

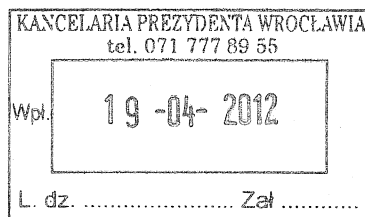
5+9/a

Krzysztof Bramorski

Radny Rady Miejskiej

rada
miejska
wrocławia

Szanowny Pan
dr Rafał Dutkiewicz
Prezydent Wrocławia



Wrocław, 19. kwietnia 2012

Interpelacja
w sprawie planowanego zamknięcia ulic w centrum Wrocławia

Szanowny Panie Prezydencie,

w związku z zapowiedziami zamykania kolejnych ulic w centrum Wrocławia dla ruchu kołowego, zważywszy na obecną sytuację komunikacyjną miasta, wnosimy o zaniechanie wprowadzania zapowiadanych zmian – w szczególności w odniesieniu do ulic Krupniczej i Kazimierza Wielkiego – do czasu zrealizowania w pełnym zakresie alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych, umożliwiających przeniesienie ruchu zbiorczego w tym rejonie, w szczególności ruchu doprowadzanego i rozprowadzanego ulicą Krupniczą w ramach zespołu urbanistycznego Centrum oraz przenoszonych przez nią lokalnego tranzytu w Śródmiejskim Zespole Dzielnicowym, bez pogorszenia płynności komunikacji kołowej oraz dostępności obszaru centrum Wrocławia dla jego mieszkańców.

Wnosimy także o odstąpienie od planów ograniczania przepustowości ul. Kazimierza Wielkiego do czasu zakończenia realizacji alternatywnego rozwiązania komunikacyjnego w postaci ciągu ulic od Pułaskiego do Szpitalnej wraz z planowanym nowym łącznikiem do ul. Legnickiej.

Forsowane obecnie rozwiązania komunikacyjne stanowią odwrócenie właściwej kolejności działań podejmowanych w celu ograniczenia ruchu w centrum Wrocławia - i choć zmierzają do właściwego celu, to wskutek pominięcia przygotowania potrzebnych alternatywnych rozwiązań wprowadzają chaos drogowy i utrudniają życie mieszkańcom miasta. Niweczony jest w ten sposób pozytywny efekt zmniejszenia i przyspieszenia ruchu, osiągnięty głównie dzięki skierowaniu ruchu tranzytowego na AOW oraz działaniom eliminującym z granic miasta ruch ciężarowy. Dokonane w ostatnich tygodniach zmiany w rejonie pl. Jana Pawła II dobitnie pokazują, że fragmentaryczna realizacja planowanych rozwiązań (w tym wypadku bez poniesienia nakładów na przebudowę skrzyżowania ul. Nabycińskiej i Braniborskiej oraz pl. Orłat Lwowskich) powoduje efekty odwrotne od być może zamierzonych i nie prowadzi do

Krzysztof Bramorski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia
ul. Sukiennice 9, 50-107 Wrocław
krzysztof.bramorski@rada.wroc.pl
www.krzysztofbramorski.pl

poprawy płynności ruchu w centrum oraz dostępności centrum miasta dla jego mieszkańców.

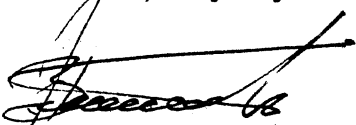
Należy ponadto zwrócić uwagę, iż nie jest prawidłowe forsowanie koncepcji ograniczania ruchu w centrum za wszelką cenę, pod pretekstem przekazywania go we władanie jedynie pieszym mieszkańcom miasta i turystom. Nie wolno na obecnym etapie ignorować faktu, że centrum miasta to także istotny teren intensywnego nasycenia biznesowego, ważnego dla Wrocławia jako ośrodka metropolitalnego południowej Polski. Relokacja firm z centrum miasta to proces stopniowy, postępujący w miarę powstawania nowej powierzchni biurowej w jego innych rejonach i związany z rozwojem nowych ośrodków biznesowych na obrzeżach ścisłego centrum. Sztuczne przedwczesne ograniczanie intensywnego – koniecznego – ruchu związanego z tym aspektem funkcjonowania miasta już przynosi negatywne następstwa, sygnalizowane przez przedsiębiorców funkcjonujących w różnych branżach w tej części Wrocławia.

Dodatkowo za odłożeniem w czasie wprowadzenia w życie kolejnych ograniczeń ruchu kołowego w centrum Wrocławia przemawiają doświadczenia podobnych działań podjętych już w przeszłości m.in. wobec ul. Szewskiej, która mimo wyeliminowania z niej ruchu kołowego nie stała się „deptakiem”, a ruch pieszy na niej po kilku latach jest śladowy. Osobnym elementem, wymagającym usystematyzowanej analizy i refleksji, jest zatem brak koncepcji na ożywienie ulic wyłączanych z ruchu, czego innym dowodem jest postępująca degradacja reprezentacyjnej niegdyś ulicy Świdnickiej.

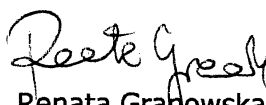
Wydaje się, że potrzeba rewizji przyjętych przed laty założeń komunikacyjnych Wrocławia została wskutek nasilającej się dyskusji zauważona, czego dowodu upatrujemy w powołaniu przez Prezydenta Wrocławia w ostatnim tygodniu specjalnego zespołu, mającego zająć się tym zagadnieniem. Tym bardziej apelujemy zatem o zaniechanie w chwili obecnej doraźnych działań, mogących spowodować negatywne efekty dla znacznej części Wrocławian. Postulujemy przeprowadzenie zasadniczej rewizji obowiązujących założeń polityki komunikacyjnej wraz z przeprowadzeniem w szerokim zakresie konsultacji społecznych oraz dyskusji z udziałem ekspertów.

Z wyrazami szacunku

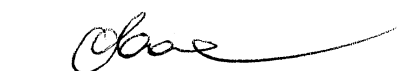
Radni Rady Miejskiej Wrocławia



Krzysztof Bramorski



Renata Granowska



Katarzyna Obara-Kowalska



Sebastian Lorenc



Rafał Czepil



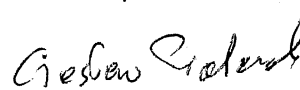
Elżbieta Góralczyk



Agnieszka Rybczak



Łukasz Wyszkowski



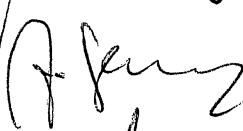
Grzegorz Piotrowski

JERZY SKOBYLAŚ



Zofia Górska-Uklej

TOMASZ HANUZAREK



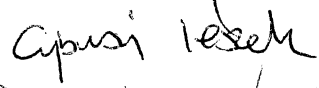
Rafał



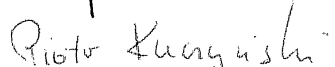
Piotr



Andrzej



Antoni



Piotr

9/9



BIURO RADY MIEJSKIEJ
WROCLAWIA

Data wpl. 24-04-2012

L.dz.

URZĄD MIEJSKI WROCLAWIA
KANCELARIA OGÓLNA

Wpl. 23 KWI. 2012

Podpis: Marcin Ryba-Romanowski

**Pan
Krzysztof Bramorski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia**

**ul. Sukiennice 9
50-107 Wrocław**

Wrocław, 20 kwietnia 2012 r.

WIM-DO.0003.16.2012.JC

Dotyczy: interpelacji w sprawie zamykania dla ruchu kołowego ulic w centrum Wrocławia

W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 19 kwietnia br. w sprawie planowanego zamykania dla ruchu kołowego kolejnych ulic w centrum Wrocławia, uprzejmie informuję, że szczegółowe wyjaśnienie w tej sprawie przekazane zostanie Panu najdalej do dnia 11 maja 2012 r.

Poruszony przez Pana temat jest złożony i w celu rzetelnego wyjaśnienia wymaga zebrania kompletu informacji, na co potrzebny jest dodatkowy czas.

Z poważaniem

DIREKTOR DEPARTAMENTU

Eliżeta Urbanek

Otrzymują:

1. Adresat
2. DIG-DO-a/a

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia
2. Kancelaria Prezydenta Wrocławia I.dz.2395/2012



BIURO RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA	
Data wpl.	09-05-2012
L.dz.	

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

Wrocław, 9 maja 2012 r.

WIM-ER.7221.2.4650.2012.EN

Dotyczy: ograniczania ruchu samochodów ulic w centrum Wrocławia

W odpowiedzi na Pana interpelację, podpisaną również przez grupę Radnych, dotyczącą planowanego zamknięcia ulic w centrum Wrocławia przedstawiam wyjaśnienia do poruszonych w interpelacji spraw:

Na wstępie chciałabym podkreślić, że nigdy nie planowano i nie planuje się wyłączenia z ruchu ulicy Kazimierza Wielkiego.

Ulica Kazimierza Wielkiego to tzw. trasa WZ, która w latach 70-tych XX wieku powstała dla przeniesienia ruchów tranzytowych na kierunku wschód-zachód, pomiędzy mostami Grunwaldzkim i Pokoju a placem Jana Pawła II. Jej powstanie stworzyło barierę oddzielającą serce Starego Miasta z Rynkiem i placem Solnym od południowej części Starówki sięgającej fosi.

Ideą docelowych zmian jest takie przekształcenie obecnej ulicy i jej otoczenia, aby możliwe były swobodne powiązania, szczególnie piesze, obu części Starego Miasta, a także takie zorganizowanie przestrzeni publicznej, które uczyni tę okolicę jeszcze bardziej atrakcyjną z punktu widzenia mieszkańców, przedsiębiorców oraz turystów. Dotyczy to rejonów ul. Świdnickiej, Pałacu Królewskiego oraz przestrzeni w okolicy skrzyżowania Kazimierza Wlk. z Krupniczą.

Główną przeszkodą w tym zakresie jest dominacja na ulicy Kazimierza Wielkiego ruchu tranzytowego. Naszym celem jest jego ograniczenie, nie oznacza to jednak zamiaru eliminacji ruchu samochodowego obsługującego obszar staromiejski, mieszkańców, przedsiębiorców, handel itp.

Oczywiście te działania zostaną przeprowadzone w koordynacji z przygotowaniem tras alternatywnych, na które można przełożyć część ruchu z trasy W-Z. Tą rolę ma przejąć:

- realizowana obecnie przebudowa ulicy Pułaskiego (zakończenie czerwiec 2012)
- przebudowa ul. Pułaskiego od Kościuszki do Małachowskiego)
- budowa łącznika Góralska - Tęczowa
- budowa łącznika Ślężna - Zielińskiego

Niepokoń Państwa również planowana przebudowa ulicy Krupniczej.

Inwestycja ta wynika zarówno z bardzo złego stanu technicznego nawierzchni, torowiska tramwajowego i uzbrojenia podziemnego jak i z konieczności jej przystosowania do zmian komunikacyjnych w rejonie placu Wolności w związku z budową Narodowego Forum Muzyki.

Przebudowa ulicy ma umożliwić:

- dobry dostęp samochodom do parkingu pod pl. Wolności. do Forum i do ul. Włod-

- kowica oraz zapewnić obsługę przyległego zespołu urbanistycznego,
- odblokowanie płynności przejazdu komunikacji tramwajowej – jest to najintensywniej wykorzystywane połączenie tramwajowe w relacji północ - południe (przebiega tu 6 linii tramwajowych od Kazimierza Wielkiego do Podwala), obecnie często blokowane przez samochody,
- budowę 2 przystanków tramwajowych obsługujących przyległy teren
- poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu.

Obecnie analizowane są możliwe opcje funkcjonowania ulicy Krupniczej, z utrzymaniem ruchu kołowego, bądź opcja z przekształceniem na ciąg tramwajowo - rowerowo - pieszy z zapewnieniem dojazdu samochodów do parkingu i ul. Włodkowica.

W celu określenia niezbędnego zakresu działań opracowane zostały przez Biuro Rozwoju Wrocławia modelowania komunikacyjne dla obszaru centrum przedstawiające rozkład ruchu na sieć ulic po zmianach na ulicy Krupniczej. Dla wybranych odcinków ulic oraz skrzyżowań położonych w ich ciągu wskazano zakres koniecznych przekształceń dostosowujący parametry do zmian związanych z przebudową ulicy Krupniczej.

W tym kontekście, pragnę Państwa poinformować, że zaplanowano wyprzedzająco następujące dodatkowe działania przystosowujące istniejącą sieć uliczną do zmian wynikających z konieczności realizacji przebudowy ul. Krupniczej:

- wykonany już remont ul. Podwale na odcinku od Traugutta do Piotra Skargi z korektą wlotu do Kołłątaja,
- remont ul. Podwale na odcinku od ul. Świdnickiej do placu Orłąt Lwowskich, z wydzieleniem specjalnego pasa ruchu dla lewoskrętów w ul. Sądową w kierunku pl. Legionów.
- budowę dwóch dodatkowych sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniu ulic Piłsudskiego – Kościuszki i pl. Kościuszki,
- poszerzenie do czterech pasów ruchu pl. Orłąt Lwowskich na odcinku od ul. Nabycińskiej do ul. Robotniczej,

Rozpoczęcie zadań jeszcze nie wykonanych przewidziana jest w drugiej połowie 2012 roku.

Podnoszą Państwo w swojej interpelacji przykład Szewskiej, jako przedwczesnej realizacji ograniczenia ruchu kołowego w centrum.

Na tej ulicy mamy do czynienia z sytuacją, w której w przeszłości, przez serce Starego Miasta, przejeżdżał intensywny ruch tranzytowy na kierunku północ-południe. Ruch ten, „rozciął” centralną i wschodnią część zabytkowej, ścisłej Starówki, a ponadto utrudniał poprzeczny ruch pieszy i istotnie ograniczał sprawne funkcjonowanie komunikacji tramwajowej. Te wady zostały dzięki przebudowie skutecznie wyeliminowane przy zachowaniu możliwości obsługi przyległego terenu (także komunikacją samochodową). Ale tranzytu tu już nie ma - cel został osiągnięty, a brak tranzytu tak blisko Rynku jest powszechnie akceptowany.

Ulica Szewska funkcjonuje obecnie „węzłowo”, co oznacza, że wzdłuż samej ulicy intensywny ruch pieszy jest na pewnych odcinkach (np. pomiędzy ul. Wita Stwosza i ul. Oławską oraz Nankiera i Wita Stwosza), ale najbardziej intensywny jest na przecięciach z ulicami doprowadzającymi do Rynku oraz innych ważnych obiektów publicznych. Korzyść takiej sytuacji jest ogromna - zapewnia komfort poruszania się pieszym i gwarantuje doskonałą dostępność Starego Miasta. Nigdy nie planowano, że ul. Szewska stanie się deptakiem o intensywności ruchu pieszego na poziomie ul. Świdnickiej, czy Oławskiej, niemniej liczba pieszych w tej okolicy systematycznie rośnie, czego dowodem jest coraz większa liczba lokali gastronomicznych powstających w tym rejonie.

Miastu zależy na uatrakcyjnieniu ulicy Szewskiej i efekt systematycznych działań w tym kierunku jest widoczny. W ostatnich czterech latach wykonano:

- wprowadzenie Jarmarku Ekologicznego w przestrzeń placu wokół fontanny,
- organizacja galerii zewnętrznej Szewska Pasja, przy wsparciu organizacyjnym UM, której wystawy artystyczne i tematyczne organizowane są pod kierunkiem Tomasza Brody i Ewy Kaszewskiej, z dotacją z Wydziału Kultury UM
- Splot Szewska - cykliczne eventy organizowane przez Annę Ruminską eMSA - Inicjatywa Edukacyjna, z dotacją ESK 2016,
- wspieranie inicjatywy najemców lokali gastronomicznych przy organizacji letnich ogródków przed lokalami (Mexicana, Szewska Pasja)
- wprowadzenie wystaw tematycznych nadzorowanych przez Wydział Kultury na plac przy fontannie,
- działania poprawiające estetykę w tym niskie oświetlenie ulicy i wprowadzenie w sezonie letnim kwiatów sezonowych na lampach,

Wskazują Państwo na fragmentaryczną realizację planowanych rozwiązań podając jako przykład wydzielenie torowiska w ul. Podwale.

Wyjaśniam, że w mieście sukcesywnie i konsekwentnie realizowany jest pakiet działań wykorzystujących pozytywny efekt otwarcia AOW. Wydzielenie torowisk tramwajowych jest jednym z elementów tego pakietu. Najnowszym przykładem tych działań jest wydzielenie torowiska na ul. Podwale i przeznaczenie go wyłącznie dla tramwajów, autobusów i służb ratunkowych. Efekt ten został osiągnięty.

Podkreślam, że nie zrealizowano by tej zmiany, gdyby wyniki analiz nie wskazały na możliwość wytyczenia alternatywnych tras dla ruchu kołowego eliminowanego z torowiska. I tak w szczególności ;

- zmieniono układ pasów ruchu na ul. Legnickiej przed skrzyżowaniem z ul. Nabycińską,
- zmieniono program sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach Legnicka Nabycińska, Braniborska – Nabycińska, Plac Orłąt Lwowskich – Robotnicza i pl. Orłąt Lwowskich,
- skorygowano oznakowanie na wlocie placu Orłąt Lwowskich od strony ul. Robotniczej.

Należy przy tym podkreślić, że każda nowa sytuacja ruchowa wiąże się w początkowym okresie jej funkcjonowania z perturbacjami i wymaga pewnego czasu na „ułożenie się” ruchu. Tak też było i w tym przypadku. Jednak zapewniam, że regularnie, po uruchomieniu każdej nowej organizacji ruchu w terenie, prowadzony jest monitoring funkcjonowania zmian. Specjaliści od inżynierii ruchu codziennie obserwują sytuację i na bieżąco reagują eliminując zauważone nieprawidłowości poprzez wprowadzenie wszelkich dostępnych usprawnień. Sytuacja dla ruchu kołowego unormowała się, a plac Orłąt Lwowskich od strony Nabycińskiej poprawnie przejmuje zwiększone natężenie ruchu, a liczne tramwaje i autobusy (w godzinie szczytu 35 pojazdów w jednym kierunku) bez przeszkód pokonują Podwale w czasie ponad dwukrotnie krótszym niż przed zmianą.

Podsumowując należy podkreślić, że żadne z działań miasta podejmowanych w obszarze ścisłego centrum nie odbywa się „za wszelką cenę”. Proces przekształceń strefy Starego Miasta na przyjazną mieszkańcom przestrzeń publiczną rozpoczął się już 20 lat temu. Rozkład czasowy działań i ich obszar pokazano na załączonym schemacie. Każdorazowo ważne były i są korzyści oraz straty wynikające z wprowadzonych zmian. Niektóre zmiany są stosunkowo proste i bezkonfliktowe, inne wymagają czasu, aby je zaakceptować i odczuć korzyści z ich wprowadzenia. Nie wyobrażamy sobie przecież dzisiaj Rynku i placu Solnego z autami i stacją paliw albo ul. Oławskiej zastawionej samochodami, a przecież te zmiany także łączyły się z protestami społecznymi

Uważam, że wprowadzane rozwiązania komunikacyjne w centrum miasta są rozwiązaniami spójnymi i skoordynowanymi. Impulsem do wprowadzenia, właśnie teraz, wielu z nich jest potrzeba rozwiązywania bieżących, lokalnych problemów funkcjonowania układu komunikacyjnego. Jednak podjęte działania w każdym przypadku są zgodne z przyjętym kierunkiem zmian.

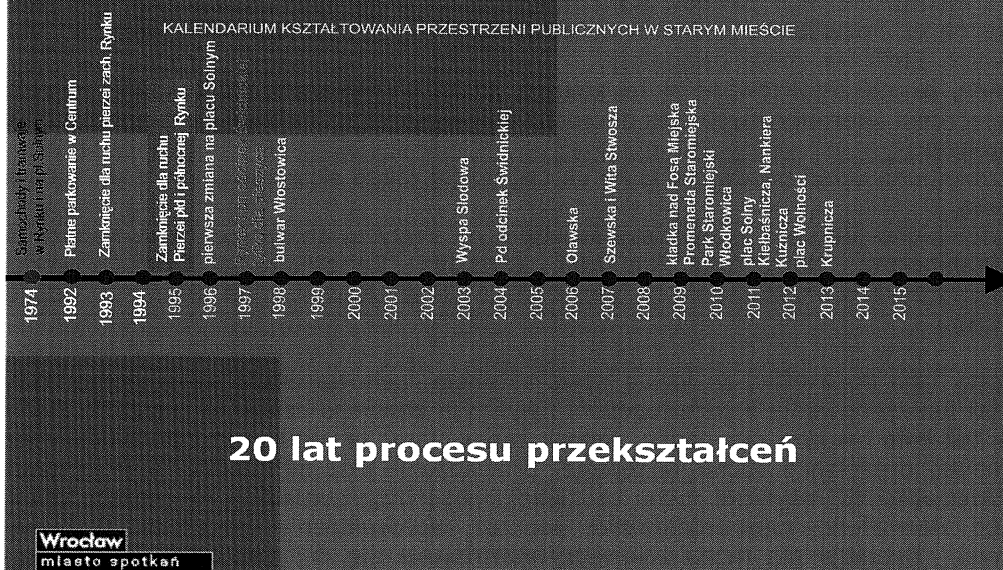
Oczywiście każde nowe rozwiązanie, zmieniające dotychczasowe przyzwyczajenia użytkowników, ma początkowo wielu przeciwników. Tak było w 1992 roku przy zamykaniu dla ruchu kołowego pierwszej pierzei Rynku. Podobnie jest i obecnie. Należy liczyć się więc z tym, że refleksja nad korzyściami niektórych trudnych decyzji przyjdzie z czasem.

Warto jednak przytoczyć w tym miejscu opinie mieszkańców na temat działań miasta. W 2010 i 2011 roku przeprowadzone zostały Kompleksowe Badania Ruchu, których częścią były badania ankietowe wśród mieszkańców dotyczące m.in. oceny prowadzonych przez miasto działań w zakresie polityki transportowej. Okazało się, że prawie 80 % mieszkańców jako działanie ważne i bardzo ważne uważa wyłączenie z ruchu kołowego centrum miasta. Działanie to za bardzo ważne uznało ponad 90 % mieszkańców Starego Miasta.

Jednocześnie wyjaśniam, że obowiązujące założenia i priorytety Polityki Transportowej Wrocławia oparte o strategię zrównoważonego transportu są uniwersalne i powszechnie uznawane w Europie. Prace nad Polityką Transportową Wrocławia mają na celu aktualizację jej zapisów uwzględniających już dokonane zmiany w sieci transportowej miasta między innymi budowę AOW, rozwój struktury funkcjonalno – przestrzennej miasta oraz nowe relacje w ramach aglomeracji wrocławskiej.

Przed Wrocławiem jeszcze wiele działań, które mam nadzieję, w przyszłości stworzą przestrzeń miejską o standardach wrocławskich - jeszcze wyższych niż obserwowane i cenione w miastach Europy Zachodniej.

Kalendarium



20 lat procesu przekształceń

Z powierzeniem

DYREKTOR DEPARTAMENTU
Elżbieta Urbanek

Do wiadomości :

1. Radna Rady Miejskiej Wrocławia Renata Granowska
2. Radna Rady Miejskiej Wrocławia Katarzyna Obara – Kowalska
3. Radna Rady Miejskiej Wrocławia Elżbieta Góralczyk
4. Radna Rady Miejskiej Wrocławia Agnieszka Rybczak
5. Radna Rady Miejskiej Wrocławia Agata Gwadera – Urlep
6. Radny Rady Miejskiej Wrocławia Sebastian Lorenc
7. Radny Rady Miejskiej Wrocławia Rafał Czepil
8. Radny Rady Miejskiej Wrocławia Łukasz Wyszowski
9. Radny Rady Miejskiej Wrocławia Czesław Palczak
10. Radny Rady Miejskiej Wrocławia Piotr Kuczyński
11. Radny Rady Miejskiej Wrocławia Tomasz Hanczarek
12. Radny Rady Miejskiej Wrocławia Jerzy Skoczylas
13. Radny Rady Miejskiej Wrocławia Leszek Cybulski
14. Biuro Rady Miejskiej
15. Biuro Prezydenta Wrocławia
16. a/a