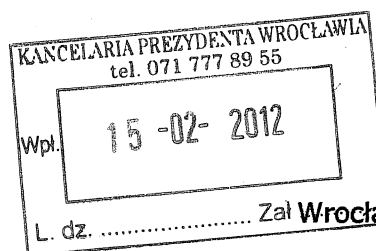


Szanowny Pan
dr Rafał Dutkiewicz
Prezydent Wrocławia



Zał Wrocław, 02. luty 2012

Interpelacja w sprawie organizacji ruchu i komunikacji w centrum Wrocławia

Szanowny Panie Prezydencie,

w związku z ostatnimi decyzjami Wydziału Inżynierii Miejskiej, których skutkiem są kolejne szykany wobec zmotoryzowanych mieszkańców Wrocławia, zwracam się z apelem o zmianę polityki Miasta w tym zakresie i równomierne uwzględnianie potrzeb i interesów Wrocławian poruszających się po mieście różnymi środkami transportu. W szczególności wnoszę o:

- przywrócenie poprzedniej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Widok/Szewska i Kazimierza Wielkiego poprzez ponowne umożliwienie skrętu w lewo z ul. Widok w ul. Kazimierza Wielkiego,
- szczegółowe przedstawienie stanu realizacji obowiązującej polityki transportowej Wrocławia, ze szczególnym uwzględnieniem opóźnień i braku realizacji jej założeń, a także przyjętych od czasu jej wejścia w życie modyfikacji i zmian związanych z postępem technicznym i rozwojem Wrocławia uwarunkowanym sytuacją demograficzną i ekonomiczną,
- informację, czy, kiedy i jakim zakresie zamierza Pan Prezydent dokonać weryfikacji założeń polityki transportowej, uwzględniając zmiany, jakie zaszły we Wrocławiu od czasu jej uchwalenia, brak realizacji założeń przyjętych w uchwale Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie polityki transportowej Wrocławia i wynikającą stąd potrzebę harmonizacji działań na rzecz zrównoważonego rozwoju systemu komunikacyjnego miasta.

W chwili obecnej Urząd Miejski forsuje realizację rozwiązań utrudniających funkcjonowanie zmotoryzowanym Wrocławianom, powołując się na wizję promocji komunikacji rowerowej i zbiorowej. Przy całej nośności tego rodzaju

hasła należy zwrócić uwagę, że przy obecnej niewydolności komunikacji zbiorowej, niespójnych z głoszonymi hasłami decyzjach o podwyżkach cen biletów komunikacji miejskiej wraz z zapowiedzią najpierw likwidacji, a następnie, po protestach mieszkańców, również znacznej podwyżki ceny najbardziej dostępnego i najpopularniejszego wśród Mieszkańców biletu za 80 zł oraz przy licznym w latach opóźnieniu inwestycji mających usprawnić ruch samochodowy we Wrocławiu - wprowadzanie „na siłę” jedynie wyrwanych z kontekstu fragmentarycznych rozwiązań szykanujących kierowców jest pozbawione sensu i nie służy ani zwiększeniu dostępności centrum miasta dla jego mieszkańców, ani usprawnieniu ruchu w jakimkolwiek obszarze.

Podjęmowane obecnie działania służb miejskich w zakresie organizacji ruchu w centrum Wrocławia charakteryzują się doraźnością i brakiem spójności, a także w pewnym stopniu „eksperymentalnym” charakterem. Niektóre rozwiązania podejmowane są niejako „na siłę” wbrew oczywistej i silnej od samego początku krytyce, by następnie ustępować miejsca kolejnym eksperymentom.

Takie postępowanie opłacanych z podatków mieszkańców Wrocławia Urzędników Miejskich stoi w jaskrawej sprzeczności nie tylko z ich podstawową powinnością działania na rzecz społeczności miejskiej, lecz przede wszystkim z obowiązkiem szanowania gminnych pieniędzy oraz działania zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w tym prawa miejscowego.

Tymczasem działania podejmowane w zakresie inżynierii ruchu są sprzeczne z zasadami zapisanymi m.in. w Uchwale Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie polityki transportowej Wrocławia, zgodnie z którą „generalnym celem polityki transportowej Wrocławia jest stworzenie warunków zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywne ekonomicznie przemieszczanie się osób oraz towarów, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska.” Należy podkreślić, iż działania Wydziału Inżynierii Ruchu nie tylko nie realizują tego celu generalnego, ale poprzez swoją wybiórczość i chaotyczność przeczą także sformułowanym w uchwale celom szczegółowym.

Abstrahując bowiem nawet od faktu, iż plan realizacji polityki transportowej Wrocławia zarysowany został ponad 12 lat temu, a od tego czasu dokonały się ogromne zmiany zarówno samych koncepcji organizacyjnych aglomeracji miejskich, postęp technologii i rozwiązań komunikacyjnych oraz postęp techniczny w dziedzinie komunikacji zbiorowej i indywidualnej, zaś sam plan sformułowany w uchwale nie został od tego czasu znacząco zrewidowany, to wskazać należy przede wszystkim na fakt, iż Urząd Miejski stwarza pewną iluzję realizacji koncepcji komunikacyjnych we Wrocławiu. Dzieje się to w ten sposób, iż realizowane są działania nie wymagające znaczących nakładów finansowych – jak np. zmiany organizacji ruchu, pomijane natomiast lub przesuwane w bliżej nieokreśloną przyszłość są takie elementy wyznaczonych celów, które związane są z koniecznością wydatkowania znacznych kwot pieniędzy. W ten sposób na pierwszy plan wysuwane są działania, które powinny być dopiero konsekwencją

pełnego zrealizowania koniecznych działań infrastrukturalnych. Efektem jest utrudnianie funkcjonowania Mieszkańców Wrocławia, którym ogranicza się dostępność niektórych rejonów miasta, nie oferując w zamian rozwiązań alternatywnych. Spośród wielu błędnych działań, zrealizowanych w ostatnich latach, szczególnie podkreślić należy:

- masową likwidację miejsc parkingowych w centrum miasta przed wybudowaniem i udostępnieniem wystarczającej liczby miejsc parkingowych najdalej na obrzeżach strefy I,
- ograniczanie ruchu samochodowego w strefie I i II przed zrealizowaniem alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych, w szczególności określonych w IV.2.2. i 3 Uchwały.

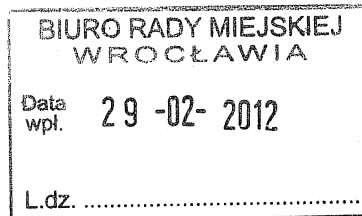
Dotychczasowe, podjęte w sposób przedwczesny i nieskoordynowany działania (w szczególności masowa likwidacja miejsc parkingowych i zamknięcie ulic w obrębie Rynku, utrudnianie dostępu do centrum miasta poprzez wprowadzanie rozwiązań komunikacyjnych szykanujących pojazdy indywidualne zmierzające w tym kierunku) już w chwili obecnej pozwalają obserwować efekty odmienne od oczekiwanych (i uzyskiwanych w innych miastach, realizujących politykę komunikacyjną w sposób przemyślany i chronologicznie poprawny): zmniejszenie ruchu pieszego w ścisłym centrum miasta, spadek obrotów funkcjonujących tam punktów handlowych i gastronomicznych – wg ostatnich informacji nawet o 30 %. Nie wolno zapominać również o kontrekologicznym efekcie, jaki uzyskuje się zmuszając kierowców do nadkładania drogi nieraz o kilka kilometrów wskutek blokowania możliwości wykonywania określonych manewrów na kolejnych skrzyżowaniach. W tym kontekście poważne wątpliwości budzi w szczególności niezrozumiała polityka masowej likwidacji „lewoskrętów” na wielu skrzyżowaniach, ostatnio kuriozalnie motywowana troską o bezpieczeństwo kierowców. Symptomatyczny w tym ostatnim zakresie jest fakt likwidacji z dniem 16.01.2012 roku możliwości skręcania w lewo dla pojazdów jadących z ul. Widok w ul. Kazimierza Wielkiego. Zmiany tej dokonano na prostym skrzyżowaniu dwóch ulic, w miejscu nie charakteryzującym się dotąd zwiększoną liczbą wypadków, argumentując zmianę potrzebą ochrony kierowców przed możliwością kolizji z tramwajem.

Mając na uwadze powyższe, uprzejmie proszę o uwzględnienie wniosku oraz przedstawienie informacji / udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w niniejszej interpelacji.

Z wyrazami szacunku



Krzysztof Bramorski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia



Pan
Krzysztof Bramorski
Radny
Rady Miejskiej Wrocławia
ul. Sukiennice 9
50 – 107 Wrocław

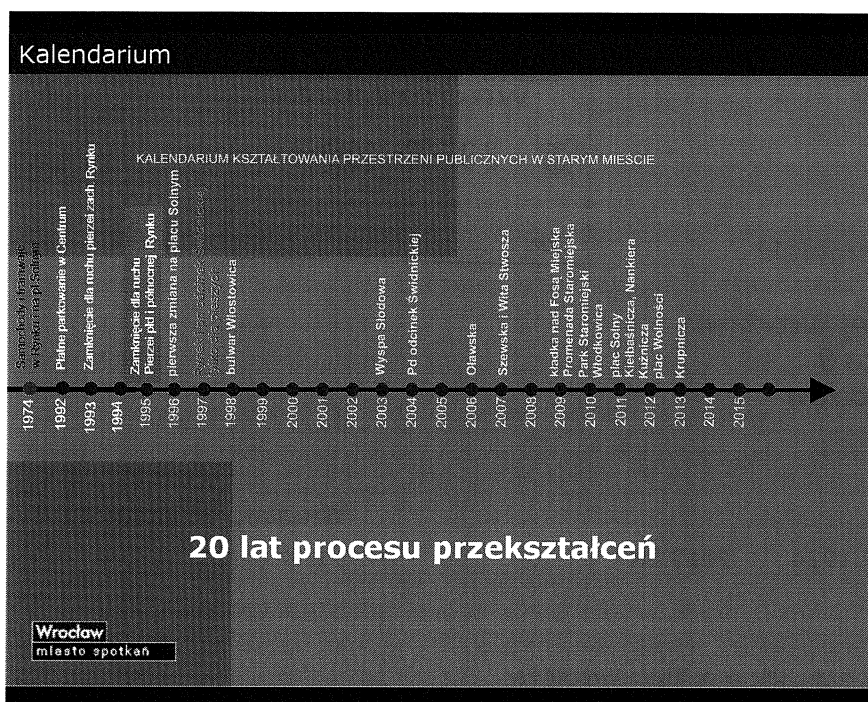
Wrocław, 28 lutego 2012 r.

WIM-ER.7221.2.1924. .2012.EN

Dotyczy: wyłączania z ruchu ulic w centrum Wrocławia

W odpowiedzi na Pana interpelację dotyczącą organizacji ruchu i komunikacji w centrum Wrocławia Wrocławiu przedstawiam informację w powyższej sprawie:

1. Polityka zmian w organizacji ruchu w rejonie ścisłego centrum realizowana jest w oparciu o dokumenty strategiczne Miasta takie jak Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia przyjęte uchwałą Nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku wraz ze zmianą przyjętą uchwałą Nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010r. i Polityka Transportowa Wrocławia (Uchwała nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999r.) W zgodności z w/w dokumentami powstają miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i podejmowane są decyzje z zakresu przebudowy ulic i zarządzania ruchem.
2. Zgodnie z polityką transportową w strefie ścisłego centrum miasta wprowadzać należy priorytet dla ruchu pieszego z dopuszczeniem ruchu rowerowego ograniczając do niezbędnego minimum ruch samochodowy, jak również przywracać należy ulicom tradycyjne funkcje miejskie poprzez uspakajanie ruchu i tworzenie w najatrakcyjniejszych miejscach pasaży wyłącznie dla ruchu pieszego.
3. Obecnie przygotowywane są założenia dla aktualizacji dokumentu Polityka Transportowa Wrocławia, jednak bazując na podobnych dokumentach obowiązujących w innych miastach Europy można uznać, że przyjęte w obecnej Polityce priorytety w poszczególnych rejonach miasta pozostają aktualne.
4. Wprowadzane rozwiązania komunikacyjne w centrum Miasta są rozwiązaniami spójnymi, wielowątkowymi i skoordynowanymi. Z jednej strony realizowane są działania sprzyjające komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej a z drugiej strony równolegle wytyczane są dla ruchu tranzytowego i ciężarowego trasy alternatywne w miejsce ulic w ścisłym Centrum Miasta oraz parkingi w obiektach kubaturowych.
5. Zadanie udostępniania kolejnych przestrzeni pasa drogowego dla potrzeb komunikacji pieszej i rowerowej realizowane jest stopniowo i sukcesywnie od prawie dwudziestu lat.



6. Zakres podejmowanych działań na rzecz zapewnienia priorytetu komunikacji pieszej i rowerowej w rejonie Rynku obejmuje w szczególności :
 - a. Stopniowe i sukcesywne (trwające od prawie 20 lat) przebudowywanie ulic na pasaże pieszkie i zagospodarowanie uwolnionej z ruchu kołowego przestrzeni w sposób atrakcyjny dla mieszkańców (ogródki letnie, mała architektura, plenerowe wydarzenia kulturalne itp.)
 - b. Stopniowe udostępnianie ulic w szerszym zakresie dla ruchu pieszego i rowerowego poprzez:
 - Wprowadzenie pasów rowerowych „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych
 - Wprowadzenie również na ulicach z utrzymanym ruchem kołowym ogródków letnich
 - Wprowadzanie drobnych elementów małej architektury(np.lawki)
 - c. Poprawę dostępności rejonu Rynku komunikacją publiczną:
 - ITS – szybszy dojazd, dynamiczna informacja pasażerska – realizacja w trakcie , uruchomienie – 2013 rok
 - Nowy tabor tramwajowy – wyższy komfort podróży
 - Organizacja ruchu – wydzielanie torowisk – obecnie ponad 90 % torowisk wydzielonych jest z ruchu kołowego
 - Nowe przystanki w rejonie Rynku – ul.Szewska – uruchomienie początek 2011 r., ul.Piaskowa (uruchomienie kwiecień 2012), ul.Kazimierza Wielkiego przy Gepperta (w projektowaniu , realizacja wraz z przebudową ulicy Krupniczej)
 - d. Poprawę dostępności rejonu Rynku komunikacją rowerową:
 - Nowe trasy rowerowe spinające istniejącą sieć ulic ,dokumentacja częściowo opracowana, realizacja ciągła,
 - Rowerowe bramy wjazdowe w rejon Rynku,(dokumentacja opracowana , realizacja konie 2012 r.)
 - Wrocławski Rower Miejski – uruchomiony wiosną 2011 r.
 - e. Poprawę dostępności Rynku dla komunikacji pieszej:
 - Budowa nowego przejścia dla pieszych przez Kazimierza Wielkiego na skrzyżowaniu z ul.Gepperta – realizacja 2010 r.
 - Dostosowanie na 16 skrzyżowaniach pracy programów sygnalizacji świetlnej do ruchu pieszego – realizacja 2011/2012 r.
7. Zakres podejmowanych działań na rzecz zapewnienia alternatywnego parkowania w miejscach parkowania w pasie drogowym (chowanie aut) obejmuje w szczególności budowę parkingów kubaturowych. I tak na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat po-

wstało w rejonie Rynku 5 parkingów kubaturowych na prawie 2000 ogólnie dostępnych miejsc postojowych:

- a. Parkingi funkcjonujące w rejonie Rynku
 - Szewska – 380 miejsc
 - Galeria Dominkańska – 900 miejsc
 - Sofitel- 310 miejsc
 - Helios- 150 miejsc
 - Krawiecka – 240 miejsc
 - b. parkingi w bezpośrednim sąsiedztwie centrum:
 - Renoma – 630 miejsc
 - c. Parkingi w realizacji przez Miasto:
 - Plac Nowy Targ – 330 miejsc – uruchomienie połowa 2013 r.
 - Plac Wolności – 660 miejsc- uruchomienie połowa 2013 r.
8. Zakres podejmowanych działań na rzecz ograniczenia w centrum ruchu ciężarowego:
- a. W ścisłym centrum miasta funkcjonuje od 1994 roku strefa ograniczonej dostępności dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 t
 - b. W obszarze ograniczonym obwodnicą śródmiejską funkcjonuje od połowy 2008 roku strefa ograniczonej dostępności dla pojazdów o dmc powyżej 9 t
 - c. Na wjazdach do Wrocławia funkcjonuje od marca 2011 roku strefa ograniczonej dostępności dla pojazdów o dmc powyżej 18 t
 - d. Prowadzone działania ograniczyły udział ruchu ciężarowego w ogólnym ruchu w centrum do znikomej wielkości 0,95% , gdy tymczasem przeciętny udział ruchu ciężarowego na drogach bez ograniczeń oscyluje zależnie od klasy drogi w przedziałach od 5 do 15 %
9. Zakres podejmowanych działań na rzecz ograniczenia w centrum ruchu tranzytowego :
- a. Budowa AOW – zadanie GDDKiA , realizacja długo oczekiwana przez Miasto i kluczowa dla uzyskania zmiany jakości ruchu w mieście , oddana do ruchu 31 sierpnia 2011 roku przejęła 4 tysiące pojazdów z ponad 20 tysięcy pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających w godzinie szczytu do Wrocławia (20%) .
 - b. Kompleksowa wymiana oznakowania drogowaskazowego na oznakowanie omijające centrum Miasta i kierujące ruch tranzytowy do AOW – zrealizowano na przełomie 2011 / 2012 .
 - c. Poprawa warunków ruchu na trasach alternatywnych :
 - Przebudowa placu Bema i ulicy Sienkiewicza i Drobnera (realizacja 2008-2009)
 - Remont ulicy Podwale od ulicy Oławskiej do Piotra Skargi – realizacja 2011 r.
 - Przebudowa ulicy Pułaskiego – zadanie w realizacji z terminem zakończenia maj 2012
 - Przebudowa skrzyżowania ulic Drobnera- Dubois, dokumentacja w opracowaniu
 - Budowa sygnalizacji świetlnej na pl.Kościuszki i skrzyżowaniu ulicPilsudskiego – Lelewela, dokumentacja opracowana, realizacja w terenie planowana w roku 2013 ,
 - Przebudowa odcinka placu Orłąt Lwowskich, dokumentacja w opracowaniu,
 - Zmiana programów sygnalizacji świetlnych poprawiających warunki ruchu na trasach alternatywnych- zadanie ciągłe, w roku 2011 wprowadzono korekty na 30 skrzyżowaniach na trasach alternatywnych

Przejęcie przez wybudowaną z budżetu Państwa za kwotę prawie 4 mld zł Autostradową Obwodnicę Wrocławia ruchu tranzytowego i części ruchu miejskiego pozwoliło na przyspieszenie realizacji wielu działań z zakresu zmiany sposobu funkcjonowania ulic na przyjazny w większym stopniu pieszym rowerzystom i komunikacji miejskiej. Trudno oczekiwać ,że kiedykolwiek w dającej się przewidzieć przyszłości pojawi się lepszy impuls do takich działań. Stąd w ostatnim półroczu obserwowana intensyfikacja wprowadzania rozwiązań w w/w zakresie . Jednym z takich działań była zmiana organizacji ruchu i pracy sygnalizacji na skrzyżowaniu ulic Kazimierza Wielkiego Widok. Zmiana ta umożliwiła równocześnie:

- a. Poprawę warunków dojazdu do Centrum od strony zachodniej i południowo-zachodniej (od Ruskiej i Krupniczej) poprzez umożliwienie legalnego zawracania na skrzyżowaniu pojazdom jadącym od strony ulicy Zamkowej i wydłużenie otwarcia światła zielonego dla lewoskrętu w ul.Szewską.
- b. Zdecydowaną poprawę warunków przejścia pieszym przez ulicę Kazimierza Wielkiego:
 - wcześniej przejście przez każdą jezdnię odbywało się w dwóch rozdzielonych ponad 30 sekundami etapach , w tym postój pieszych pośrodku ulicy odbywał się na bardzo wąskiej wysepce.
 - obecnie piesi przechodzą przez przejście „na raz”
- a. Ograniczenie tranzytu ulicą Kazimierza Wielkiego (pogorszenie atrakcyjności przejazdu) z jednoczesnym pozostawieniem możliwości dojazdu do Kazimierza Wielkiego pętlą prowadząca ulicami Szewską i Ofiar Oświęcimskich (z 340 pojazdów skręcających dotychczas w lewo z ulicy Widok około 50 (15%) wjeżdżało na plac Solny – reszta pojazdów przejeżdżała przez trasę W-Z tranzytem w kierunku do mostu Uniwersyteckiego i Pomorskiego).
- b. Poprawę warunków ruchu dla tramwajów jadących ulicą Widok w kierunku ulicy Szewskiej – eliminacja dotychczasowej kolizji przy wspólnym otwarciu tramwajowym z pojazdami skręcającymi w lewo z ulicy Widok
- c. Niekorzystny efekt polegający na wydłużeniu drogi dojazdu od strony ulicy Świdnickiej w rejon Rynku o 350 m a dla kierowców jadących z ul.Powstańców w rejon ulic Dubois Drobnera o 120 m w żaden sposób nie niweluje niewątpliwych korzyści uzyskanych z wprowadzonej zmiany.

Wyjaśniam również, że eliminacja możliwości skrętu w lewo na skrzyżowaniach jest wskazywana w podręcznikach akademickich jako typowe rozwiązanie organizacji ruchu w miastach i jest powszechnie stosowane w większości krajów Europy.

W podnoszonej w Pana interpelacji kwestii „masowej likwidacji miejsc postojowych” wyjaśniam ,że w 2011 roku zmniejszono liczbę miejsc postojowych w rejonie Rynku o 190 , co stanowi 4,7 % łącznej liczby miejsc postojowych w tym obszarze (na ulicach i w ogólnie dostępnych w parkingach kubaturowych) . Trudno uznać 4,7 % za skalę masową. Informuję równocześnie , że liczba dostępnych w 2011 roku miejsc postojowych w rejonie Rynku wzrosła o 65 % w porównaniu z rokiem 2001 tj. z 2450 do 4040 miejsc.


DYREKTOR DEPARTAMENTU
Elżbieta Urbanek

Do wiadomości :

1. Biuro Rady Miejskiej
2. Biuro Prezydenta Wrocławia
3. a/a