

**Protokół nr 10/2015
z posiedzenia Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska
Rady Miejskiej Wrocławia
6 maja 2015 roku
godz. 13.00
sala 309, Sukiennice 9**

BRM-DPP.0012.6.7.2015

Posiedzenie Komisji prowadził Przewodniczący Jan Chmielewski.

Na ogólną liczbę 9 radnych nieobecna była radna Agnieszka Kędzierska. Lista osób spoza Komisji, które uczestniczyły w posiedzeniu stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

Porządek posiedzenia:

- I. Otwarcie posiedzenia, zmiany w porządku obrad.
- II. Realizacja „Wrocławskiej polityki mobilności”, referuje Marek Żabiński – zastępca dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia Urzędu Miejskiego.
- III. Wolne wnioski.

Ad. I

Komisja bez zmian przyjęła porządek posiedzenia.

Ad. II

Zastępca dyrektora Biura Rozwoju Wrocławia – Marek Żabiński przedstawił osoby referujące poszczególne tematy z zakresu Wrocławskiej polityki mobilności i wyniki badania opinii mieszkańców Wrocławia na temat transportu miejskiego. Tomasz Stefanicki z Biura Zarządzania Projektami przedstawił zadania oficera pieszego, zgłaszane problemy i działania na rzecz pieszych, a Sławomir Gonciarz, dyrektor ZDiUM, przykładowe inwestycje dla pieszych. Dyrektor Wydziału Transportu – Marek Czuryło omówił transport kolejowy i komunikację miejską: zmiany tras lub częstotliwości kursowania linii. Zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki – Zbigniew Komar omówił węzły przesiadkowe - integracja komunikacji z miejską koleją i parkingi P&R oraz poprawę jakości infrastruktury transportu zbiorowego. Zastępca dyrektora Wydziału Inżynierii Miejskiej - Elwira Nowak i Błażej Trzciniowicz, zastępca dyrektora Wydziału Transportu omówili przywileje dla komunikacji zbiorowej. Prezes spółki MPK - Jolanta Szczepańska przedstawiła zagadnienia związane z podwyższaniem standardów obsługi komunikacji zbiorowej. Daniel Chojnacki z Biura Zarządzania Projektami przedstawił transport rowerowy, w tym trasy i parkingi rowerowe i przykładowe inwestycje, realizacje projektu rower miejski oraz działania promocyjno-edukacyjne. Elwira Nowak omówiła działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego; strefy ruchu uspokojonego, ograniczenia ruchu ciężarowego. Prezentacja ww. tematów stanowi załącznik nr 2 do niniejszego protokołu.

W ramach dyskusji Jerzy Sznerch poruszył sprawę przejścia na ul. Świdnickiej. Tomasz Stefanicki odpowiedział, że rozwiązanie jest korzystne dla pieszych ponieważ nadal będzie utrzymane przejście podziemne. Dodał, że w jego opinii częściej będzie wykorzystywane przez pieszych przejście naziemne. Po czasie okaże się, która tendencja będzie dominująca. Radny Piotr Maryński pytał o wejście na przystanek tramwajowy z przejścia podziemnego. Stefanicki poinformował, że takiej możliwości nie będzie. W związku z tym radny pytał retorycznie: to ile będzie wypadków z udziałem osób, które będą spieszyły się do tramwaju?

Radny Jerzy Ossowski postulował, by wprowadzić porządek w poruszaniu się rowerzystów, szczególnie na dużych skrzyżowaniach, gdzie są wytyczone ścieżki rowerowe (np. pl. Społeczny); zamontować tablice informacyjne dla rowerzystów, by korzystali ze ścieżek rowerowych, postulował, by edukować w zakresie bezpieczeństwa jazdy, oświetlenia rowerów, by nie stanowili zagrożenia na drodze.

Radny Maryński poruszył temat trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców Śl., która w jego opinii jest najwolniejsza w całym mieście, pytał jakie są tego przyczyny. Błażej Trzciniowicz, zastępca dyrektora Wydziału Transportu tłumaczył, że składa się na to wiele elementów spowalniających to m.in. liczba skrzyżowań na tej trasie, nie wszystkie są w ITS, szczególnie rondo, gęstość przystanków i związany z tym czas wsiadania i wysiadania. Elwira Nowak, zastępca dyrektora Wydziału Inżynierii Miejskiej dodała, że rondo i skrzyżowanie z ul. Szczęśliwą zostanie włączone do systemu ITS i zapewniła: „mamy świadomość, że jest kłopot, ale nad tym pracujemy.” Zbigniew Komar dodał, że nie można oczekiwać zbyt wiele, bo „to jest trasa o największej intensywności sygnalizacji świetlnej i gęstości przystanków na kilometr, dużej liczbie pasażerów, co przekłada się na dłuższy czas wsiadania i wysiadania.”

Radny Marcin Krzyżanowski pytał: o cel podstawowy polityki mobilności, „czy monitorowany jest wskaźnik, który został zawarty”; oraz o tramwaj na Nowy Dwór - na jakim etapie są dokumenty? Zbigniew Komar odpowiedział w sprawie tramwaju na Nowy Dwór: „mogę podać dwie daty, rozpoczynamy teraz, zakończenie inwestycji - jak wszystko dobrze pójdzie - koniec 2019 roku.” „To nie macie Państwo planów, co, jak, kiedy”? - dopytywał radny. Wczoraj zapadła w tej sprawie decyzja - ripostował dyr. Komar i wyjaśnił, że Miasto miało szczegółowy harmonogram, ale na metrobus, z realizacją do końca 2017 r. Dodał, że w związku z „decyzją tramwajową” trzeba od nowa uzyskać np. decyzje środowiskowe związane z hałasem co wydłuży inwestycje i stąd data: koniec 2019, jeżeli nie pojawią się inne przeszkody.

Odnosnie wskaźników odpowiedzi udzielił dyr. Marek Żabiński; przypomniał, że członkowie Komisji otrzymali wskaźniki – zestawienie danych wyjściowych do monitorowania czynników i mierników i do analiz realizacji Wrocławskiej polityki mobilności wraz z wykazem inwestycji i działań wpływających na korzystne funkcjonowanie transportu w mieście w 2014 roku oraz wykazem podjętych przez miasto działań na rzecz promowania transportu zrównoważonego w latach 2012-2014, (które stanowią załącznik nr 3 do niniejszego protokołu). Poinformował, że podstawowy wskaźnik, jakim jest udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży jest badany co 5 lat i zapowiedział, że kolejne badanie kompleksowe będzie przeprowadzone w 2016 lub 2017 r. Cel dalekosiężny to 65 % dla transportu niesamochodowego i przypomniał, że stan wyjściowy to 58% w 2011 roku. W odpowiedzi na pytanie radnego dlaczego tak rzadko prowadzi się badania Błażej Trzciniowicz uzupełnił, że pozostałe wskaźniki monitorowane są na bieżąco, permanentnie. Dyrektor Żabiński dodał, że tendencje w udziale podróży transportem niesamochodowym nie zmieniają się tak prędko, więc badania raz na 5 lat są wystarczające, znaczenie ma też czynnik ekonomiczny, bo kompleksowe badania kosztują ok. 1,5 mln zł.

W odpowiedzi na pytanie radnego dot. odległości do przystanków Błażej Trzciniowicz odpowiedział, że przystanki planowane są przy „generatorze ruchu”, że klasyczna akceptowalna odległość to jest 300 metrów, którą można pokonać w 5 min. idąc powoli. Anna Rygała z Biura Rozwoju Wrocławia dodała, że miasto prowadzi strefowanie dostępności przystanków. Ścisłe centrum miasta, Stare Miasto, ma w stu procentach dostępność do tramwajów przy odległości 200-300 metrów do przystanku. Natomiast im dalej od centrum na peryferyjnych osiedlach, gdzie mieszkańców jest mniej, ta dostępność jest w promieniu 500 metrów.

Przewodniczący Komisji poruszył sprawę utrudnień dla osób starszych przy wsiadaniu na przystankach do środków komunikacji miejskiej. Marek Czuryło odpowiedział, że zgodnie z podpisaną umową przez spółkę MPK na zakup usług przewozowych podwykonawca ma dostarczyć 69 fabrycznie nowych autobusów, w efekcie „praktycznie sto procent taboru autobusowego będzie z niską podłogą”, ponadto na każdej linii tramwajowej wprowadzono kursy tramwajami niskopodłogowymi, które są dodatkowo oznaczone w rozkładzie jazdy.

Radna Grażyna Kordel pytała o rozwój infrastruktury na osiedlu Leśnica; o budowę ścieżek rowerowych, chodników, czy są w planie. Kolejna rzecz to oznakowanie przejść dla pieszych, brak pasów lub oznakowań pionowych np. na bocznych ulicach osiedla Leśnica czy np. ul. Stalowej, gdzie jest duże natężenie ruchu, ośrodek zdrowia, szkoła, ogródki działkowe, a po pasach wymalowanych w kwietniu nie ma śladu. Następnie wskazała na brak synchronizacji rozkładów autobusów - które specjalnie skręcają w ulicę Skoczylasa na Leśnicy, by dojechać do stacji kolejowej - z rozkładem pociągów. Postulowała, by przeprowadzić analizę tego przystanku, ponieważ według jej oceny niewiele osób z obecnego rozwiązania korzysta, argumentując, że z przystanku tramwajowego ludzie mają ok. 200 metrów do stacji kolejowej. Radna pytała też o budowę parkingów na Leśnicy.

Zbigniew Komar odpowiedział, że Miasto planuje budowę dwóch parkingów na osiedlu Leśnica, przy ul. Snyckerskiej, bliżej pętli i przy ul. Lubczaka, każdy na 100 miejsc. Elwira No-

wak poinformowała, że na całej długości obwodnicy Leśnicy będzie trasa pieszo-rowerowa. Co do oznakowania przejścia dla pieszych wyjaśniła, że zgodnie z przepisami przejścia oznakowane są na drogach z pierwszeństwem przejazdu i zasadniczo tylko na takich. Natomiast w strefie ruchu uspokojonego przejścia dla pieszych oznakowane są sporadycznie, np. w bezpośrednim sąsiedztwie szkół. Dyrektor ZDiUM dodał, że pasy są malowane w ramach trzech akcji: po zimie, akcja szkoła i akcja znicz. Wyjaśnił, że pasy malowane na kostce granitowej mają gwarancje jedynie do 2 miesięcy. Dyrektor Czuryło zapewnił, że przeanalizuje rozkłady jazdy autobusów, które kursują do stacji kolejowej Leśnica, by pozostawić tylko te kursy, które zbiegają się z rozkładem pociągów.

Radny Piotr Maryński prosił o rozwinięcie zapisu z Wrocławskiej polityki mobilności: „prowadzenie działań zapewniających konkurencyjność ceny przejazdów transportem zbiorowym w stosunku do kosztów poruszania się samochodem w mieście.” Jakie działania macie Państwo na myśli? Dyrektor Czuryło jako przykład podał kartę URBANCARD, która umożliwia korzystanie z komunikacji tramwajem, autobusem i pociągiem. Dyrektor Żabiński mówił z kolei o możliwości zwiększenia cen za parkowanie i dodał, że opłaty ze miejsca parkingowego są obecnie niskie. Dyrektor Komar uzupełnił, że dowodem na to są niemal w stu procentach zajęte miejsca parkingowe w centrum miasta natomiast celem opłat jest rotacja.

Dyrektor ZDiUM w odpowiedzi na pytanie radnego Krzyżanowskiego o przyczyny wykolejenia tramwajów w ostatnim czasie poinformował, że jeszcze nie ma ustalonej przyczyny wykolejenia na pl. Bema, ale w pozostałych zawinił błąd ludzki.

Radny Krzyżanowski odnosząc się do dokumentu „Wrocławska polityka mobilności” pytał kiedy będzie można stwierdzić, że polityka odniosła sukces i co będzie jego miarą. Dyrektor Marek Żabiński stwierdził, że na efekty trzeba poczekać kilkanaście lat, a miarą będzie osiągnięcie minimum 65% dla transportu niesamochodowego w ogólnej liczbie podróży.

Ad. III

Wolnych wniosków nie zgłoszono.

Na tym posiedzenie zakończono.



Jan Chmielewski
Przewodniczący Komisji



Protokół sporządziła:
Iliana Arent-Rabiej

