



**Pan
Robert Grzechnik
Radny Rady Miejskiej Wrocławia**

Wrocław, 12 listopada 2019 r.

WIM.0003.1.2019

Dotyczy: interpelacji z dnia 4 września 2019 roku w sprawie działań dyskryminujących wrocławskich kierowców samochodów spalinowych przez wyznaczanie bus pasów.

W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 28 października 2019 r. dotyczącą nowo wyznaczonych we Wrocławiu bus pasów w uzupełnieniu do wcześniejszej korespondencji przedstawiam następującą informację.

Rada Ministrów przyjęła 24 września 2019 roku uchwałę w sprawie „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030” przedłożoną przez Ministra Infrastruktury. Na stronie Ministerstwa Infrastruktury można przeczytać, że realizacja założonego w strategii celu wymaga między innymi podjęcia działań na rzecz zmian w indywidualnej i zbiorowej mobilności. Szczegóły możliwych działań opisane są w rozdziale 6 pt. „Kierunek interwencji 3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”. W rozdziale 6 zawarte są między innymi następujące sformułowania:

Aby osiągnąć zakładany cel, niezbędne jest prowadzenie kompleksowych działań na rzecz zmian w indywidualnej i zbiorowej mobilności oraz zaoferowanie mieszkańcom atrakcyjnej oferty w zakresie transportu publicznego. Wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się do zmian dotychczasowych indywidualnych zachowań mobilnych obywateli na rzecz użytkowania transportu zbiorowego, jako podstawowego środka komunikacji w obszarach zurbanizowanych, wpłynie pozytywnie na kształtowanie świadomości społecznej i nastawienie do problemu przemieszczania się w mieście w sposób zgodny z zasadami zrównoważonej mobilności i rozwoju. Działanie to może wymagać zmian w organizacji ruchu miejskiego, poprzez uprzywilejowanie transportu publicznego kosztem indywidualnego, np. tzw. zielona fala dla autobusów i tramwajów. W rozbudowywanym systemie transportowym konieczne jest także uwzględnianie zmian demograficznych stwarzających dodatkowe wyzwania w zakresie mobilności w każdej grupie wiekowej, jak również uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej sprawności, w tym osób starszych oraz z niepełnosprawnością. Planując rozbudowę systemów transportu publicznego należy wziąć pod uwagę konieczność takiego kształtowania i wykorzystania przestrzeni miast oraz ich obszarów funkcjonalnych, aby zachowana była równowaga pomiędzy dostępnością do kluczowych celów podróży, w tym usług oraz optymalną wydajnością i efektywnością kosztową transportu osób i przewozu towarów, przy jednoczesnym ukształtowaniu przestrzeni ulic jako przyjaznych dla użytkowników, w szczególności pieszych i rowerzystów.

Tym samym należy wskazać, że Urząd Miejski Wrocławia realizuje w mieście od lat sukcesywnie i konsekwentnie rozwiązania wskazane w wyżej opisanej aktualnej strategii Rządu.

Odnosnie postawionych przez Pana w interpelacji pytań informuję:

Tzw. buspasy na terenie Wrocławia funkcjonują obecnie głównie poprzez wydzielanie torowisk tramwajowych z ogólnego ruchu kołowego i dopuszczenie na nich ruchu autobusowego.

Z całej sieci wydzielonych torowisk tramwajowych na **25 odcinkach o długości 26,18 km** (długość toru pojedynczego) była możliwość i zasadność wprowadzenia ruchu autobusowego (stan na koniec 2019). Z uwagi na równoległe wprowadzane rozwiązania z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. przystanki wiedeńskie) nie było przewidywane czasowe funkcjonowanie wydzielania torowisk tramwajowych.

W związku z pytaniem o godziny szczytu do pisma załączam przykładową informację o czasach przejazdu ulica Grabiszyńską przed i po wprowadzeniu wydzielonego torowiska.

W kwestii pytania dotyczącego bilansu zysków i strat wynikających z wprowadzenia bus pasów informuję, że nie dysponujemy danymi umożliwiającymi wypełnienie przesłanych przez Pana tabel.

Jednocześnie wyjaśniam, że informacja o stanowisku Miasta w zakresie* podstawy wprowadzania bus pasów i oceny ich skutków została zawarta we wcześniejszej odpowiedzi. W szczególności podane zostały przyczyny ostatnich decyzji dotyczących wydzielania torowiska na ulicy Grabiszyńskiej oraz bus pasów na ulicy Podwale i Krakowskiej jak również skutki tych decyzji dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

Elżbieta Urbanek

Otrzymują:

1. Adresat
2. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia
3. Kancelaria Prezydenta Wrocławia - L. dz. 201507
4. BOI-OZ w/m
5. aa