



**Protokół nr 29/2016
z posiedzenia Komisji Komunikacji i Ochrony Środowiska
Rady Miejskiej Wrocławia
20 maja 2016 roku
godz. 13.30
sala 309, Sukiennice 9**

BRM-DPP.0012.6.9.2016

Posiedzenie Komisji prowadził Przewodniczący Jan Chmielewski.

Na ogólną liczbę 9 radnych nieobecne na posiedzeniu były radne Agnieszka Kędzierska i Magdalena Razik-Trziszka. Nieobecność obu radnych usprawiedliwiona. Lista gości, którzy uczestniczyli w posiedzeniu stanowi załącznik nr 1 do niniejszego protokołu.

Zastępca Dyrektora ds. Planowania Komunikacji i Infrastruktury w Biurze Rozwoju Wrocławia - Marek Żabiński przekazał radnym dokument „Wrocławska polityka mobilności” oraz zestawienie danych wyjściowych do monitorowania czynników i mierników i do analiz realizacji „Wrocławskiej polityki mobilności”, które stanowią odpowiednio załącznik nr 2 i nr 3 do niniejszego protokołu. Następnie wraz z pozostałymi zaproszonymi gośćmi przedstawił prezentację: Wrocławska polityka mobilności ocena efektów po 3 latach monitoringu, która stanowi załącznik nr 4 do niniejszego protokołu. Przypomniał generalny cel Wrocławskiej polityki mobilności – tworzenie optymalnych warunków do efektywnego i bezpiecznego przemieszczania osób oraz towarów w mieście i obszarze metropolitalnym, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska oraz omówił cele podstawowe i obszary działań. Zwiększenie udziału podróży niesamochodowej w latach 20. do 65 % w ogólnej puli przewozowej. Poinformował radnych, że kompleksowe badania ruchu (KBR) będą przeprowadzone w 2017 roku. Wyjaśnił, że zdecydował o ich przełożeniu na przyszły rok w związku z odbywającymi się w tym roku wydarzeniami w ramach Europejskiej Stolicy Kultury. Argumentował, że wydarzenia te mają wpływ na stosunki komunikacyjne w mieście. Następnie podał wynik ankiety przeprowadzonej w 2015 roku, która zawierała pytanie dot. nastawienia do zmian w ostatnich latach dających pierwszeństwo transportu zbiorowego nad samochodowym. Wynik 66,1 % ocen pozytywnych. Dyrektor wymienił przykłady inwestycji i działań wpływających korzystnie na funkcjonowanie transportu w Mieście min.: przebudowa wiaduktu i ul. Starogrobłowej, budowa ul. Nowogorlickiej, przebudowa ul. Nowowiejskiej – przystanek z antyzatoką, ścieżka rowerowa pod mostami Warszawskim, pasy rowerowe na ul. Traugutta, śluzy rowerowe na pl. Kościuszki, boksy rowerowe, budowa drogi dojazdowej do Przylądka Nadziei, zakup 8 tramwajów Pesa 2010 NW.

Monika Kozłowska-Święconek omówiła działania zrealizowane w 2015 roku w ramach promocji zrównoważonego transportu, które są monitorowane w cyklu rocznym; Europejskie Wyzwanie Rowerowe 2015, akcje edukacyjne i promujące jazdę na rowerze: Kocham Wrocław, wybieram rower, mapa rowerowej infrastruktury we Wrocławiu, trwająca kampanię Rowerowy maj, w którą zaangażowane są dzieci szkół podstawowych i gimnazjalnych, Wrocławskie Święto Rowerzysty, projekty zrealizowane z dofinansowaniem środków z Unii Eu-

ropejskiej; Dzieci dla klimatu i Let's move. Pierwszy, powiązany z propagowaniem gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska w mieście, który obejmował przygotowanie podręcznika Zrównoważona mobilność dla uczniów klas I-III (podręcznik przekazała radnym Komisji). Akcje: Europejski Tydzień Mobilności, Jeździmy bez biletu, Parada i Piknik Mobilności, Dzień otwarty w MPK, filmy promujące jazdę tramwajem zrealizowane przy współpracy ze studentami PWST oraz inne wymienione w załączniku nr 4 do protokołu. Następnie przedstawiła informacje o tym, jaki procent mieszkańców popiera: ograniczenia w ruchu samochodów osobowych, szczególnie w centrum; wprowadzenie priorytetów w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego kosztem samochodów osobowych; rozbudowę infrastruktury rowerowej oraz wyniki badań z 2010/2011 i 2015 roku. Przedstawione dane są ujęte w załączniku nr 4 do niniejszego protokołu.

Radny Marcin Krzyżanowski stwierdził, że trudno porównywać wyniki badań z każdym razem pytano mieszkańców o co innego. Ponadto zwrócił uwagę, że czynniki, o których była mowa powinny być analizowane co roku, a z zestawienia danych wynika, że nie było prowadzonych badań w roku 2013 i 2014 i pytał dlaczego? Monika Kozłowska-Święconeć wyjaśniła, że Urząd stara się, by badania były prowadzone w pakietach z innymi badaniami socjologicznymi. Przyznała, że pierwotnie badania Ibris miały być zrealizowane w 2014 roku, ale z powodu różnych uwarunkowań przesunęły się na marzec 2015 roku. Zapewniła, że teraz co roku będą zadawane te same pytania, by wyniki można było porównać.

Na pytanie radnego Piotra Maryńskiego o to jak liczna była próba w przeprowadzonych badaniach odpowiedziała, że 500 osób. Radny zaapelował, by ją „drastycznie zwiększyć”, bo w jego opinii próba licząca 500 osób na pół milionowe miasto to nieporozumienie. Radny Jacek Ossowski skomentował: „pół milionowe miasto i próba 37 radnych, to jest podobna proporcja” i odwołał się do metodologii badań socjologicznych wyjaśniając, że próba nie musi być bardzo liczna, musi być przede wszystkim reprezentatywna. Monika Kozłowska-Święconeć poinformowała, że w Warszawie i aglomeracji próba reprezentatywna w kompleksowych badaniach ruchu wynosiła 2 tys. respondentów i dodała, że najważniejszy jest dobór, grupa wiekowa, demografia, rozkład przestrzenny zamieszkiwania, a nie sama liczba bezwzględna.

Radny Marcin Krzyżanowski zapytał o czynnik nr 4 w zestawieniu: Liczbę zakładów pracy, dla których opracowano i wdrożono plan mobilności. W odpowiedzi Monika Kozłowska-Święconeć poinformowała, że na razie taki plan opracował Urząd Miejski jako pilotaż, by pokazać innym firmom, że warto je robić. Dodała, że np. HP szykuje się do zrobienia planu mobilności we Wrocławskim Parku Technologicznym. Podkreśliła, że to są inicjatywy wewnętrzne firmy, bo to ona ponosi koszty opracowania i wdrożenia planu, który pokazuje pracownikom jak optymalnie (sprawnie i bezpiecznie) dojechać do pracy. Na pytanie Radnego Krzyżanowskiego, czy Miasto ma jakiś wpływ na ten czynnik, dyrektor Żabiński odpowiedział, że jedynie w sensie promowania. Zaznaczył, że jest to ważny wskaźnik, który pokazuje czy organizacje gospodarcze dostrzegają problemy komunikacyjne miasta.

Dyrektor Wydziału Transportu UMW - Marek Czuryło przedstawił w liczbach informacje na temat transportu zbiorowego we Wrocławiu; 22 linie tramwajowe, 73 linie autobusowe dzienne, 14 linii autobusowych nocnych, 24 mln wozokilometrów w 2016 roku - autobusy, 13,2 mln wozokilometrów w 2016 roku - tramwaje, Miasto przeznacza od 2012 roku rocznie ok. 304-305 mln na komunikację zbiorową miejską i ok. 20 mln zł na komunikację międzygminną na mocy porozumień z gminami sąsiednimi. Przedstawił w zaokrągleniu wpływy z biletów w ostatnich latach: 2012 - 149 mln zł, 2013 - 158,9 mln zł, 2014 - 167 mln zł, 2015 - 169 mln zł. Oceniając stan taboru autobusowego stwierdził, że „nie mamy autobusów starszych niż 15-letnie”, dzięki następującym działaniom: w latach 2008-2009 zrealizowanie kontraktu na zakup 100 autobusów Mercedes, w latach 2013-2014 wydzierżawiono 67 autobusy od firmy Solaris a od 2015 roku kontrakt z firmą Michalczewski. Dodał, że 100 % autobusów ma niską podłogę a ponad 40 % klimatyzację. Następnie przedstawił krótko tabor tramwajowy: w latach 2006-2007 zakup tramwajów Škoda T-16, w kolejnych latach tramwaje, które obsługują linie 31, 32, 33 w sumie 31 tramwajów oraz w ostatnim roku 2015 - zakup 8 tramwajów PESA i 6 tramwajów Moderus Beta oraz w roku 2016 - 3 kolejne tramwaje w ramach umowy ze spółką Modertrans. Podsumowując stwierdził, że w tym roku spółka MPK otrzyma z budżetu nie mniej niż 320 mln zł na swoją działalność.

Radny Sznerch stwierdził, że standard przewozem szynowym znacznie wzrósł, ale widzi inny problem: obsługi technicznej tramwajów i stanu zajezdni tramwajowych, które wymagają remontów. Poruszył też problem bardzo drogich podzespołów do tramwajów Škoda, po skończonym okresie gwarancji. Dyrektor Czuryło, stwierdził, że remonty zajezdni to zadanie dla MPK. Natomiast sprawa podzespołów to wskazówka przy kolejnych zamówieniach.

Zastępca Dyrektora Wydziału Transportu UMW – Błażej Trzciniowicz przedstawił dane dot. stanu technicznego torów tramwajowych, średniej prędkości komunikacyjnej na liniach tramwajowych i autobusowych, które ujęte są w załączniku nr 4 do niniejszego protokołu. Omawiając podejmowane działania dla zwiększenia prędkości komunikacji zbiorowej stwierdził, że nie można oczekiwać, że będzie ona wzrastała w nieskończoność, bo drugą ważną cechą jest dostępność transportu publicznego.

Radny Krzyżanowski analizując dane przedstawione w prezentacji stwierdził, że liczba wykolejeń się nie zmniejsza i pytał dlaczego, skoro stan torów się polepsza. W odpowiedzi Dyrektor ZDiUM stwierdził, że nie wszystkie wykolejenia są związane ze stanem torowisk, przyczyną są też błędy ludzkie. Radny dopytywał czy problem przyczyn wykolejeń jest zdiagnozowany. Dyrektor Czuryło odpowiedział, że MPK ma raporty, z których wynika co było przyczyną wykolejenia. Przewodniczący Komisji stwierdził, że następnym razem poprosi przedstawiciela Spółki o informacje na ten temat.

Radny Piotr Maryński podniósł kwestie prędkości tramwajów na ul. Powstańców Śląskich i pytał co Miasto robi, aby rozwiązać problem. Zastępca dyrektora Wydziału Inżynierii Miejskiej - Elwira Nowak odpowiedziała, że Powstańców Śląskich /Wielka jest przygotowywane do pracy w systemie ITS, łąda moment będzie włączona do systemu Powstańców Śląskich/Szczęśliwa. W kolejności będzie można podłączyć Powstańców Śląskich/Swobodna. Dodała, że w tym roku cała Powstańców Śląskich będzie pracowała w priorytecie.

Następnie poinformowała o zwiększeniu liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla ruchu tramwajowego (94 skrzyżowania z priorytetem na nieco ponad 150 z ruchem tramwajowym) i przedstawiła dane z zakresu bezpieczeństwa przemieszczania się oraz relacje wielkości wydatków na inwestycje w infrastrukturze transportowej do wydatków na jej utrzymanie i udział w budżecie miasta nakładów na infrastrukturę transportową. Przedstawione dane są ujęte w załączniku nr 4 do niniejszego protokołu.

W ramach dyskusji radny Krzyżanowski analizując dane dot. czynnika nr 14: liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla ruchu tramwajowego (przedstawione w załączniku nr 3 do niniejszego protokołu) zapytał o przyczyny wyłączenia 18 skrzyżowań. W odpowiedzi dyrektor Elwira Nowak stwierdziła, że włączenie priorytetu dla tramwaju na tych skrzyżowaniach zbyt drastycznie wpływało na ruch kołowy, który w tych miejscach jest bardzo duży i wymieniła przykładowe skrzyżowania wyłączone z priorytetu: Kazimierza Wielkiego/Ruska, Kazimierza Wielkiego/Świętego Mikołaja, pl. Strzegomski, pl. Jana Pawła II. Dodała, że część „priorytetów” jest uruchamiana tylko na soboty i niedziele, kiedy jest mniejszy ruch kołowy np.: Grabiszyńska/Żelazna. Na pytanie Radnego dlaczego w tej sytuacji skrzyżowania te były objęte systemem priorytetu dla ruchu tramwajowego wyjaśniła, że przy zamawianiu i budowie systemu ITS nie wszystko dało się od razu przewidzieć.

Radny Jerzy Sznerch postulował, by w nocy w mieście były włączane światła pulsacyjne, argumentował, że rozwiązanie to konsultował z policją. Dyrektor Żabiński stwierdził, że sprawa jest dyskusyjna. Przewodniczący Komisji uznając, że tego problemu nie da się rozwiązać na posiedzeniu poprosił, by Daniel Chojnacki z Biura Zarządzania Projektami omówił zagadnienia związane z transportem rowerowym. Przedstawione przez niego dane są ujęte w załączniku nr 4 do niniejszego protokołu.

Dyrektor Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta - Sławomir Gonciarz zreferował dane dot. polityki parkingowej w tym wzrost liczby miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych i w parkingach kubaturowych (ponad 8 tys. w roku 2015) oraz wzrost liczby miejsc postojowych w ramach systemu Park&Ride. Przedstawione informacje są ujęte w załączniku nr 4 do niniejszego protokołu.

W ramach dyskusji radny Krzyżanowski pytał o przyczyny braku danych dot. czynnika nr 12: poziom wykorzystania potencjału przewozowego na wybranych liniach tramwajowych i autobusowych. W odpowiedzi dyrektor Marek Żabiński stwierdził, że badania okresowe

miało prowadzić MPK, które w tym celu zakupiło liczniki pasażerów pojazdów komunikacji zbiorowej. W trakcie okresu próbnego okazało się, że urządzenia nie spełniają swojego zadania, generują sporo błędów, które wpływają na jakość tego badania. Dodał, że w tej sytuacji być może trzeba będzie wrócić do badania ręcznego.

Monika Kozłowska-Święconek przedstawiła informacje z zakresu ochrony środowiska: liczbę autobusów spełniających wymogi co najmniej normy EURO 5, liczbę zarejestrowanych samochodów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym, poziom emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście, liczbę osób narażonych na hałas komunikacyjny na podstawie mapy akustycznej. Przedstawione informacje są ujęte w załączniku nr 4 do niniejszego protokołu.

Na zakończenie radny Piotr Maryński zapytał czy są dane dot. transportu wodnego. W odpowiedzi dyrektor Marek Żabiński stwierdził, że transport towarowy praktycznie nie istnieje, natomiast pasażerski ogranicza się do statków turystyczno-rekreacyjnych, dlatego nie jest objęty monitoringiem. Radny zaapelował, by jednak transport wodny monitorować.

Na tym posiedzenie zakończono.



Jan Chmielewski
Przewodniczący Komisji



Protokół sporządziła:
Iliana Arent-Rabiej