

Wrocław, 16 lipca 2015 r.

Aleksandra Zienkiewicz
Towarzystwo Benderowskie
ul. Bezpieczna 55/1
51-144 Wrocław
e-mail: towarzystwobenderowskie@gmail.com

Prezydent Wrocławia
Sukiennice 9
50-107 Wrocław

Uwagi do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Wrocławia

Dokument z uwagami jest podzielony na rozdziały, oznaczone cyframi rzymskimi. Uwagi do poszczególnych części, dotyczące poszczególnych spraw, są oznaczone cyframi arabskimi, z numeracją ciągłą. Niektóre uwagi są podzielone na punkty literowe - wnosimy o rozpatrzenie każdego punktu osobno. Uzasadnienia są podane kursywą.

Wnioskujemy, by wszystkie proponowane zadania, dla których w uwadze nie podano innego wykonawcy lub nie jest on ewidentny, były wykonywane przez Gminę Wrocław.

Spis treści:

I Wstęp

II Uwagi ogólne

III Transport zbiorowy i drogowy

IV Kolej miejska

V Transport pieszy i rowerowy

VI Energetyka i budownictwo

VII Zieleń

VIII Edukacja i dialog społeczny

I Wstęp

Podjęta próba opracowania dla Wrocławia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) jest warta pochwały. Dużą szansą mogłoby być również, wynikające ze sposobu przygotowania dokumentu dla wielu gmin w ramach tzw. wrocławskiego ZIT, potencjalnie szersze spojrzenie - wykraczające poza granice administracyjne. Jednak w opinii podpisanych poniżej partnerów i liderów społecznych obecny projekt PGN oraz sposób procedowania nad nim budzą spore wątpliwości.

Kluczowy powinien być **strategiczny** wymiar Planu Gospodarki Niskoemisyjnej. Wobec globalnych wyzwań zmian klimatycznych oraz potrzebnych działań identyfikowanych na poziomie Unii Europejskiej cel strategiczny PGN Wrocławia nie jest ambitny - gdyż wskazuje minimalne poziomy zmian do roku 2020: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 20% , ograniczenie zużycia energii o 20% oraz zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii (OZE) o 15%.

Istotniejszym problemem jest jednak brak wizji wprowadzania zmiany oraz **brak priorytetów** w wyborze zadań do realizacji. W obecnym kształcie PGN sprawia jedynie wrażenie dokumentu pośpiesznie opracowanego dla potrzeb pozyskiwania środków unijnych. W naszym przekonaniu ważne jest pozyskiwanie środków na działania, jednak strategiczny cel Wrocławia powinien wykraczać poza myślenie o bieżącej "sakiewce". Przystawienie gospodarki na niskoemisyjną nie jest proste i nie da się go sprowadzić do wyścigu o unijne fundusze. Potrzebna jest wizja, konkretne cele operacyjne oraz właściwe ustawienie priorytetów. Przyjęcie czytelnych i weryfikowalnych **kryteriów** ustalania priorytetów zadań w PGN jest szczególnie ważne wobec ograniczonej puli środków w stosunku do wielu potrzeb, a także w obliczu zakładanej struktury dokumentu pozwalającej na bieżąco dodawać kolejne zadania. Dlatego partnerzy społeczni postulują o przyjęcie konkretnych, jawnych, mierzalnych i weryfikowalnych kryteriów wyboru priorytetowych zadań w PGN do realizacji.

Zdaniem partnerów społecznych przyjęte w projekcie PGN założenia, opierające się głównie na realizacji inwestycji ze środków zewnętrznych, nie pozwalają na skuteczne wprowadzanie zmiany w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. Brakuje w PGN niskokosztowych lub systemowych rozwiązań jak: zmniejszanie zapotrzebowania na transport i tym samym zmniejszanie emisji przy użyciu polityki przestrzennej i transportowej, wprowadzanie kryteriów niskoemisyjnych do tzw. "zielonych zamówień publicznych" zlecanych przez gminę i jej instytucje, systemu edukacji i doradztwa we wprowadzaniu zmian inwestycyjnych.

Istotny jest wybór w dokumencie PGN obszarów działań (budownictwo, transport, energetyka, zieleni, ekoedukacja i dialog społeczny). Jednak szczegółowa analiza projektu PGN wskazuje, że dokument ten praktycznie zamyka się na sferze inwestycyjnej w trzech pierwszych obszarach. Kwestie zieleni i edukacji nie doczekały się właściwego rozwinięcia. Partnerzy społeczni wnioskuje zatem o rozwinięcie w PGN działań i zadań w zakresie **edukacji niskoemisyjnej** (typu prowadzone przez gminę lub wspierane punkty doradcze, szkolenia, kampanie informacyjno - edukacyjne) oraz **wzmocnienia funkcji zieleni** w mieście (zarówno w kontekście absorpcji CO₂, jak i adaptacji do zmian klimatu).

W opinii partnerów społecznych konieczna jest w PGN Wrocławia weryfikacja **metodyki** oceny wpływu poszczególnych działań i zadań na osiągnięcie celów gospodarki niskoemisyjnej. Przykładowo, kontrowersyjne jest uznanie wpływu udrożniania dróg wjazdowych dla samochodów do miasta pod płaszczykiem zmniejszania emisji gazów cieplarnianych związanych z upłynnieniem ruchu samochodowego. Powyższa próba argumentacji wskazuje na nieznaną tematu i szerszego kontekstu oddziaływania. Ułatwianie wjazdu do miast dla samochodów wpływa bowiem w dłuższej perspektywie czasowej na wzrost ruchu samochodowego i co za tym idzie wzrost emisji.

W niektórych wypadkach można wręcz odnieść wrażenie, że zaplanowane zadania gminne nie dość, że nie przybliżają do osiągnięcia zakładanych w planie celów, ale wręcz je oddalają.

Wykorzystanie **odnawialnych źródeł energii** (OZE) jest istotne dla realizacji celów strategicznych PGN i budowania lokalnego rynku pracy. Działania i zadania wskazywane w PGN w tym zakresie są daleko niewystarczające. Wrocław potrzebuje wyraźnego impulsu ze strony władz miasta do wprowadzania OZE - rozwiązań jest wiele: promocja, dobry przykład ze strony jednostek miejskich, polityka fiskalna, doradztwo, wsparcie zwrotnymi instrumentami finansowymi, etc.

Aby tak ważna zmiana, jak przestawienie społeczeństwa i gospodarki na formy niskoemisyjne zaszła, konieczne jest akceptacja i **partycypacja** we wprowadzaniu zmian. Zdaniem partnerów społecznych nie można traktować partycypacji jako narzędzia promocji, czy też bieżącej metody likwidowania konfliktów.

Partycypacja niesie w sobie potrzebę współodpowiedzialności za cel, zmianę i jej efekty. To dobrze, że PGN jest konsultowany. Jednak sposób konsultacji dokumentu PGN - w tym wyjątkowo krótki termin (14 dni i to w sezonie wakacyjnym), konsultowanie dokumentów niekompletnych (w pełnej wersji – łącznie z kluczowymi załącznikami, jakimi jest harmonogram i metodyka - dokumenty pojawiły się dopiero po tygodniu konsultacji) wskazują na poważną potrzebę zmian standardów partycypacji.

Co więcej, Plan Gospodarki Niskoemisyjnej podlega w naszej ocenie konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (zgodnie z art. 46. pkt.2 ustawy ooś, przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty: (...) polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko). Wobec powyższego niniejszy projekt Planu Gospodarki Niskoemisyjnej wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (łącznie i w tym samym czasie) powinien być poddany konsultacjom społecznym na co najmniej 21 dni z zachowaniem wszystkich wymagań dla tego procesu.

II Zmiany ogólne

1. Zgodnie z uwagami zawartymi we wstępie, proponujemy przyjęcie następujących kryteriów dla wyboru priorytetów zadań w PGN (wg ważności):

- efektywność kosztowa - mierzona potrzebnym nakładem finansowym zapewniającym redukcję Mg CO₂,
- efektywność zdrowotna - odnosząca się zarówno do redukcji czynników chorobotwórczych (w tym związanych z emisją z lokalnych pieców i komunikacją - nie tylko CO₂, ale też PM₁₀ czy NO₂), jak i oddziaływaniem prozdrowotnym (np. udowodniony naukowymi badaniami wpływ rozwoju komunikacji rowerowej na zdrowotność społeczności),
- stopień przygotowania zadania do realizacji (kryterium techniczne),
- wpływ realizacji zadania na tworzenie lokalnych miejsc pracy (kryterium trudne do dopracowania, lecz bardzo ważne).

2. Wnosimy o dodanie do "Celu strategicznego w perspektywie krótko-/średnioterminowej(s. 7):

- a.) ograniczenia do I połowy roku 2018 emisji gazów cieplarnianych o 10% w stosunku do roku bazowego;
- b.) ograniczenia do I połowy roku 2018 zużycia energii o 10% w stosunku do roku bazowego;
- c.) zwiększenia do I połowy roku 2018 udziału energii ze źródeł odnawialnych do 7.5% w końcowym zużyciu energii".

3. W Tabeli 15 "Analiza SWOT" wnosimy o (w zakresie punktu):

- a.) Silne strony: wykreślenie "stanowisko Oficera Rowerowego jako gwarancja rozwoju transportu rowerowego" , ponieważ nie jest on żadną gwarancją rozwoju transportu rowerowego;
- b.) jw. w odniesieniu do Oficera Pieszego;
- c.) Silne strony: wykreślenie z "plany przebudowy miejskiego układu komunikacyjnego (w celu ograniczenia i upłynnienia ruchu samochodowego) oraz promocja i rozwój alternatywnych środków komunikacji" słowa "upłynnienia" – tylko ograniczenie ruchu samochodowego, razem z rozwojem komunikacji zbiorowej, mogą zapewnić zmniejszenie emisji CO₂ i zanieczyszczeń komunikacyjnych; taka

sytuacja również doprowadzi do upłynnienia ruchu, bo część osób przesiądzie się z prywatnych samochodów do komunikacji publicznej;

d.) Silne strony - dopisanie obowiązującej uchwały ws. Wrocławskiej Polityki Mobilności, która przedstawia kierunek, w jakim gmina powinno podążać, jeśli chodzi o transport w mieście;

e.) Do silnych stron dodać "struktura wiekowa budynków na terenie gminy (szczególnie budynków mieszkalnych komunalnych)" - stare kamienice po wyremontowaniu są/mogą być tym, co przyciągnie nowych lub starych mieszkańców z powrotem do centrum (atrakcyjne mieszkania, duże, doświetlone, z wysokimi pomieszczeniami), dzięki czemu nie będą tak uzależnieni od samochodu, jak mieszkając na obrzeżach;

f.) Słabe strony – dodać: zbyt niski udział podróży komunikacją zbiorową (wniosek z Kompleksowych Badań Ruchu, przeprowadzonych przez BRW);

g.) Słabe strony – dodać: brak politycznego przywództwa do realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności (w tym: ograniczania ruchu aut w centrum Wrocławia);

h.) Słabe strony – dodać: bardzo wysoki współczynnik motoryzacji - 4. w Polsce i 2 x większy niż w miastach niemieckich;

i.) słabe strony: po "problem niskiej emisji, pochodzącej głównie z indywidualnych systemów grzewczych" dodać: „i indywidualnego transportu samochodowego”;

j.) słabe strony: po "niewystarczająca liczba obiektów P&R" dodać: „złe lokalizacje P&R, przez co ludzie nie chcą z nich korzystać, złe ich oznaczenie – często nie wiadomo, gdzie są, za małe P&R, żeby przyciągnąć znaczącą ilość pojazdów, które dzięki temu nie wjadą do centrum miasta”;

k.) ze słabych stron wykreślić: "ograniczone możliwości modyfikacji sieci dróg w centrum miasta Wrocław" - centrum poprzecinane szerokimi arteriami nie byłoby atrakcyjne do mieszkania i spędzenia czasu, mieszkańcy tym bardziej uciekaliby na obrzeża, dlatego ograniczenia w rozbudowie dróg w centrum Wrocławia powodowane tradycyjną urbanistyką są raczej szansą, również w kontekście PGN, a nie słabą stroną;

l.) do słabych stron dodać: Zbyt mała ilość zieleni urządzonej, szczególnie dużych drzew, w gęsto zabudowanych częściach miasta, ale także na nowych peryferyjnych osiedlach, gdzie o zieleni, która filtruje powietrze z zanieczyszczeń, w ogóle się nie dba (dla deweloperów jest ona problemem, a nie potencjałem);

ł.) do słabych stron dodać: Niewystarczająco rozwinięta komunikacja zbiorowa we Wrocławiu; tylko ok. 35% podróży wykonywanych KZ (w Warszawie - ok. 70%), mało atrakcyjna, zbyt wolna, zbyt awaryjna, żeby przyciągnąć nowych pasażerów; brak linii tramwajowych penetrujących (niezależnie od dróg) duże osiedla, szczególnie z wielkiej płyty, znajdujących się w dość dużej odległości od centrum;

m.) Szanse – dodać: poparcie społeczne dla ograniczania ruchu w centrum miasta (badania Ibris z tego roku);

n.) Szanse – dodać: silne lobby organizacji pozarządowych, które naciskają na bardziej zrównoważony transport;

o.) Zagrożenia – dodać: postępująca suburbanizacja na terenie miasta i gmin ościennych, które zachęcają do zamieszkania poza Wrocławiem, co powoduje większe uzależnienie od samochodu i większe zanieczyszczenia w samym Wrocławiu;

p.) Zagrożenia – dodać: postawa spółek kolejowych, które mogą utrudniać powstanie we Wrocławiu kolei miejskiej, a w aglomeracji – kolei aglomeracyjnej.

III Transport zbiorowy i drogowy

Wstęp

W programie występuje ewidentna sprzeczność wewnętrzna - widoczna w porównaniu części dotyczącej identyfikacji problemów, z częścią zadaniową. Na stronie 50. czytamy: "Dzięki nowym inwestycjom poprawia się płynność, przejezdność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ponieważ poprawiają się warunki komunikacyjne, to tym samym wzrasta wykorzystanie pojazdów w transporcie prywatnym. To z kolei przyczynia się do wzrostu emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, które potęgują problem niskiej emisji oraz są uciążliwe dla mieszkańców."

Tymczasem, w części zadaniowej wpisane są zadania ewidentnie nastawione na dalszą poprawę płynności i przejezdności miasta - w tym budowy kompletnie nowych dróg oraz poszerzenia i remonty istniejących w celu zwiększenia przepustowości. Na podstawie poprawnie sformułowanej części identyfikacyjnej, tego typu działania powinny być bezwzględnie wykluczane. Warto podkreślić, że w obrębie identyfikacji, projekt sformułowany jest poprawnie. Niespójnością rażą wpisane zadania.

Na str. 56 czytamy: „główne zjawiska, przyczyniające się do wysokiej emisji gazów cieplarnianych w zakresie emisji bezpośrednich to wysokie zużycie paliw kopalnych w transporcie – zwłaszcza w transporcie prywatnym”, co tylko potwierdza, że inwestowanie jest sprzeczne, bo nie osiągnie się redukcji CO₂ i zanieczyszczeń. Nie można założyć, że prywatni użytkownicy zamienią swoje auta, często starsze niż 10 lat, na elektryczne czy hybrydowe.

W innym miejscu (str. 72) PGN czytamy: "Zmniejszanie udziału indywidualnego transportu samochodowego w bilansie transportowym miasta (maksymalny udział - 35%)". Jest to cel słuszny, ale jak go osiągnąć poszerzając drogi i budując nowe?

Uwzględnienie tak dużej liczby dróg w realizacji PGN w obecnym kształcie przyniosłoby zwielokrotnienie emisji oraz dalszy, intensywny wzrost ruchu aut. Ogromne kwoty przeznaczone na kolejne drogi na pewno zostaną zmarnowane - pojawi się tzw. ruch wzbudzony *induced demand* (in. zostanie uwolniony ukryty popyt - z aut zaczną korzystać ci, co obecnie poruszają się alternatywnymi środkami transportu), przez co **płynność poruszania się wcale nie wzrośnie**. Po raz kolejny zastosowanie znajdzie prawo Lewisa – Mogridge'a (analizy inwestycji drogowych w Warszawie w tym zakresie przeprowadził dla stowarzyszenia Zielone Mazowsze dr Wojciech Szymalski z Uniwersytetu Warszawskiego, można je znaleźć tutaj: <http://www.zm.org.pl/?t=lewis-mogridge>).

Dlatego apelujemy o wydanie tych pieniędzy na inwestycje, które przekonają wrocławian i mieszkańców WrOF do codziennego korzystania z tramwajów, kolei, rowerów i chodzenia pieszo, a dzięki temu poprawią komfort życia, zmniejszając korki, poziom hałasu i zanieczyszczenia.

4. Wnosimy o dodanie w sektorze problemowym: I.2.1.3. Transport, główne kierunki działań, str. 51: stworzenie związku komunikacyjnego (na wzór niemiecki) obejmującego wszystkie gminy WrOF (integracja biletów), dla połączeń tramwajowych, kolejowych i autobusowych.

Przykładowo: 3 strefy: I obejmująca cały Wrocław, II obejmująca gminy graniczące z Wrocławiem, III obejmująca gminy graniczące z tymi, które graniczą z Wrocławiem (to będzie: Trzebnica - miasto i gmina, Oleśnica - miasto i gmina, Jelcz-Laskowice - miasto i gmina, i Sobótka - miasto i gmina). Stworzenie takiego związku komunikacyjnego z ujednoliconym systemem biletów (bilety czasowe, strefowe: na jedną, dwie lub wszystkie strefy) dla wszystkich gmin i wszystkich rodzajów transportu zbiorowego spowoduje

radikalną poprawę dostępności komunikacyjnej całego WrOF i zachęci do korzystania z komunikacji zbiorowej, zarówno w codziennych, jak i weekendowych podróżach.

5. Wnosimy o powtórzenie punktu poprzedniego w strategii długoterminowej dla transportu: I.5.1.2.3. Transport w punkcie 6: “Wdrażanie rozwiązań organizacyjnych, sterowania ruchem i zarządzania komunikacją zbiorową – inteligentne systemy transportowe, jednolity system opłat itp”).

6. Wnosimy o dodanie w sektorze problemowym: I.2.1.3. Transport, główne kierunki działań, str. 51: rozwijanie kolei miejskiej we Wrocławiu i aglomeracyjnej we WrOF: nowe przystanki w miejscach o dużej liczbie mieszkańców lub potencjalnej dużej liczbie mieszkańców (rozbudowujące się osiedla), rewitalizacje linii kolejowych, zakup nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Szczegóły - w rozdziale IV Kolej miejska.

7. Wnosimy o wykreślenie w sektorze problemowym: I.2.1.3. Transport, główne kierunki działań, str. 51: „modernizację oraz budowę dróg (w tym dokończenie budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia oraz Śródmiejskiej Obwodnicy).”

Budowa nowych dróg doprowadzi do jeszcze częstszego korzystania z samochodów przez mieszkańców WrOF (vide str. 50), zostanie uruchomiony tzw. popyt ukryty (inaczej: wzbudzony, ang.: induced demand), co zaowocuje większą emisją CO₂ i większą emisją zanieczyszczeń komunikacyjnych, głównie we Wrocławiu, co z kolei odbije się jeszcze bardziej na zdrowiu i jakości życia jego mieszkańców.

8. W sekcji I.3.1.2. Jakość powietrza na str. 62 w głównych kierunkach działań w obszarze poprawy jakości powietrza w punkcie 8 wnosimy, by po “usprawnianie ruchu miejskiego, eliminacja zatorów drogowych poprzez „zielone fale” dodać: pod warunkiem, że nie pogarsza to warunków dla ruchu pieszego i rowerowego oraz komunikacji zbiorowej.

9. W sekcji I.3.1.2. Jakość powietrza na str. 62 w głównych kierunkach działań w obszarze poprawy jakości powietrza w punkcie 12 dodać: oraz preferować nową zabudowę mieszkaniową (takie plany uchwalane powinny być w pierwszej kolejności) w miejscach, które mogą być efektywnie obsłużone - w zakresie ciepła - przez ciepło sieciowe oraz - w zakresie transportu - przez komunikację zbiorową.

10. Wnosimy o dodanie następujących punktów (str. 125, Strategia):

- a.) Po punkcie “wzrost udziału transportu pieszego” dodać punkt w brzmieniu “spadek udziału indywidualnego transportu samochodowego w transportowym bilansie gminy”;
- b.) Dodać punkt w brzmieniu “wzrost poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego”;
- c.) Dodać punkt w brzmieniu “spadek liczby aut zarejestrowanych na terenie gmin WrOF”;
- d.) Dodać punkt w brzmieniu “wzrost konkurencyjności niskoemisyjnych form transportu względem indywidualnego transportu samochodowego mierzony realnymi czasami przejazdu, w tym eliminacja sytuacji, w których w codziennym życiu indywidualny transport samochodowy jest szybszy od transportu zbiorowego na ważnych ciągach komunikacyjnych”.

11. Wnosimy o dodanie następujących punktów (str. 125 i 126, Katalog przykładowych działań):

- a.) W pkt. 1 po słowach "Rozwój sieci transportu publicznego" dodać: „również kosztem indywidualnego transportu samochodowego”;
- b.) Usunąć pkt 9. Budowa dróg powoduje wzrost emisji, zatem nie należy takiego postulatu umieszczać w PGN;
- c.) Zmienić brzmienie pkt. 10. na "Tworzenie sieci wypożyczalni i infrastruktury dla pojazdów niskoemisyjnych (m. in. rowery transportowe i elektryczne)";
- d.) W pkt. 15 po słowach "Rozbudowa systemu rowerowego" dodać: „również kosztem indywidualnego transportu samochodowego”;
- e.) W pkt. 16 po słowach "uspokojonego ruchu" dodać "(środkami fizycznymi) oraz "zielonych stref" z zakazem wjazdu dla pojazdów wytwarzających najwięcej zanieczyszczeń”;
- f.) Dodać punkt w brzmieniu "Realizacja wszystkich inwestycji dotyczących infrastruktury ulicznej z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej”;
- g.) Dodać punkt w brzmieniu "Odtwarzanie i tworzenie szpalerów drzew wzdłuż ulic oraz ochrona tych już istniejących”;
- h.) Dodać punkt w brzmieniu "Tworzenie "Planów Mobilności" mających na celu zwiększenie liczby podróży środkami transportu przyjaznymi środowisku do i z miejsca pracy oraz w godzinach pracy (zwłaszcza dla instytucji publicznych);
- i.) Dodać punkt w brzmieniu "Przebudowa głównych ciągów komunikacyjnych w celu zmniejszenia wykorzystania aut w codziennych podróżach (np. budowa torowisk tramwajowych, chodników i dróg rowerowych w miejscu pasów ruchu, wyznaczanie BUS-pasów i pasów rowerowych, zwężanie pasów ruchu w celu uniemożliwienia przekraczania prędkości dozwolonej, likwidacja zatok autobusowych, które spowalniają autobusy (czas potrzebny na włączenie się z powrotem do ruchu), likwidacja zbędnych sygnalizacji świetlnych itd.);
- j.) Dodać punkt w brzmieniu "Rozbudowa infrastruktury pieszej - budowa nowych przejść dla pieszych w poziomie jezdni, likwidacja przejść podziemnych i nadziemnych oraz innych barier architektonicznych, modernizacja chodników, tworzenie deptaków, podwórców miejskich (z nid. *woonerf*) i przyjaznych przestrzeni publicznych, itd.)";
- k.) Dodać punkt w brzmieniu "Budowa kładek pieszo-rowerowych przez rzeki w celu stworzenia alternatywnych ciągów komunikacyjnych dla nieemisyjnych form transportu”;
- l.) Dodać punkt w brzmieniu "Rewitalizacja śródmiejskich osiedli poprzez kompleksową przebudowę ulic z wykorzystaniem elementów uspokajania ruchu oraz zieleni w odzyskanej przestrzeni”.

12. Wnosimy o następujące zmiany w części Transport: Zaplanowane zadania gminne (od str. 129):

- a.) wnosimy, by usunąć pozycję "Budowa Alei Wielkiej Wyspy we Wrocławiu".
Realizacja inwestycji w takiej formie spowoduje wzrost emisji (m. in. przez brak linii tramwajowej).
- b.) wnosimy by usunąć pozycję "Przebudowa ulicy Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu".
Realizacja inwestycji w takiej formie spowoduje wzrost emisji - m. in. przez brak linii tramwajowej, zatoki autobusowe, zwiększenie przestrzeni dla aut.
Taki remont przyczyni się do wyboru auta jako środka transportu kolejnych mieszkańców Jagodna, a także Iwin, czy Żernik (gdzie kursują autobusy). Zamiast tego należy zainwestować w alternatywę: lepszą

komunikację zbiorową, chodniki, drogi rowerowe i przystanek kolejowy w miejscu, gdzie Jagodno jest najbardziej rozbudowane (nie w Iwinach, gdzie się planuje).

Środki przeznaczone na transport drogowy należy przeznaczyć na remonty dróg w centrum (więcej w jednym z punktów kolejnych).

Warto podkreślić, że zatoki autobusowe - wbrew twierdzeniom, które padły na spotkaniu konsultacyjnym PGN - powodują pogorszenie warunków dla komunikacji autobusowej, gdyż wydłużają czas podróży. Na drogach o więcej niż jednym pasie ruchu w jedną stronę nie powinny być one lokalizowane.

c.) wnosimy, by usunąć pozycję "Budowa Osi Zachodniej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 94".

Jest to kolejny punkt świadczący o tym, że celem twórców PGN nie było obniżenie emisji, tylko zdobycie środków unijnych na kolejne drogi dla aut, które zwiększą korki i zanieczyszczenie.

Prawie 400 mln przeznaczone na to zadanie wydane na usprawnienie transportu zbiorowego - kolej, tramwaj - przyniesie dużo większe efekty, a przede wszystkim spowoduje obniżenie emisji CO₂ i zanieczyszczeń komunikacyjnych; poszerzenie drogi wlotowej do Wrocławia spowoduje jedynie większy napływ aut do centrum miasta (i odpływ mieszkańców z Wrocławia do gmin ościennych) i obniży jakość życia w nim i wzdłuż tej arterii komunikacyjnej.

d.) wnosimy, by pozycję "Stworzenie systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych we Wrocławiu" uzupełnić o punkt dot. budowy zadaszonych parkingów rowerowych.

e.) wnosimy, by w pozycji "Poprawa dostępności komunikacyjnej Gminy Wrocław" usunąć punkty dot. budowy ul. Raławickiej i budowy prawoskrętu z ul. Obornickiej w kierunku Obwodnicy Śródmiejskiej, a zamiast budowy ul. Raławickiej wpisać budowę kładki pieszo-rowerowo-tramwajowej przez rzekę Ślęzę i torowiska tramwajowego w ciągu ul. Raławickiej (od Oporowa do Powstańców Śl.).

*W ciągu ulicy Raławickiej, przez rzekę Ślęzę, powinna powstać kładka pieszo-rowerowo-tramwajowa, która realnie wpłynęłaby na wybór alternatywnych środków transportu przez okolicznych mieszkańców, a dodatkowo **nie** przyczyniłaby się do wzrostu ruchu aut, a tym samym emisji CO₂ i zanieczyszczeń.*

f.) wnosimy, by "Uruchomienie i zarządzanie miejską wypożyczalnią pojazdów ekologicznych we Wrocławiu" uzupełnić o rowery transportowe (100 sztuk), rowery elektryczne (500 sztuk) i rowery przeznaczone do długoterminowego wypożyczenia, np. dla studentów (1000 sztuk).

Rowery te przyczynią się do spadku poziomu emisji w dużo większym stopniu niż samochody elektryczne (które nie ma pewności, czy będą wypożyczane, zamiast używania własnego auta na benzynę), więc należy wygospodarować na nie środki z puli planowanej do przeznaczenia na drogie auta (prawie 38 mln zł).

g.) Usunąć pozycję "Program poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej; obiekty inżynierskie, torowiska – Pułaskiego".

Nie należy zwiększać przepustowości dla samochodów, zwłaszcza kosztem starych kamienic będących częścią wpisanego do rejestru zabytków układu urbanistycznego, tym bardziej, że kilkadziesiąt metrów dalej znajduje się wąskie gardło - wiadukt kolejowy. Warto jednak zmienić pozycję na: wymiana

nawierzchni i torowiska, i wydzielenie torowiska tramwajowego w istniejącej jezdni. Takie zadanie jest z pewnością konieczne. (choćby w celu zmniejszenia hałasu komunikacyjnego).

h.) usunąć pozycję "Uruchomienie pierwszej linii kolejowo-tramwajowych przewozów aglomeracyjnych - linia tramwaju dwusystemowego".

Obowiązujące przepisy uniemożliwiają realizację tego projektu. Należałoby przesunąć środki na nią przeznaczone (412 mln wg Załącznik IV.1. Harmonogram rzeczowo-finansowy Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Wrocław) na rozwój kolei miejskiej/aglomeracyjnej we Wroclaw (wraz z węzłami przesiadkowymi we Wrocławiu) oraz nowe torowiska tramwajowe we Wrocławiu. Przy takim poziomie finansowania można spodziewać się dużych efektów – na pewno większych niż jedna linia tramwaju dwusystemowego.

i.) Zwiększyć środki na Modernizację infrastruktury kolejowej na terenie Gminy Wrocław (obecnie Załącznik IV.1. Harmonogram rzeczowo-finansowy Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Wrocław przewiduje tylko niecałe 10,5 mln!)

Pulę środków na kolej można zwiększyć, przesuwając je z tramwaju dwusystemowego.

12. Wnosimy o dodanie zadania "Rewitalizacja ulic Grabiszyńskiej, Legnickiej, Pomorskiej, pl. Staszica, Tęczowej, Kazimierza Wielkiego, Gajowickiej, Zaporoskiej w celu poprawy warunków komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej (m. in. wyznaczenie BUS-pasów, uspokojenie ruchu, wyznaczenie nowych przejść dla pieszych, stworzenie szpalerów drzew, itd.)".

13. Wnosimy o dodanie zadania "Przebudowa skrzyżowania Dubois/ Drobnera we Wrocławiu w celu poprawy warunków komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej".

14. Wnosimy o dodanie zadania "Rewitalizacja placów: Jana Pawła II, Strzegomskiego, Dominikańskiego, Orłąt Lwowskich, Legionów w celu poprawy warunków komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej"

15. Wnosimy o ograniczenie zadania "Rozwój sieci wypożyczalni i infrastruktury dla pojazdów niskoemisyjnych (samochody, rowery)" do wypożyczalni rowerów (w tym elektrycznych i towarowych).

Warto dodać: ułatwienia (fiskalne, inne) dla firm taksówkarskich i wypożyczalni aut wymieniających flotę na niskoemisyjną (samochody elektryczne, hybrydowe). Gmina nie powinna brać na siebie kosztów stworzenia systemu wypożyczalni samochodów, bo to nie przyczyni się do zmniejszenia emisji. W Paryżu nie używa się takich samochodów zamiast własnych, benzynowych, ale dodatkowo, co prowadzi tylko do tego, że na ulicach jest więcej aut, a te na paliwa tradycyjne spalają i zanieczyszczają więcej.

16. Wnosimy o nieuwzględnienie modernizacji istniejących tramwajów (zadanie: Modernizacja taboru tramwajowego we Wrocławiu pod względem polepszenia efektywności energetycznej oraz zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej sprawności poruszania – Etap I i II) i uwzględnienie

wyłącznie kupna nowych, niskopodłogowych, energooszczędnych i klimatyzowanych tramwajów, które zastąpią najstarsze tramwaje.

Tylko komfortowy tabor jest w stanie przyciągnąć nowe osoby do transportu publicznego. Remontowanie 40-letnich tramwajów nie spełnia wymogów, które pasażer stawia komunikacji zbiorowej. Warto podkreślić, że taki tabor nadal nie będzie w pełni niskopodłogowy, a dodatkowo dobiega kresu swej żywotności.

17. Wnosimy o dodanie zadania "Budowa linii tramwajowych na Psie Pole (przez Kowale), Maślice, Stabłowice, Bartoszowice, Ołtaszyn, Muchobór Wielki."

Celem powinna być realizacja Planu Generalnego rozwoju transportu szynowego we Wrocławiu. [http://www.slideshare.net/625/2007-plan-generalnysynteza]. Wszystkie te linie są częścią studium i wielu innych programów miejskich.

18. a.) Wnosimy o dodanie zadania „Budowa odcinków linii tramwajowych na ul. Wyszyńskiego, Grodzkiej i Szewskiej (drugi tor), Rychtańskiej, Słowackiego, Norwida, Kamiennej, Gajowickiej, Raławickiej, Borowskiej.”.

b.) Wnosimy o dodanie zadania „Rewitalizacja torowisk tramwajowych na terenie całego miasta”.

Te zadania są koniecznym uzupełnieniem dużej rozbudowy sieci, często o niewielkie odcinki lub o niewielkie poprawy, jednak z dużą korzyścią dla pasażerów i potencjałem przyciągnięcia nowych.

19. Wnosimy o dodanie zadania "ułatwienia dla przedsiębiorców dowożących towary w centrum rowerami transportowymi".

Takie rozwiązanie funkcjonuje nie tylko w miastach Holandii, ale i np. w Warszawie.

20. Wnosimy o wykreślenie w sekcji I.5.1.2.3. (strategia długoterminowa) Transport (s. 72) słów "Rozwój sieci połączeń drogowych o układzie obwodnicowo-promienistym, z uwzględnieniem multimodalności (w tym drogi rowerowe, drogi i ciągi piesze)."

21. W sekcji I.2.1.3.2. Transport prywatny (s. 50):

a.) Wnosimy o wykreślenie "W zakresie transportu duże znaczenie mają ograniczenia wynikające ze struktury przestrzennej miasta – gęsta zabudowa centralnej części Wrocławia uniemożliwia wydzielenie nowych dróg."

b.) Wnosimy o dodanie po zdaniu "Duże znaczenie dla istnienia problemu „zakorkowania” gminy mają przyzwyczajenia mieszkańców do korzystania z własnego samochodu." słów "oraz niewystarczająca oferta transportu publicznego"

c.) w wypunktowaniu (s. 51) wnosimy o zmianę "poprzez rozwój i dopasowanie linii autobusowych i tramwajowych do aktualnych potrzeb mieszkańców" na "poprzez budowę nowych torowisk, rozwój i dopasowanie linii (...)"

d.) w wypunktowaniu (s. 51) "działania informacyjno-edukacyjne zachęcające do korzystania z komunikacji publicznej, w tym promowanie rozwiązań podwózek sąsiedzkich – carpooling" wnosimy o zmianę "publicznej" na "publicznej, rowerowej i pieszej".

e.) w wypunktowaniu (s. 51) wnosimy o dodanie: "poprawę warunków ruchu pieszego, głównie poprzez tworzenie nowych przejść dla pieszych i skracanie długości sygnału czerwonego".

f.) W wypunktowaniu (s. 51) wnosimy o dodanie: "Ograniczenie ruchu samochodów w centrum miasta" .

Zgodnie z badaniami KBR (2010) i Ibris (2015) jest dla takich działań poparcie mieszkańców.

22. W obszarze I.5.2.3. Transport, str. 125, w rezultatach działań wnosimy o wykreślenie słów : "poprawa płynności ruchu drogowego".

Celem powinna być poprawa płynności ruchu komunikacji zbiorowej, a pozostałego - tylko w zakresie niesprzecznym z celem podstawowym.

23. Wnosimy o dopisanie w sekcji I.5.1.2.9. Edukacja i dialog społeczny (s. 74) edukację transportową: kampanie promujące rower i chodzenie, rowerowa szkoła (albo nawet ogólniej - komunikacyjna), a także pomoc w tworzeniu planów mobilności dla firm.

To zadanie mogłoby być wykonywane przez Gminę wspólnie z partnerami społecznymi.

IV Kolej miejska

Wnosimy o uwzględnienie projektów, które realnie będą częścią Szybkiej Kolei Miejskiej dla Wrocławia. Do potrzeby stworzenia kolei aglomeracyjnej dla Wrocławia przekonywać nie trzeba. Warto przypomnieć istniejące koncepcje i przewidzieć całościowy pakiet zadań.

24. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu remontu estakady kolejowej, przebiegającej przez centrum Wrocławia, wraz ze zwiększeniem przepustowości dla kolei dzięki poprawie SBL (Samoczynnej Blokady Liniowej).

To projekt, który realizowany byłby przez Polskie Linie Kolejowe, jednak polepszyłby warunki ruchu dla kolei regionalnej i aglomeracyjnej. Warto też zbadać możliwość powstania czwartego toru.

25. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu remontu linii kolejowej nr 285 na odcinku miejskim.

Gmina Wrocław może współfinansować remont linii w części położonej na odcinku miejskim. Ta trasa położona jest przy mocno rozbudowujących się osiedlach, którym brakuje szynowego połączenia z centrum. Częścią inwestycji powinien być remont przystanków, a także powstanie kolejnych (przy Zwycięskiej, przy Wojszyckiej).

26. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu dodatkowych zadań w zakresie budowy przystanków kolejowych:

a.) przystanki Arkady i Grabiszyńska na estakadzie kolejowej

Te przystanki przybliżą kolej miastu i stworzą świetne węzły przesiadkowe. Dużą liczbę nowych pasażerów kolei może przyciągnąć zwłaszcza przystanek przy Arkadach, który położony byłby nie tylko wobec tak istotnych celów podróży jak Urząd Miejski, galeria handlowa Arkady czy Teatr Capitol, ale i obok istotnego węzła tramwajowego.

Koncepcja budowy tego przystanku powstała na Politechnice Wrocławskiej.

b.) przystanek osiedle Sobieskiego na linii nr 143

Zaraz obok mocno rozbudowującego się osiedla, które jednak ma trudny dostęp do kolei - dworzec Psie Pole ma niekorzystne położenie komunikacyjne.

c.) przystanki Maślice i Stabłowice na linii do Wołowa

Osiedla coraz bardziej się rozbudowują. Lokalizacja dworców w okolicach ul. Głównej i ul. Królewieckiej pozwoli na szybkie połączenie z centrum.

d.) przystanki Przedmieście Oławskie i Tarnogaj na linii do Opola

Przystanki wokół ważnych osiedli można zlokalizować w okolicy ul. Świstackiego (dawna kładka kolejowa) i przy wiadukcie kolejowym (węzeł przesiadkowy z autobusami 134).

Warto podkreślić, że Gmina Wrocław może współfinansować inwestycje Polskich Linii Kolejowych w tym zakresie (są na to liczne przykłady w całym kraju).

27. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Zakup taboru kolejowego. Proponujemy zakup nowego taboru dla potrzeb Wrocławia. W pierwszym etapie - sześciu składów, w drugim - kolejnych sześciu elektrycznych zespołów trakcyjnych dla ruchu aglomeracyjnego.

To zadanie powinna zrealizować gmina Wrocław i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. To pozwoli realizować własne kursy kolejowe, uzupełniające regionalną ofertę (która też powinna być wysoka).

Możliwe finansowanie - z puli aglomeracyjnej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowiska.

To projekt, który mógłby zastąpić trudny do realizacji projekt tramwaju dwusystemowego.

Projektem komplementarnym musi być oczywiście realizacja przewozów, do czego niezbędna jest m.in. a.) baza techniczna dla taboru kolejowego b.) realizacja przewozów (zatrudnienie maszynistów, itd.). Te zadania może realizować też np. spółka kolejowa, na zlecenie gminy/MPK.

28. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Bike&Ride - Wrocławski Rower Miejski komplementarny z koleją.

Uzupełnieniem kolei miejskiej może być system roweru miejskiego. Do tego celu wnosimy o wpisanie zadań w zakresie rozwoju systemu WRM, który powinien znacząco się rozrosnąć i uzupełniać wrocławską SKM, pozwalając kontynuować podróż za pomocą roweru.

a.) wnosimy o dodatkowe stacje roweru miejskiego na przystankach kolejowych: Muchobór, Psie Pole, Sołtysowice, Kuźniki, Pracze, Leśnica, Różanka, Grabiszyn, Nowy Dwór.

Za kluczowe przy tym uznajemy stacje przy dworcach Nowy Dwór, Grabiszyn i Muchobór, które uzupełnią istniejącą sieć WRM.

b.) wnosimy o dodatkowe stacje roweru miejskiego w celach podróży;

- dla dworca Nadodrze: na Kleczkowie, Różance, przy siedzibie ZUS przy Reymonta, przy US Psie Pole przy Trzebnickiej,
- dla dworca Muchobór: WPT (Klecińska), WPP (Fabryczna), pętla WPP, parki biznesu (Strzegomska),
- dla dworca Leśnica: przy pętli Leśnica, w okolicach Krępickiej,
- dla dworca Pracze: EIT Plus,
- dla dworca Psie Pole: Królewska, Litewska, Rynek Psiego Pola,
- dla dworca Kuźniki: Kołobrzaska, Dźwirzyńska, Bajana,
- dla dworca Nowy Dwór: dwie-trzy stacje na terenie osiedla Nowy Dwór.

Za kluczowe przy tym uznajemy cele przy dworcach Nadodrze i Muchobór, które uzupełnią istniejącą sieć WRM.

c.) wnosimy o uwzględnienie budowy strzeżonych parkingów na większych stacjach kolejowych (Dworzec Główny, Nadodrze, Mikołajów) i zamykanych boksów na rowery na innych (Psie Pole, Leśnica, Nowy Dwór, Brochów, Muchobór, Pracze, Kuźniki).

d.) wnosimy o stworzenie centrum rowerowego przy Dworcu Głównym, obejmującego w szczególności wypożyczalnię rowerów, prysznic, naprawę, przechowalnię, sklep rowerowy.

Takie centra z powodzeniem funkcjonują we Francji, Holandii i Niemczech, wspierając transport kolejowy i rowerowy.

29. Wnosimy o uwzględnienie zadania remontu dworca Wrocław Nadodrze w celu rozbudowy sieci kolei miejskiej/aglomeracyjnej, włącznie ze stworzeniem wejść na perony po obydwu stronach (dobudowanie po stronie północnej) oraz dobudowanie tunelu umożliwiającego przejście pod torami z Kleczkowa na pętlę tramwajową.

30. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: budowa jednostronnej linii na lotnisko od stacji Żerniki, zgodnie z projektem PLK.

Ten projekt nie został zrealizowany, mimo niewykorzystania przez PLK w obecnej perspektywie unijnej środków na kolej. Możliwe, że będzie wykonalny w sytuacji wolnych środków w istniejącej perspektywie - warto zatem kompletować dokumentację.

V Transport pieszy i rowerowy

31. Wnosimy o dodanie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania „Budowa przejść dla pieszych, zwłaszcza na głównych ciągach pieszych.”

Zadanie powinno obejmować zwłaszcza przejścia:

- a.) dwa przez Legnicką (Nabycińska-Rybacka, zamiast/obok kładki oraz przy przystanku Młodych Techników),
- b.) dwa przez Grabiszyńską (wzdłuż Prostej i przy ul. Kolejowej zamiast/obok kładki),
- c.) przez Nowy Świat (Łazienna-Cieszyńskiego),
- d.) trzy wzdłuż bulwarów nadodrzańskich (przy moście Pomorskim Północnym, przy Moście Pokoju po stronie północnej, przy Moście Grunwaldzkim po stronie północnej),
- e.) przez Wyszyńskiego (ciąg Hlonda-Benedyktyńska),
- f.) na przystanku Rynek (łącznie poszczególne przystanki),
- g.) przy moście Zwierzynieckim (Bartla-Grobla Szczytnicko-Bartoszewicka),
- h.) dwa na ul. Pomorskiej (na wysokości Wąskiej i Nobla),
- i.) przejścia zgłoszone przez mieszkańców i Rady Osiedli.

Nowe przejścia ułatwią ruch pieszy, zwłaszcza w miejscach, w których piesi muszą nadrobić dużo czasu, by przejść na drugą stronę i zwiększą atrakcyjność poruszania się pieszo.

32. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania “Budowa kładek pieszo-rowerowych, w celu stworzenia alternatywnych ciągów komunikacyjnych - konkurencyjnych wobec transportu samochodowego”. W tym wnosimy o kładki:

- a.) w ciągu ulic Trawowa - Francuska (osiedla Muchobór Wielki i Muchobór Mały),
- b.) w ciągu ulicy Edmonda Micheleta (w miejscu dawnej przeprawy promowej) - połączenie osiedli Kozanów oraz Osobowice,
- c.) nad Odrą - Żużlowców – Rędzińska.

Projekt niezwykle ważny w kwestii wyeliminowania przewagi indywidualnego transportu samochodowego w tej części miasta, wynikającej z niedostępnej dla transportu zbiorowego, osób poruszających się pieszo i rowerami Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (brak kładki pod mostem Rędzińskim).

- d.) w ciągu ulic Mianowskiego - Prusa.
- e.) w ciągu Komuny Paryskiej - Promenada Staromiejska (przez fosę miejską).

33. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: stworzenie wypożyczalni rowerów elektrycznych i transportowych.

Takie rozwiązanie przyczyni się do zmniejszenia ruchu drogowego i zanieczyszczeń, w tym emisji CO2.

34. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Rewitalizacja ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż północnego brzegu Odry na odcinku od ulicy Świętego Józefa do Wybrzeża Wyspiańskiego - w tym budowa przejść dla pieszych w tym ciągu na mostach: Pokoju i Grunwaldzkim.

35. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Kompleksowa rewitalizacja i uspokojenie ruchu na zespole osiedli: Nadodrze, Ołbin, Kleczków, zwężanie ulic, zazielenianie, wyniesienia skrzyżowań oraz przejść dla pieszych.

Istotna część projektu została stworzona przez WIM, w ramach uspokajania ruchu na Nadodrzu, warto to zadanie zrealizować. Za wzorzec można przyjąć takie rozwiązania, jakie zastosowano np. na berlińskim osiedlu Wedding (ulice takie jak Utrechter Strasse, Turiner Strasse).

36. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Zielone Tętnice Wrocławia, wraz z wprowadzeniem zmian w układzie komunikacyjnym, które spowodują spadek liczby aut, a wzrost - rowerzystów i pasażerów komunikacji miejskiej.

Ten projekt jest planowany w urzędzie miejskim i dotyczyć ma m.in. ulic Legnickiej, Kochanowskiego, Grabiszyńskiej, Krzywoustego. Warto zapewnić mu nie tylko koncepcję, ale i finansowanie.

37. Wnosimy o poszerzenie programu rowerowego o kwotę 60 mln zł, obejmującą co najmniej następujące zadania:

a.) modernizacja istniejących dróg rowerowych (zwłaszcza w zakresie wymiany nawierzchni na asfaltową), np. na ul. Borowskiej, Wyspiańskiego, Armii Krajowej, Kasprowicza, Wyszyńskiego, a także na wałach w zarządzie RZGW,

b.) budowa nowych dróg rowerowych, innych niż planowane obecnie, łączących wszystkie osiedla z centrum, a także połączeń międzyosiedlowych - w szczególności: Avicenny, Obornickiej, Piłsudskiego (w obu kierunkach).

c.) pasy rowerowe w centrum miasta, zwłaszcza na ul. Widok, ul. Piaskowej, pl. Orłąt Lwowskich, ul. Świdnickiej.

Wnioskujemy o jeszcze mocniejsze postawienie na rowery, zwłaszcza że to ten rodzaj transportu powoduje spadek emisji, większy niż stawianie na rozbudowę infrastruktury drogowej. To, że ze środków UE w ramach ZIT tylko 10 mln zł będzie wydane na infrastrukturę rowerową, nie jest zgodne z obowiązującą polityką miasta. Zgodnie z polityką rowerową, w 2020 r. ruch rowerowy ma mieć udział 15 procent.

38. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Zaplanowanie i stworzenie "zielonych" i "niebieskich" alternatywnych ciągów pieszo-rowerowych w mieście - zgodnie z naturalnym układem - w linii północny zachód - południowy wschód wzdłuż rzek, w przeciwnym (południowy zachód - północny wschód) z wykorzystaniem terenów zielonych.

To zadanie powinno łączyć kwestię zieleni i transportu rowerowo-pieszego, przyczyniając się dwukrotnie do zmniejszenia emisji.

39. a.) Wnosimy o dodanie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Rewitalizacja wrocławskich ulic lokalnych i dojazdowych w celu poprawy warunków komunikacji pieszej i rowerowej.

b.) Wnosimy o dodanie zadania: Rewitalizacja ulic Ruskiej, Odrzańskiej, św. Antoniego, Włodkowica, Ofiar Oświęcimskich, Szajnochy, św. Mikołaja, Wita Stwosza w celu zwiększenia atrakcyjności dla ruchu pieszego i rowerowego.

c.) Wnosimy o dodanie zadania: Rewitalizacja chodników i dróg rowerowych.

Powinny istnieć znaczące fundusze, których celem byłby lepszy stan pieszo-rowerowych ciągów w mieście - zwłaszcza służące poprawie stanu ciągów pieszych w centrum, a także budowie brakujących chodników na przedmieściach. Do tego niekonieczna jest przebudowa samych dróg.

VI Energetyka i budownictwo

40. W zadaniach gminnych w zakresie Energetyki (I.5.2.1., str.100): „Budowa przyłączy istniejących oraz nowopowstałych obiektów mieszkaniowych i użyteczności publicznej do sieci ciepłowniczej” - wnosimy o większe uwzględnienie starej zabudowy.

W PGN dużo miejsca poświęca się nowym przyłączom (Jagodno, Stabłowice, Nowe Żerniki , Os. Rycerskie i inne), podczas gdy bardzo mało miejsca poświęca się podłączaniu do sieci ciepłowniczej istniejących kamienic, które są głównym problemem w centrum i śródmieściu w zakresie niskiej emisji w miesiącach chłodnych. Wedle powyższego zadania ma być zbudowanych 65 przyłączy ciepłych dla istniejących budynków i 290 dla nowych budynków. Proporcja powinna być odwrotna - Wrocław musi intensywnie podłączać stare kamienice do istniejącej sieci ciepłowniczej (która jest “na miejscu”, nie trzeba budować nowej sieci ciepłowniczej, jak na peryferyjnych osiedlach).

41. W zadaniach gminnych w zakresie Budownictwa (I.5.2.2., str. 105): „Program likwidacji niskiej emisji na terenie Wrocławia – KAWKA 2” wnosimy, by uwzględnić, że należy zwiększyć środki finansowe na realizację programu.

Ilość przeznaczonych do modernizacji budynków jest zbyt mała, a zmiany będą następowały za wolno. Przewidziane ok. 17 mln zł na drugą odsłonę programu KAWKA powinno zostać zwielokrotnione - nawet do 100 mln zł (kosztem innych, mniej efektywnych w zakresie redukcji CO2 i zanieczyszczeń, inwestycji).

42. W zadaniach gminnych w zakresie Budownictwa (I.5.2.2., str. 109) wnosimy, by wykreślić zadanie “Rewitalizacja kompleksu Wrocławskiego Toru Wyścigów Konnych – Partynice we Wrocławiu” polegające na “przebudowie bieżni, budowie ścieżek, dróg oraz tuneli”.

Nie ma to nic wspólnego z obniżaniem zanieczyszczeń, czy CO2; wygląda jedynie na chęć pozyskania funduszy na taką inwestycję. Nie powinna jednak znaleźć się ona w PGN, gdyż w całości nie dotyczy gospodarki niskoemisyjnej. Tor Wyścigów Konnych już przyciąga coraz więcej mieszkańców, więc widać, że nie trzeba angażować wielkich środków finansowych, by osiągnąć taki efekt.

43. W sekcji I.5.2.1.1. Energetyka, do Katalogu przykładowych działań wnosimy dopisać:
- Program wymiany źródeł ciepła na niskoemisyjne w domach jednorodzinnych ze środków RPO.

Ważna uwaga: nie chodzi tu o program Kawka, ale dodatkowe fundusze z RPO.

VII Zieleń

44. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) do części "strategii" wnosimy, by dodać: zwiększenie o połowę ilości urządzonych terenów zielonych na terenie Wrocławia, w tym uwzględnienie zieleni przyulicznej, liniowej, zwłaszcza w zabudowie śródmiejskiej; nowe tereny zielone komplementarne do mapy zanieczyszczeń.

45. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) do części "rezultaty" wnosimy, by dodać: regulacja klimatu lokalnego (obniżanie temperatury latem, zmniejszanie siły wiatru).

Obecne rezultaty są niemierzalne, dwa z nich dotyczą "promocji", co może być środkiem do realizacji działań, a nie założonym rezultatem.

46. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) w części „Rewitalizacja istniejących terenów zieleni – parków, zieleńców itp., z uwzględnieniem infrastruktury dla komunikacji pieszej i rowerowej oraz infrastruktury sportowej” – wnosimy by wykreślić „infrastruktury sportowej”.

Może ona być czynnikiem przyciągającym ludzi do parków, ale sama w sobie nijak nie wpływa na emisję CO₂ i zanieczyszczeń do atmosfery. Środki na realizację infrastruktury sportowej nie powinny iść w ramach PGN.

47. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) wnosimy by „Tworzenie nowych sektorów zieleni miejskiej i łączenie istniejących sektorów (zielone aleje)” zamienić na: „Tworzenie nowych sektorów zieleni miejskiej komplementarnych do mapy zanieczyszczeń i łączenie istniejących sektorów (zielone aleje)”.

48. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) w części „Nasadenia nowych drzew na terenie gminy” wnosimy, by dodać po przecinku: „zwłaszcza na terenach gęsto zabudowanych, wzdłuż głównych ulic oraz na terenach o największym stopniu zanieczyszczenia powietrza.”

49. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) w części „Kampanie informacyjno - edukacyjne związane z ochroną środowiska” wnosimy, by dodać: „oraz rolę drzew w mieście, zwłaszcza w kontekście filtrowania powietrza z zanieczyszczeń.”

50. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) wnosimy, by dodać punkt: „Zwiększenie ochrony istniejących zadrzewień, szczególnie drzew starych, m.in. poprzez ograniczanie wydawania pozwoleń na wycinkę czy zwiększenie kontroli stanu ochrony drzew podczas prowadzenia inwestycji.”

Obecnie bardzo często korzenie drzew, w mniejszym stopniu pnie, są uszkodzane w czasie inwestycji, czy to drogowych, czy przy budowie nowych budynków, dlatego inwestycje wymagają kontroli w zakresie odpowiedniej ochrony drzew.

Dojrzałe drzewa akumulują dużo więcej CO₂ niż młode nasadzenia, dlatego należy objąć je szczególną ochroną i usuwać tylko w ostateczności (zły stan zdrowotny, obiektywnie niemożliwe alternatywne zagospodarowanie działki, obiektywnie niemożliwy alternatywny przebieg inwestycji).

51. W sekcji I.2.1.4.2. Lasy i tereny zielone (str. 52) wnosimy, by do słów “zwiększenia ilości zadrzewień, krzewów i trawników oraz terenów zielonych w mieście” dodać: “szczególnie w centrum i na obszarach intensywnej zabudowy śródmiejskiej oraz na rozbudowujących się osiedlach”.

Uwagi do propozycji działań w zakresie zieleni:

52. W zakresie zadania Zagospodarowanie Parku Tysiąclecia we Wrocławiu - podkreślamy, że przedstawiony zakres działań nie wpływa na zmniejszenie niskiej emisji, nie przewiduje nasadzeń drzew, obejmuje natomiast zagospodarowanie terenów rekreacyjnych - co jest może potrzebne, ale wpływ na ograniczenie niskiej emisji jest mocno dyskusyjny.

Dodatkowo twierdzi się, że realizacja tego zadania zachęci do wykorzystania form komunikacji pieszej i rowerowej do poruszania się po mieście (rezygnacja z transportu samochodowego), tymczasem Park Tysiąclecia może owszem przyczynić się do zachęcenia okolicznych mieszkańców do wypoczynku na świeżym powietrzu, ale nie jest żaden ciąg komunikacyjny, który mógłby zachęcać do poruszania się pieszo zamiast prywatnym autem. Należy więc albo usunąć to zadanie i środki z niego przesunąć na inne działania, realnie zwiększające absorpcję CO₂ i zmniejszenie zanieczyszczeń, albo zmienić zupełnie jego zakres (my przychylamy się do tej pierwszej alternatywy).

53. W zakresie zadania „Rewitalizacja i rozwój wrocławskich terenów zielonych” - wymienione są tereny, które poddane będą lub są poddawane rewitalizacji, nie wymienia się natomiast kierunków, w jakich tereny zielone będą rozwijane, zapisy są bardzo ogólnikowe, np.: “należy dążyć”. Należy określić wskaźniki rozwoju - np. podwojenie obszarów zieleni rekreacyjno-wypoczynkowej. Ważnym celem byłoby także zwiększenie nakładów na bieżące utrzymanie zieleni, by „z upływem lat nie popadła w bardzo mocną degradację”, co miało miejsce dotychczas.

54. Wnosimy o dodanie dodatkowych terenów zielonych w wyliczeniu w zakresie zadania „Rewitalizacja i rozwój wrocławskich terenów zielonych”: Bulwar Ks. Aleksandra Zienkiewicza, Bulwar Słoneczny, pl. Legionów, Park Grabiszyński (projekt: Dęby Katyńskie w miejscu dawnej szkółki, obejmujący włączenie tego obszaru w obręb parku, zgodnie z MPZP).

55. W zakresie zadania „Plan nasadzeń drzew” - wspomniany w treści Plan nasadzeń drzew w korytarzu Odry to nasadzenia kompensacyjne, wynik wycinek drzew prowadzonych w związku z modernizacją WWW. Konieczne jest doprowadzenie do dodatniego bilansu nasadzeń, ale nie tylko ilościowego (liczba drzew), ale także jakościowego (w przeliczeniu np. na usługę filtrowania powietrza, jaką świadczy jedno wycinane drzewo).

56. Wnosimy o dodanie zadania: „Tworzenie parków kieszonkowych (pocket parks)”.

W miejscach gęsto zabudowanych może nie być miejsca na wyznaczenie większych terenów zielonych, ale można zagospodarować niewielkie placyki i skwerki zielenią tak wysoką, jak i niską, które z jednej strony zwiększą powierzchnię terenów zielonych w mieście, a z drugiej będą mogły być miejscami spotkań i wypoczynku mieszkańców. Środki na to zadanie można przesunąć z zagospodarowania Parku Tysiąclecia.

57. Wnosimy o dodanie zadania: “Otwarcie terenów ogrodów działkowych (przynajmniej tych będących własnością gminy w zarządzie, użytkowaniu) dla mieszkańców – publicznie dostępne ciągi komunikacyjne (dla pieszych i rowerzystów), uzupełnienie ich w oświetlenie energooszczędne oraz elementy małej architektury, a przy szerszych ciągach – także w szpalery drzew”. Dodatkowo w ramach zadania powinny być zagospodarowane tereny działek przy ciągach komunikacyjnych, które obecnie nie są uprawiane: miejsca na ognisko bądź grilla, ławki, place zabaw dla dzieci, drzewa i krzewy ozdobne.

Dzisiaj tereny ogrodów działkowych często nie są dostępne publicznie i służą tylko części mieszkańców Wrocławia – tym, którzy posiadają działkę i ich rodzinom.

Realizacja zadania zachęci mieszkańców do komunikacji pieszej i rowerowej (przez tereny ogrodów działkowych przechodzą atrakcyjne „skróty” między różnymi częściami miasta albo alternatywne ciągi dla ruchliwych dróg), zwiększy się bezpieczeństwo na tych terenach przez obecność dodatkowych osób (nadzór społeczny), staną się dostępnymi terenami zielonymi dla mieszkańców, co jest szczególnie ważne w tych częściach miasta, gdzie parków nie ma lub są zbyt daleko (nie w odległości pieszej), za to ogrody działkowe są blisko. Również na to zadanie można przesunąć środki z zagospodarowania Parku Tysiąclecia albo po prostu zwiększyć pulę środków na Obszar I.5.2.5. Lasy i tereny zielone.

VIII Edukacja i dialog społeczny

58. W sekcji I.5.1.2.9. Edukacja i dialog społeczny (s. 74) wnosimy o uwzględnienie:

- a.) kampanii promującej segregowanie oraz minimalizowanie generowanych przez mieszkańców odpadów (nieużywanie torb foliowych, opakowania zwrotne),
- b.) kampanii informującej o odpowiedzialności społecznej związanej z wyborem miejsca zamieszkania - szkodliwe efekty suburbanizacji,
- c.) kampanii edukacyjnych dotyczących energetyki (prowadzonych przez gminę i partnerów społecznych) oraz uruchomienie punktu doradczego w tym temacie (prowadzonego przez miasto).

To zadanie mogłoby być wykonywane przez Gminę wspólnie z partnerami społecznymi.

59. a.) W sekcji I.5.1.2.9. Edukacja i dialog społeczny (s. 74) wnosimy o uwzględnienie celu, jakim jest jawność i otwartość wszelkich zadań, realizowanych w ramach PGN.

b.) Wnosimy o uwzględnienie zadania, którego celem byłaby jawność wszelkich dokumentów dotyczących planowania przestrzennego, środowiska, transportu, energetyki i budownictwa.

Powszechnie dostępne (tj. - w internecie, nie na wniosek) powinny być zarówno decyzje administracyjne, jak i wszystkie dokumenty, i materiały Urzędu Miejskiego i spółek miejskich, włącznie ze studiami, koncepcjami, analizami i innymi podobnymi. To sprzyjać będzie budowaniu dialogu między władzą a mieszkańcami i budowaniu relacji między partnerami społecznymi.

Podpisano:



TOWARZYSTWO
UPIĘKSZANIA
MIASTA
WROCŁAWIA

B

*Towarzystwo
Benderowskie*



AKCJA
MIASTO

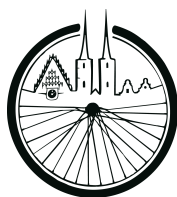
Przemysław Filar
Prezes Towarzystwa
Upiększania Miasta
Wrocławia

Aleksandra Zienkiewicz
Pełnomocnik Zarządu
Towarzystwa
Benderowskiego

Jakub Nowotarski
Prezes Zarządu
Stowarzyszenia
Akcja Miasto



Fundacja EkoRozwoju



WROCŁAWSKA
INICJATYWA
ROWEROWA
rowery.eko.org.pl



Krzysztof Smolnicki,
Prezes Zarządu
Fundacji EkoRozwoju

Cezary Grochowski
Prezes Zarządu Wrocławskiej
Inicjatywy Rowerowej

Radosław Gawlik
Prezes Zarządu
Stowarzyszenia Eko-Unia



Aleksandra Zienkiewicz
Przewodnicząca Stowarzyszenia
Ochrony Drzew „miastoDrzew”

Współautorami uwag byli (w kolejności alfabetycznej):

Przemysław Filar, TUMW
Arkadiusz Kuna, Akcja Miasto
Sabina Lubaczewska, Fundacja EkoRozwoju,
Wrocławska Inicjatywa Rowerowa
Jakub Nowotarski, Akcja Miasto
Aleksander Obłąk, Akcja Miasto

Krzysztof Smolnicki, Fundacja EkoRozwoju
Anna Szmigiel-Franz, Fundacja EkoRozwoju,
miastoDrzew
Aleksandra Zienkiewicz, Towarzystwo
Benderowskie, miastoDrzew

Powyższe uwagi powstały w ramach projektu „Przestrzeń Wrocławia”, współfinansowanego z funduszy EOG w ramach programu **Obywatele dla Demokracji**.

