



Michał Piechel
Radny Rady Miasta Wrocławia

Wrocław, 29 września 2015r,

Pan
Rafał Dutkiewicz
Prezydent Wrocławia

INTERPELACJA

dotyczy: *rozwoju systemu komunikacji zbiorowej w aglomeracji miejskiej Wrocławia*

Szanowny Panie Prezydencie,

Referendum ogólnopolskie i miasta Wrocławia pokazało jak znikome jest zainteresowanie społeczności ogólnopolskiej i lokalnej do proponowanych przez krajowych i lokalnych decydentów rozwiązań w wybranych sferach życia publicznego. Przyczyn tego stanu faktycznego (porażki referendum) może być wiele, gdyż wśród społeczeństwa dominuje przeświadczenie, że „władza” i tak zrobi swoje bez względu na wynik głosowania. Zawsze znajdzie powód, aby inaczej odczytać i realizować wynik referendum.

Panie Prezydencie, w jednym z pytań dotyczącym rozwoju Wrocławia było pytanie odnoszące się do budowy w mieście (czyt. pod miastem) metra. Idea może i słuszna patrząc z punktu widzenia „zakorkowanego miasta”, znikomej przepustowości ruchu miejskiego i tranzytowego, w tym także komunikacji zbiorowej oraz zanieczyszczenia powietrza, a nade wszystko bardzo wydłużonego czasu przejazdu przez miasto. Jednak Wrocław, posiada takie, a nie inne położenie geograficzne (liczne rzeki i ich dopływy, tereny wodonośne, położenie na wyspach) oraz bardzo zróżnicowaną zabudowę, w tym zabudowę objętą ochroną konserwatora zabytków, że na dzień dzisiejszy nikt nie jest w stanie określić nieprzewidzianych utrudnień oraz ewentualnie wyrządzonych szkód podczas realizacji tego przedsięwzięcia. Nie wspomnę już o czasie realizacji przedsięwzięcia i jego kosztach

(niechlubny rekord Warszawy budowy I linii metra może zostać przez nas pobity). Wydać nasze publiczne pieniądze (a mogą być niezbędne na inne cele) na ekspertyzy i ekspertów, projekty i projektantów oraz planowanie, plany i planistów, może nawet na nową spółkę, jest łatwo, tylko co dalej? Niszcza i koszt, czy też archiwizacja dokumentów dla potomnych, którzy w przyszłości rządzić będą Wrocławem.

Panie Prezydencie, ale nie jest tak źle. Powracam do alternatywnego rozwiązania, które nieśmiało było już proponowane pod rozagę magistratowi naszego miasta. Jednak nasz magistrat woli ogrom i ogromne przedsięwzięcia, a za prostymi rozwiązaniami się nie ogląda. Jestem mieszkańcem Wrocławia od urodzenia i też byłbym zadowolony, żeby we Wrocławiu funkcjonowało metro, ale jeżeli nie można wybudować metra, to należy szukać innych rozwiązań przyjaznych miastu i jego mieszkańcom.

Panie Prezydencie, takim alternatywnym rozwiązaniem jest szybka kolej miejska (nawet podmiejska) wokół Wrocławia. Torów kolejowych w mieście i najbliższej okolicy nie brakuje. Wrocław opasany jest torami kolejowymi i torami przecinającymi miasto. Wiele z nich jest niewykorzystywanych lub wykorzystywanych bardzo rzadko. Nie brakuje nam również infrastruktury technicznej, zarówno kolejowej i miejskiej. Uważam, że właśnie za takim rozwiązaniem należałoby się pokłonić z pokorą. Jest to sposób na „uzdrowienie” komunikacji zbiorowej we Wrocławiu przy kosztach nieporównywalnie mniejszych niż budowa metra. Skorzystają na tym również ościennne gminy, gdyż ich mieszkańcy będą posiadać znacznie łatwiejszy dojazd do miasta i znacznie skróci się czas ich przejazdu, a w połączeniu z biletami komunikacji miejskiej obniżą się także koszty przejazdu.

Panie Prezydencie, jak już wspominałem jestem wrocławianinem i znam dosyć dobrze Wrocław, chociaż ze względu na swoją niepełnosprawność i pewne ograniczenia ruchowe nie wszędzie mam dostęp i możliwości dotarcia, jednak przykładowe rozwiązania tworzenia we Wrocławiu szybkiej kolei miejskiej czyli *kolejowej komunikacji zbiorowej Wrocławia* (kkz) mogę zaproponować.

Podstawowa zasada, o której przede wszystkim należy zawsze pamiętać przy opracowywaniu tras przejazdu i połączeń; *liczy się człowiek-mieszkaniec* i to pod jego kątem należy planować połączenia, trasy przejazdu, dostęp do infrastruktury technicznej oraz skomunikowanie z pozostałą komunikacją zbiorową miasta (także podmiejską). Proponowanych przeze mnie tras może być wiele i na tym właśnie polega idea i sens tej komunikacji. Nie jedna czy dwie linie, ale sieć połączeń, które przebiegać będą przez miasto i podmiejskie miejscowości. Możliwości są i nim zostanie zdemonstrowana sieć kolejowa i jej infrastruktura w mieście i wokół miasta należy ją wykorzystać dla potrzeb naszych mieszkańców.

Druga zasada; *kolej bliżej mieszkańców* przystanki w odległości nie większej niż 200m do 400m (jak w metrze).

Trzecia zasada; *powszechna dostępność*, budowa dróg i ulic dojazdowych, infrastruktury przystanków, podjazdy, windy, pętle autobusowe., parkingi.

Czwarta zasada; *inteligentny system informacji* podróźnych i skomunikowania z miejską komunikacją tramwajową lub autobusową (wszystkich przewoźników).

Piąta zasada; *bezpieczeństwo podróźnych*, monitoring przejazdu, przystanków, połączone patrole sił porządkowych kolei i miasta.

Szósta zasada; *partnerstwo z ościennymi gminami*, rozeznanie potrzeb mieszkańców ościennych gmin, partycypowanie w pozyskaniu terenów i ich przygotowania pod inwestycję.

Dla zobrazowania mojej propozycji przedstawiam wybrane (wyrywkowe) trasy przejazdu, np. z Wrocławia Leśnicy do centrum miasta - Dworzec Główny PKP:

Wrocław Leśnica - Zakłady Chemiczne Złotniki - Złotniki Ogródki Kamiennogórska -
Wrocław Żerniki - Żerniki Szczecińska - Kuźniki Kołobrzaska - Wrocław Nowy Dwór.....-
Wrocław Grabiszyńska - Wrocław Zielińskiego, Wrocław Teatr Polski – Wrocław Główny.

Podobne rozwiązania (zagęszczenie przystanków i budowa ich infrastruktury technicznej) można uwzględnić na trasach w kierunku; Wrocław Pracze (k. Ścinawa, Wołów), Wrocław Brochów (k. Oława), Wrocław Żórawina, Węgry (k. Strzelin, Kłodzko), Wrocław Wojszyce, Klecina (k. Kobierzyce), Wrocław Muchobór Wielki (k. Kobierzyce), Wrocław Sołtysowice, Psie Pole (k. Oleśnica), Wrocław Kowale, Swojszyce (k. Jelcz Miłoszyce), Wrocław Mikołajów, Popowice, Osobowice (k. Oborniki Śląskie, Żmigród, Rawicz).

Panie Prezydencie, jak widać możliwych tras jest bardzo wiele. Po rozeznaniu potrzeb można wybrać priorytety kierunków dla potrzeb usprawnienia komunikacji i możliwości realizacyjnych inwestycji, ale uważam że uruchomienie nawet wszystkich tras przejazdu włącznie z ich inwestycjami drogowymi i technicznymi będzie inwestycją znacznie tańszą niż budowa metra i może być prowadzona równolegle w kilku kierunkach w tym samym czasie. Oczywiście do tego pomysłu należy również wykorzystać Dworzec Świebodzki, Nadodrze, Mikołajów, Kuźniki, Leśnica, in i ich infrastrukturę.

Panie Prezydencie, proszę o odpowiedź czy Urząd Miasta rozważał tak rozbudowaną inwestycję budowy szybkiej kolei miejskiej i na jakim etapie takie rozwiązanie zostało zaprzestane i drugie pytanie, czy w dalszym ciągu rozważa Pan możliwość (po fiasku referendum) powrotu do idei wykorzystania sieci połączeń kolejowych do usprawnienia komunikacji zbiorowej we Wrocławiu.

Z poważaniem
Michał Piechel

