmy w procesie z Instytutem Geografii i Rozwoju Regionalnego UW po rozmowie o tym, jak modelować stężenie dwutlenku azotu i myślę, że już w tym roku będziemy mieli efekty tych rozmów w postaci takich modeli na tu i teraz. Potem czeka nas modelowanie skutków różnych wariantów strefy, natomiast to co robiliśmy, to badania, o czym Pani oczywiście jako członkini narady obywatelskiej doskonale wie, to badania realnej emisji pojazdów w ruchu. W 2022 roku przebadaliśmy, jeśli dobrze pamiętam, ponad 50 000 rur wydechowych. Podzieliliśmy samochody ze względu na ich grupy wiekowe i bezwzględnie widać, że te najstarsze pojazdy, najstarsze grupy wiekowe są kilkukrotnie, mniej więcej 6-7 krotnie bardziej trujące, niż te odpowiadające normie euro 6. Wzięliśmy pod uwagę rozkład pojazdów dopuszczonych do ruchu i jak to będzie się przesuwac w kolejnych latach. Jeśli strefa będzie skuteczna, czyli będzie egzekwowana (mówię to w kontekście tego, co się stało w Warszawie) daje szansę doprowadzić do zgodności z obecnie obowiązującą normą. Norma zaostrzona jeszcze nie była przegłosowana. To jest zupełnie świeża sprawa, ale oczywiście tak

jak mówiłem, wiedzieliśmy o niej i rekomendowany wariant nie dawał pewności, że do niej dojdziemy.

(...)* ze stowarzyszenia WIR MASZ GŁOS w ramach dyskusji zwrócił uwagę, że największe stężenie dwutlenku węgla przy szkołach jest wtedy, kiedy rodzice przywożą, odwożą dzieci. Dodał, że Stowarzyszenie postulowało już radnym z ubiegłych kadencji, żeby wprowadzili strefy czystego transportu w zakresie szkół. Nie zostało to przyjęte. Następnie poruszył kwestię zanieczyszczenia m.in. dwutlenkiem węgla dot. Alei Hallera. I pytał, dlaczego naukowcy się tym nie zajmą? Dodał: To prawda, że ruch drogowy wywołuje powstawanie pyłów różnego rodzaju wielkości cząstek, to wszystko prawda, to prawda, że one działają szkodliwie, ale również prawdą jest, o czym tutaj nikt nie powiedział, że jeżeli szybkość przemieszczania się pojazdów w mieście wyniesie mniej niż 35 km/h, to ilość tych zanieczyszczeń dramatycznie wzrasta. Jeżeli szybkość ruchu w centrum miasta będzie nadal tak mała jak jest teraz, to cała para pójdzie w gwizdek - argumentował. Następnie pytał, dlaczego Urząd Miasta nie ma żadnych planów na poszerzanie arterii, które dojeżdżają do miasta. Następnie pytał: jak jest z wentylacją miasta. „Czy te samochody, które stoją w korkach wyjeżdżając, bo one wjeżdżają do miasta. Czy one wnoszą ze sobą te spaliny, czy one wprost przeciwnie przemieszczają te spaliny poza miasto?”

W odpowiedzi dyrektor Departamentu Infrastruktury i Transportu powiedział: Staramy się jak najbardziej wspierać transport publiczny, stąd budowa nowych tras tramwajowych, jest przyjęty plan tramwajowy 2.0 do roku 2032. Kończymy dokumentację na kilka tras, to są Swojczyce, gdzie już czekamy na pozwolenie na budowę, to są Maślice, gdzie już jesteśmy bardzo mocno awansowani, to jest tramwaj do Borowskiej, przed nami tramwaj na Klecinę. Też skupiamy komunikację publiczną poprzez wprowadzanie priorytetów na skrzyżowaniach dla przejazdu. Jeżeli chodzi o prędkości średnie, to jest to około 18 km/h dla tramwaju, około 20 dla autobusu i około

25-26 dla samochodów. Czy my planujemy rozbudowę arterii doprowadzających do miasta, rozumiem dla samochodów. Czyli chce Pan, żeby jeszcze więcej aut wjechało do miasta? Dlatego lepszym kierunkiem jest rozbudowa komunikacji zbiorowej. Oczywiście wspieramy też PKP, współpracujemy z nimi żeby jak najmniej było takich sytuacji, kiedy samochód jest zatrzymywany, bo mamy skrzyżowanie i pociąg ma pierwszeństwo. Bardzo naciskamy też na kolegów kolejarzy, żeby w końcu zakończyły się prace nad koncepcją węzła kolejowego. Przede wszystkim skupiamy się na tym, żeby wesprzeć komunikację publiczną.

Radny Robert Suligowski: Mamy do czynienia z konfliktem różnych dóbr. Po jednej stronie leży swoboda przemieszczania się, komunikacji, po drugiej stronie leży prawo każdego do ochrony zdrowia, życia, ale też do życia w czystym środowisku. I teraz opierając się o dane Narodowego Funduszu Zdrowia około 12 000 000 Polek i Polaków cierpi na alergię, około 4 000 000 choruje na astmę. W zależności od miejsca w Polsce między 5 a 10% dzieci choruje na astmę. I to jest drugie dobro, które leży na wadze, które też musimy zważyć i zdecydować, które z nich jest istotne i które w jakim zakresie musimy przyjąć jako to chronione dobro.

Następnie Radny poruszył problem ulicy Średzkiej na Leśnicy, która jest ulicą tunelową o długości kilkuset metrów, gdzie koncentruje się całe życie wielotysięcznego osiedla. Jest tu pętla tramwajowa, ulicą dochodzi się do stacji kolejowej, jest Ośrodek Postaw Twórczych Zamek (gdzie praktycznie cała leśnicka młodzież korzysta z oferty kulturalno-oświatowej) tędy dzieci przemieszczają się do szkół, tu mieszkańcy robią zakupy i tu są świadczone dla nich usługi – mówił i pytał, czy jest możliwość objęcia punktowo ulic, które nie są położone w ścisłym centrum miasta, strefą czystego transportu?

Przewodniczący Komisji Polityki Transportowej i Zrównoważonej Mobilności - Jakub Nowotarski odnosząc się do komentarza radnego Łukasza Kasztelowicza powiedział, że równie dobrze skutkiem wprowa-

dzenia strefy czystego transportu może być to, że wszyscy użytkownicy samochodów, które nie spełniają pewnych norm, po prostu przesiądą się na nowsze samochody, więc tych samochodów będzie tyle samo. Będzie za to efekt zdrowotny, natomiast nie będzie efektu w polityce transportowej. Tu przede wszystkim chodzi o ograniczenie emisji spalin i nie mamy żadnej kontroli i żadnej pewności nad tym, że jak wprowadzimy strefę, to samochodów w jakimś obszarze miasta będzie mniej.

W odniesieniu do wypowiedzi przedstawiciela stowarzyszenia WIR MASZ GŁOS powiedział, że jako radny i mieszkaniec uważa, że głos domagający się silniejszego transportu publicznego nie wybrzmiewa wystarczająco mocno. Stwierdził, że nie jest prawdą, że Urząd Miejski Wrocławia zwiększa priorytet dla tramwajów w sygnalizacji świetnej, bo jest dokładnie odwrotnie. - Nie dość, że mamy najwolniejsze tramwaje w Polsce, to jeszcze w tym roku i na skrzyżowaniu Armii Krajowej i Bardzkiej, i na skrzyżowaniu Powstańców Śląskich i ulicy Wielkiej ten priorytet został wyłączony, więc tam, gdzie tramwaje przejeżdżały na zielonej fali, dzisiaj się to już nie dzieje. Takie elementy sprawiają właśnie to, że bardzo dużo ludzi wybiera samochód w swoich codziennych podróżach, bo jakość transportu zbiorowego jest po prostu za niska. Konsekwencjami są te korki. Oczywiście, jak mamy dużo samochodów w długich korkach, to oczywiście, że emisję całościowo będą większe. Dlatego jak najbardziej trzeba rozmawiać nie tylko o samej strefie czystego transportu, która wprowadza w oczywisty sposób i bardzo bezpośredni zysk zdrowotny dla wszystkich mieszkańców, ale tak samo powinniśmy rozmawiać o tym, jaką mamy zapewnioną jakość transportu zbiorowego. Skoro mamy tyle samochodów i skoro mamy takie korki, to znaczy, że ta jakość nie jest wystarczająco dobra – ocenił. Odnośnie poszerzania arterii stwierdził, że to nie jest rozwiązanie żadnego problemu, tylko przeniesienie problemu z jednego miejsca w drugie. Radny argumentował: Poszerzanie dróg prowadzi wyłącznie do tego, że samochodów jest więcej, co zresztą jest intuicyjne, bo prowadzi to do zachęt.

Mieszkaniec widzi, że władze miasta wtedy inwestują w transport samochodowy, wybiera samochód. Zresztą w dużej mierze to też jest sytuacja Wrocławia, bo od lat priorytetu dla transportu zbiorowego, takiego wyraźnego, czy dominacji nad inwestowaniem w ruch samochodów nie ma i efektem jest to, że właśnie np. mamy najwolniejsze tramwaje w Polsce, że kilka lat temu byliśmy liderem, jeśli chodzi o wykolejenia tramwajów. To są niestety lata zaniedbań i potrzeba po prostu ciężkiej, konsekwentnej pracy i w sprawach dużych, i w sprawach małych.

Przewodniczący Jakub Nowotarski na zakończenie swojej wypowiedzi dodał: Zachęcam do współpracy, działania na rzecz poprawy transportu zbiorowego, bo też pomoże nam to realizować te cele zdrowotne i nie tylko, bo silny transport zbiorowy daje nam nie tylko zdrowie, ale dużo więcej benefitów. To też będzie tańsze dla nas wszystkich, dla miasta.

Członek Zarządu Osiedla Ołtaszyn poruszył sprawę korków na południu Wrocławia i problemu z komunikacją miejską. W odniesieniu do słów radnego Jakuba Nowotarskiego powiedział, że gdyby priorytetu dla samochodów nie było, to podejrzewa, że mieszkańcy Jagodna staliby przez kilka godzin w korku. - Czy Państwo ograniczycie wjazd do centrum, czy nie, ten problem będzie dotyczył przede wszystkim tych osiedli ościennych. Najpierw trzeba udostępnić ludziom możliwość skorzystania z dojazdów do tego centrum innymi środkami komunikacyjnym niż samochód – argumentował. Następnie poruszył sprawę ścieżek rowerowych w mieście i skomentował: Te ścieżki rowerowe nie są ścieżkami rowerowymi, to są ciągi pieszo-rowerowe. Według niego zamknięcie centrum Wrocławia dla pojazdów silnikowych z dieslem nic nie zmieni. Pytał: Czy Państwo wiecie, ile samochodów dziennie wjeżdża na południe Wrocławia? Około 100 000. A do centrum? Następnie poruszył temat zamykania wjazdu przy szkołach i dodał, że tutaj jest kolejny problem, bo ludzie dojeżdżają do

tych szkół samochodami. Dlaczego? Bo muszą się dostać też do centrum i ten samochód jest jedynym środkiem transportu.

Na zakończenie dyskusji Przewodniczący poprosił o zabranie głosu Tomasza Stefanickiego, który stwierdził, że strefa czystego transportu w ogromnej większości przypadków, w których ona została wdrożona, nie zmniejsza natężenia ruchu. - Chyba jedynym takim dużym przykładem odwrotnym, czyli gdzie mieliśmy rzeczywiście zmniejszenie natężenia ruchu, jest przykład londyński (gdzie kilkanaście procent to natężenie ruchu spadło) ale tam z kolei mamy strefę tzw. ultra niskiej emisji, czyli są po prostu bardzo silne obostrzenia i dlatego to wpłynęło na natężenie ruchu –powiedział. Odnośnie pytania radnego Roberta Suligowskiego o możliwość objęcia punktowo ulic strefą czystego transportu z komunikacją miejską odpowiedział, że o tym decydują radni miejscy. – Pamiętajmy jednak, że jest to element, który wpływa na jakość powietrza, natomiast w bardzo ograniczonym stopniu, jeśli nie w ogóle, wpływa na natężenie ruchu samochodowego, a mam wrażenie, że jednak na Leśnicy tym głównym problemem jest jednak natężenie ruchu - dodał.

Ad III. Wolne wnioski.

Radni nie zgłosili wolnych wniosków.

W związku z wyczerpaniem porządku obrad Przewodniczący zamknął posiedzenie.

Robert Maślak

Przewodniczący Komisji

Protokół sporządziła: Iliana Arent-Rabiej

*Wyłącza się jawność w związku z dyspozycją art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 902) oraz na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1781) i Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r.

w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 14 maja 2016 r. L 119/1).
Wyłączenia dokonał Dyrektor Biura Rady Miejskiej Marcin Szeloch.