



Wrocław, 30.03.2016 r.

B
*Towarzystwo
Benderowskie* towarzystwobenderowskie@gmail.com

Aleksandra Zienkiewicz
Towarzystwo Benderowskie

Sz. P. Rafał Dutkiewicz
Prezydent Wrocławia
ul. Sukiennice 9
50-107 Wrocław

Uwagi do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia
(dalej: Plan Transportowy)

A. Uwagi ogólne

Dokument oceniamy mocno negatywnie. Mamy wrażenie, że jest luźnym spisem i wyciągiem z dokumentów, a nie planem, który ma być podstawą do działań w zakresie rozwijania transportu zbiorowego. Zwłaszcza nie do przyjęcia jest brak jakiegokolwiek konkretnej analizy poszczególnych miejsc i kierunków ruchu, np. ograniczenie się w tabelkach do „typów terenów”, wrzucając zupełnie różne miejsca do jednego worka.

Nie ma w planie żadnych konkretnych propozycji dla miasta (np. w zakresie zmian w układzie linii, nowych pasów autobusowych, czy też zmian w sygnalizacji świetlnej), a tylko zbiór pobożnych życzeń, które wrocławianom znane są już np. z Wrocławskiej Polityki Mobilności.

Opracowanie zdecydowanie nie jest warte 135 tys. zł, które Wrocław ma przeznaczyć na to zamówienie i uważamy, że Urząd Miejski powinien ten dokument odrzucić, jako niespełniający podstawowych kryteriów rzetelności i poprawności.

Niezrozumiałe jest też, dlaczego urzędnicy pokazali taki dokument publiczności, nie dystansując się od jego zapisów i to mimo aż 1,5 miesiąca między otrzymaniem dokumentu a jego upublicznieniem.

Wrocławianie, naturalnie, potrzebują nie kolejnego dokumentu, który będzie leżał na półce, ale konkretnych decyzji dotyczących przyszłości komunikacji.

Pierwszym i kluczowym postulatem jest to, by na transporcie publicznym nie oszczędzać. Od lat już wzrosty wpływów z biletów są o wiele wyższe niż wzrost wydatków na komunikację miejską. Z komunikacji zatem dokłada się do innych przedsięwzięć, niekoniecznie tak podstawowych dla funkcjonowania miasta. Takie działanie oceniamy mocno negatywnie i uważamy, że jest jedną z głównych przyczyn wzrostu ruchu samochodowego. Przeznaczanie odpowiednio większych środków na transport publiczny pozwoliłoby zwiększyć jego atrakcyjność wobec komunikacji indywidualnej. Zwiększenie liczby kursów zwiększyłoby bowiem częstotliwość, powodując krótszy czas przejazdu „od drzwi do drzwi”, a także zwiększenie wygody przez większą liczbę miejsc i mniejsze zatłoczenie pojazdów. Jest to życzenie samych wrocławian. W ankiecie przeprowadzonej podczas Wrocławskiego Forum Mobilności na pytanie: jakie działania byłyby wg Pana/Pani najskuteczniejsze dla poprawy funkcjonowania transportu aż 71% wskazań dotyczyło zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej. Również przy pytaniu „Jeśli zwykle porusza się Pan/Pani autem, to jakie czynniki mogłyby spowodować zamianę auta na środki komunikacji

zbiorowej?” najwięcej odpowiedzi dotyczyło zwiększenia częstotliwości kursowania (obok skrócenia czasu dojazdu). Większa częstotliwość umożliwiłaby też wprowadzenie linii autobusowych na ulice, na których dzisiaj ich nie ma, zwiększając dostępność transportu zbiorowego.

B. Uwagi ogólne do zapisów planu

(ad. str. 12 i str. 55, akapit czwarty)

1. Wnosimy o wykreślenie scenariusza B (pesymistycznego).
2. Wnosimy o dodanie scenariusza optymistycznego.

W podobnych planach zazwyczaj realizuje się trzy scenariusze. Tu autor z niejasnych przyczyn przyjął tylko wariant „realistyczny” i „pesymistyczny”, z góry odrzucając wariant optymistyczny. Np. w planie transportowym dla województwa dolnośląskiego przewiduje się trzy warianty: „stagnacja”, „umiarkowany rozwój” i „dynamiczny rozwój”. Ewidentnie odrzucono jakkolwiek wariant pesymistyczny!

Jeśli mamy poważnie myśleć o Wrocławiu jako mieście europejskim, nie możemy w ogóle dopuszczać ograniczania dzisiejszego zakresu komunikacji publicznej. Takie rozwiązanie byłoby społeczną i gospodarczą katastrofą, i nie powinno być rozważane nawet w przypadku „restrykcji finansowych”. Oszczędności nie powinny obejmować sprawy tak kluczowej dla miasta, a raczej różnego rodzaju wydatki promocyjne, organizację wielkich imprez, itd. zadania, które nie są w ścisłym sensie zadaniami użyteczności publicznej.

3. Wnosimy (ad. str. 55) o zmianę daty stanu początkowego na 2016 r.

Planowanie przeszłości nie wydaje się być działaniem racjonalnym. Jako „stan referencyjny” przyjęto rok, który zacznie się ok. sześć miesięcy po uchwaleniu tego planu.

4. Wnosimy o dokładne wyjaśnienie tabeli nr 3, poprzez dokładny dowód, jak konkretne działania przyniosą daną zmianę w prędkości samochodów i transportu zbiorowego.

Plan, który ma być podstawą jakichkolwiek działań, powinien wymieniać te działania i analizować ich skutki, a nie tylko je sygnalizować.

5. Wnosimy (ad. str. 67) o wykreślenie powołania się na badania ruchu z 2006 r. i o przeprowadzenie nowych badań ruchu.

Posiłkowanie się danymi sprzed dziesięciu lat nie ma praktycznej wartości poznawczej, a często jedynie historyczną. W tak ważnym dokumencie trzeba opierać się na jak najnowszym danych, inaczej przeprowadzone analizy i zaplanowane działania nie będą przystawać do rzeczywistości.

6. Wnosimy o analizę przebiegu linii tramwajowych i autobusowych, która oceniłaby poprawność obecnych linii i zasadność ewentualnej remarszrutyzacji.

Autor planu nie wychodzi poza poziom ogólności. Warto, żeby plan transportowy dużego miasta zawierał szczegółową analizę obecnego układu linii autobusowych i tramwajowych. Czy może korzystna byłaby mniejsza liczba linii ale częściej kursujących? Które linie można połączyć, które można by podzielić (gdyż np. często się spóźniają)?

Wydział Transportu kilka lat temu zaproponował połączenie linii na trasie Nowy Dwór-Psie Pole. Czy to dobre rozwiązanie? Czy wymagałoby dla swej efektywności buspasów? Warto, żeby plan, który kosztuje 135 tys. zł, odpowiadał na takie praktyczne kwestie.

7. Wnosimy o analizę komunikacji nocnej.

To niebywałe, że komunikacja kursująca przez 1/4 doby umknęła autorowi planu a także urzędnikom. Czy komunikacja nocna działa dobrze? Gdzie wymaga wzmocnienia? Jaka jest optymalna lokalizacja dla centralnego dworca autobusowego, jak ocenić różne pojawiające się tu propozycje?

8. Wnosimy o określenie, że wszelkie badania, analizy, itd., tworzone w ramach planu transportowego oraz jego ewaluacji i wdrażania, są jawne, a także publikowane na stronie internetowej Urzędu Miejskiego lub w Biuletynie Informacji Publicznej.

Takie działanie nie tylko wynika z Konstytucji oraz ustawowej zasady jawności, nie tylko jest przejawem tego, że samorząd jest wspólnotą mieszkańców, ale też spowoduje, że debata na temat transportu będzie rzetelna i oparta na wzajemnym szacunku i dostępie do wiedzy.

9. Wnosimy o uwzględnienie a.) Wrocławskiego Roweru Miejskiego, b.) ruchu rowerowego w całości w planie transportowym, poprzez analizę możliwości łączenia podróży transportem publicznym i rowerem (w tym publicznym), szczególnie w zakresie - na jakich odcinkach takie podróże mogą mieć sens, a także - jakie inwestycje rowerowe najlepiej przysłużą się transportowi publicznemu.

Rower publiczny stanowi swoistą formę komunikacji zbiorowej. Warto, żeby sensowny plan transportowy określał, jaki może być wpływ systemu roweru miejskiego na zachowania transportowe, jak można łączyć ten rower z inną formą transportu.

W planie brakuje w ogóle odniesienia się do kwestii roweru jako takiego, mimo tego że Wrocławska Polityka Mobilności w założeniach wspiera łączenie obu środków transportu. Rower pojawia się tylko incydentalnie.

C. Uwagi szczegółowe do zapisów planu

10. Wnosimy o wykreślenie drugiego akapitu w części „cele Planu transportowego” (str. 9).

Nie zgadzamy się na negowanie potrzeby równania Wrocławia do zachodnioeuropejskiej metropolii akurat w dziedzinie transportu zbiorowego. Wrocław np. zbudował stadion i obiekty kulturalne na europejskim poziomie, podobnie jest z drogami. Tym bardziej rozwiązania komunikacyjne przyjęte w krajach Europy Zachodniej powinny być dla nas wzorem do naśladowania.

11. Wnosimy o wykreślenie trzeciego akapitu w części „cele Planu transportowego” (str. 9).

Cytat z Jana Pawła II jest nie na miejscu w dokumencie tego typu. Sugerowalibyśmy użycie innego cytatu, który pasowałby bezpośrednio do tematu.

12. Wnosimy o usunięcie z „przedsięwzięć flagowych” alei Wielkiej Wyspy (str. 11) i nieuwzględnianie jej w „przedsięwzięciach kluczowych”.

13. Wnosimy o przesunięcie z „przedsięwzięć priorytetowych” do „flagowych” trasy tramwajowo-autobusowej na Nowy Dwór (str. 11)

Po pierwsze - niedorzecznością jest twierdzenie, że inwestycja polegająca na budowie nowej drogi (bez choćby wydzielonych buspasów) jest ważniejsza dla transportu zbiorowego niż wydzielona trasa tramwajowa i autobusowa na wielkie osiedle, która będzie mocno przyspieszać transport publiczny. Po drugie - nie zostało przez nikogo wykazane, że budowa nowych dróg w konkretny sposób wspierać będzie transport zbiorowy. Przeciwnie - wiele dowodów jest na to, że budowanie nowych połączeń drogowych wzmacnia ruch samochodowy (prawo Lewisa-Mogridge'a, paradoks Braessa, paradoks Downsa-Thomsona), uaktywniając tzw. popyt ukryty, in. wzbudzony. Co z kolei może negatywnie odbić się na funkcjonowaniu komunikacji zbiorowej.

14. Wnosimy o usunięcie z „przedsięwzięć priorytetowych” budowy Osi Zachodniej (str. 11)

15. Wnosimy o usunięcie z „przedsięwzięć priorytetowych” przebudowy ul. Buforowej (str. 11)

16. Wnosimy o usunięcie z „przedsięwzięć priorytetowych” budowy ul. Raclawickiej (str. 11)

Nie zostało przez nikogo wykazane, że budowa tych konkretnie nowych dróg w konkretny sposób wspierać będzie transport zbiorowy. Przeciwnie - wiele dowodów jest na to, że budowanie nowych połączeń drogowych wzmacnia ruch samochodowy (prawo Lewisa-Mogridge'a, paradoks Braessa, paradoks Downsa-Thomsona), który (np. na niewydzielonych torowiskach, poprzez zbyt długie cykle świetlne na skrzyżowaniach) blokuje transport publiczny.

Zwłaszcza nie zostało wyjaśnione, w jaki sposób „konieczna jest realizacja następujących przedsięwzięć”, jak to jest mowa w akapicie czwartym na stronie 11. Odnosi się wrażenie, że Autor rzuca słowa dowolnie i bezkrytycznie przyjmuje, że każda dowolna inwestycja drogowa wspiera transport zbiorowy.

Twierdzenia takie są kuriozalne, zwłaszcza w kontekście realizacji inwestycji drogowych w postaci budowy ul. Raclawickiej i przebudowy ul. Buforowej bez budowy przewidzianych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego linii tramwajowych, tj. bez realnej poprawy dla komunikacji publicznej. Skutkiem budowy tych dróg będzie jeszcze większa presja samochodów na śródmieście i centrum Wrocławia, dlatego zdecydowanie nie powinny się one znaleźć w dokumencie o nazwie Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia. Plan ten w naszej ocenie powinien skupiać się na komunikacji publicznej.

17. Wnosimy o dodanie do przedsięwzięć priorytetowych budowy linii tramwajowych na Muchobór Wielki, Psie Pole i Jagodno (str. 11).

Te inwestycje realnie poprawiłyby transport zbiorowy we Wrocławiu, tworząc korytarze służące wyłącznie jemu. Są również od lat wyczekiwane przez mieszkańców tych osiedli i obecne w przeróżnych dokumentach.

18. Wnosimy o określenie w akapicie drugim punktu 3.2., w jaki sposób zapisy planu realizują zasadę zrównoważonego rozwoju (str. 16).

Analiza poszczególnych zapisów planu świadczy o tym, że jego celem bynajmniej nie jest zrównoważony rozwój - m.in. przez dopuszczenie pogorszenia standardów komunikacji publicznej w zakresie częstotliwości.

19. Wnosimy, by w tabeli nr 1 (str. 43): Cele i zadania w kluczowych dokumentach strategicznych dotyczących Wrocławia dopisać i zanalizować dokument Program Gospodarki Niskoemisyjnej.

Jest on kluczowy dla rozwoju transportu zbiorowego i jego pominięcie w Planie Transportowym to duży błąd.

20. Wnosimy o określenie w planie, gdzie powinny powstać pasy autobusowe (wspomniane w tabeli 2, str. 48, kolumna 4, punkt 2).

Łatwo jest napisać, że należy takie pasy wprowadzać. Od profesjonalnego autora planu oczekivalibyśmy wskazania konkretnych miejsc, wraz ze wskazaniem, jakie będą oszczędności czasowe przy wyznaczeniu pasów.

Warto rozważyć następujące lokalizacje:

- ul. Klecińska, a także estakada Gądowianka i estakada nad linią kolejową nr 274, ul. Na Ostatnim Groszu,
- ul. Kochanowskiego, ul. Krzywoustego,
- ul. Robotnicza (do czasu budowy linii tramwajowej na Nowy Dwór).

21. Wnosimy o wykreślenie zdania trzeciego z ósmego akapitu punktu 4.1 (str. 49), dotyczącego tzw. WTAT, i zastąpienie go innym zdaniem, które będzie stanowić o możliwie dużej separacji ruchu autobusowego i tramwajowego od ruchu samochodowego na terenie miasta.

Jesteśmy, oczywiście, za wydzielonymi torowiskami i pasami autobusowymi, we wszystkich możliwych miejscach. Natomiast tworzenie nowych „systemów” jest działaniem wyłącznie na pokaz. Kluczem powinno być doskonalenie obecnych już systemów, zwłaszcza tramwajowego.

22. Wnosimy o wykreślenie dziewiątego akapitu punktu 4.1 (str. 49), dotyczącego kolei miejskiej i zastąpienie go realną analizą wykorzystania kolei miejskiej, która uwzględnić będzie:

- możliwe kierunki rozwoju kolei miejskiej,
- analizę zaangażowania gminy Wrocław, w tym przez zamówienie dodatkowych kursów.

Autor nie zadał sobie trudu, by poruszyć ten ważny dla miasta temat. Zdecydowanie trudno zgodzić się z zakładanym zwiększeniem przewozów o ok. 3 proc. Już tylko z samych planów województwa dolnośląskiego (o których Autor wyraźnie nie wie) wynika o wiele większy przyrost. Autor powinien dodatkowo przeanalizować postulaty dotyczące zaangażowania gminy w ten proces.

23. Wnosimy o wykreślenie dziesiątego akapitu punktu 4.1 (pierwszy akapit na str. 50), dotyczącego metra.

Dywagacje o metrze, w sytuacji gdy z innych zapisów planu wynika, że obecny zakres komunikacji tramwajowej lub autobusowej może być nawet ograniczany, jest nedorzecznością. Gmina nie planuje obecnie nawet realizacji licznych ważnych inwestycji tramwajowych. Do tego w referendum, jakie miało miejsce we wrześniu ubiegłego roku, wrocławianie opowiedzieli się przeciwko budowie metra, a prezydent Rafał Dutkiewicz obiecał uszanować wyniki, bez względu na frekwencję.

24. Wnosimy o wykreślenie jedenastego akapitu punktu 4.1 (drugi akapit na str. 50) i zastąpienie go realną analizą możliwości wpływu gminy na transport kolejowy.

Autor pisze w duchu znanym jako „niedasie”. Warto, żeby Autor przeanalizował m.in. przykład warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej, w której to m.st. Warszawa kontraktuje usługę przewozową w

transporcie kolejowym. Co więcej, wrocławskie MPK ma licencję na przewozy kolejowe i też należałoby przeanalizować możliwości jej wykorzystania.

25. Wnosimy o wykreślenie czwartego wypunktowania w punkcie 4.2. (str. 50), dotyczącego różnych rodzajów WTAT.

26. Wnosimy o wykreślenie drugiego wypunktowania w trzecim akapicie punktu 4.3. (str. 54), dotyczącego realizacji WTAT.

Tworzenie nowych „systemów” jest działaniem wyłącznie na pokaz. Nijak nie wyjaśnia się, czemu konkretnie miałyby służyć wprowadzanie zupełnie nowych, oderwanych systemów, zwłaszcza w kontekście braku planów realizacji licznych zapisanych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i innych dokumentach tras tramwajowych. Kluczem powinno być doskonalenie obecnych już systemów, zwłaszcza tramwajowego.

Warto, by Autor przedstawił konkretne udogodnienia, które pomogłyby autobusom i tramwajom - np. miejsca, gdzie powinny być wydzielone torowiska, propozycje dotyczące ustawienia sygnalizacji świetlnej, itp.

27. Wnosimy o dodanie w akapicie trzecim punktu 4.3. „realizacji pasów autobusowych”.

Ten postulat czasem się pojawia, czasem nie. Zastanawiające jest, dlaczego zamiast tego realnego i potrzebnego miastu działania, pojawił się „WTAT”.

28. Wnosimy o wykreślenie inwestycji drogowych z tabeli nr 4 (str. 58-60) lub konkretny dowód na to, w jaki sposób poprawią transport publiczny.

Nie zostało przez nikogo wykazane, że budowa tych konkretnie nowych dróg w konkretny sposób wspierać będzie transport zbiorowy. Przeciwnie - wiele dowodów jest na to, że budowanie nowych połączeń drogowych wzmacnia ruch samochodowy, który (np. na niewydzielonych torowiskach, poprzez zbyt długie cykle świetlne na skrzyżowaniach) blokuje transport publiczny.

Połączenie w jednej tabeli pod nazwą „infrastruktura drogowo-tramwajowa” może zmylić Czytelnika. Te inwestycje w dużej mierze służą ruchowi samochodowemu, bez wyraźnych przywilejów dla ruchu transportu publicznego. Ich obecność w planie transportowym i to w dodatku jako „kluczowe”, nie ma uzasadnienia.

Jeśli jednak inwestycje drogowe w tej tabeli pozostaną, wnosimy o jej podział na dwie tabele: „infrastruktura drogowa” i „infrastruktura tramwajowa” albo zmianę jej nazwy na „infrastruktura drogowa”.

29. Wnosimy o wyjaśnienie, na czym polegać ma „przedłużenie linii autobusowych do Ołtaszyna” (str. 61, ostatni wiersz w tabelce).

W Planie oczekujemy konkretów – o przedłużeniu jakich linii mowa, jakimi trasami, a także – w jaki sposób wspomogą komunikację na tym osiedlu (biorąc pod uwagę brak wydzielonej infrastruktury dla transportu zbiorowego).

30. Wnosimy o wykreślenie wiersza „linia tramwaju dwusystemowego” (trzeci wiersz tabeli na str. 62).

Uwagi są podobne jak do projektu metra. Ten projekt nie tylko jest nierealny (z uwagi na brak środków finansowych oraz możliwości prawnych), ale zwłaszcza niedorzeczna jest rozmowa o nim,

w kontekście braku środków finansowych na takie działania, jak budowa licznych tras tramwajowych, zamówienie kursów kolejowych przez gminę czy zwiększenie częstotliwości na różnych liniach autobusowych.

31. Wnosimy o zmianę pożądanego standardu usług w zakresie udziału taboru niskopodłogowego w tramwajach z 25 na 50 procent (tabela 11, str. 84).

Jedna czwarta tramwajów z niską podłogą, biorąc pod uwagę że np. w Gdańsku realizowanym obecnie celem jest 100%, jest nieprzystające do potrzeb europejskiej metropolii, jaką rzekomo jest Wrocław.

32. Wnosimy o zmianę pożądanego standardu usług w zakresie minimalnego udziału miejsc siedzących w tramwajach z 25 na 35 procent (tabela 11, str. 84).

Mamy wrażenie, że celem jest kontynuacja dzisiejszej polityki komunikacyjnej, zgodnie z którą pasażer może stać w tłoku. Według nas, komunikacja powinna kursować na tyle często, żeby standardem było miejsce siedzące, a nie stojące, za czym powinny pójść też standardy dotyczące taboru.

33. Wnosimy o zmianę oczekiwanego procenta pojazdów, które nie będą wykazywały odchylenia od rozkładu jazdy - do 95 proc. dla autobusów i tramwajów.

Przyjęcie wartości 80 proc. dla autobusów i 90 proc. dla tramwajów świadczy o dalszej akceptacji spóźniania się transportu publicznego i niepunktualności. Uważamy, że powinny być zastosowane wszelkie środki (buspasy, wydzielone torowiska na 100% sieci, poprawa systemu ITS, itd.), które zapewnią, że komunikacja miejska będzie punktualna, a nie „w zasadzie punktualna”.

34. Wnosimy o zmianę oczekiwanych interwałów obsługi „rozproszonej zabudowy” z 45 minut między godzinami 22 a 23.30 na 30 minut (tabela 14, str. 87)

Ta dana jest według nas szczególnie skandaliczna. Jakikolwiek standard niższy niż pół godziny (którego też nie można nazwać „oczekiwanym”) nie ma racji bytu w europejskiej metropolii. Autobus co 45 minut nie jest według nas komunikacją miejską i może być akceptowany co najwyżej w obszarach wybitnie ekstensywnej zabudowy, ale na pewno nie w większości tzw. zabudowy rozproszonej naszego miasta.

35. Wnosimy o zmianę oczekiwanych interwałów obsługi „zwartej zabudowy poza śródmieściem” z 20 minut między godzinami 5 i 6 oraz 19 i 22 na 10 minut (tabela 14, str. 87)

36. Wnosimy o zmianę oczekiwanych interwałów obsługi „zwartej zabudowy poza śródmieściem” z 30 minut między godzinami 22 i 23.30 na 15 minut (tabela 14, str. 87)

Zawarte w Planie standardy są o wiele niższe niż dzisiaj. Jest to nie do zaakceptowania, jeśli Wroclawska Polityka Mobilności przewiduje, że przewidywany udział podróży niesamochodowych będzie wynosił 65%. Nie zachęci się kierowców do przesiadki na tramwaj, czy autobus, jak ich częstotliwość kursowania będzie tak niska.

37. Wnosimy o zmianę oczekiwanych interwałów obsługi „centrum i szerokiego śródmieścia” z 20 minut między godzinami 22 a 23.30 na 10 minut (tabela 14, str. 87).

Zawarte w Planie standardy są o wiele niższe niż dzisiaj. W centrum i szerokim śródmieściu komunikacja musi funkcjonować dobrze także w późnych godzinach wieczornych.

38. Wnosimy o zmianę oczekiwanych interwałów obsługi „centrum i szerokiego śródmieścia” z 20 minut między godzinami 5 a 7 w soboty i między godzinami 5 a 8 i 21 a 23 w niedziele, a także z 15 minut między 7 a 9 i 19 a 23.30 w soboty oraz między 8 a 18 w niedziele - na 10 minut (tabela 14, str. 87)

Wnosimy o zmianę wszystkich oczekiwanych interwałów obsługi „zwartej zabudowy poza śródmieściem” w soboty i niedziele na 15 minut. (tabela 15, str. 88).

Zawarte w Planie standardy są o wiele niższe niż dzisiaj. Jest to nie do zaakceptowania, jeśli Wrocławska Polityka Mobilności przewiduje, że udział podróży niesamochodowych będzie wynosił 65%. Nie zachęci się kierowców do przesiadki na tramwaj, czy autobus, jak ich częstotliwość kursowania będzie tak niska.

39. Wnosimy o zmianę oczekiwanych standardów obsługi „rozproszonej zabudowy” w soboty i niedziele - do pół godziny we wszystkich przedziałach czasowych (tabela 15, str. 88).

Autobus co 60 minut nie jest, według nas, komunikacją miejską i może być akceptowany co najwyżej w obszarach wybitnie ekstensywnej zabudowy, ale na pewno nie w większości tzw. zabudowy rozproszonej na terenie naszego miasta. Skandaliczna jest wartość interwału dla godzin 21-23 w niedzielę – 75 min. Autobus co 75 minut na zachodzie Europy nie spełniałby nawet normy dla komunikacji regionalnej (pozamiejskiej) w obszarze metropolitalnym.

40. Wnosimy o określenie, w których miejscach można wprowadzić autobusy na ulice, przez nie dzisiaj nie obsługiwane (str. 89, akapit ostatni, tiret trzecie).

Łatwo jest napisać, że tak można zrobić, ale nic z tego, niestety, nie wynika. Od fachowego i profesjonalnego planu oczekujemy wskazania, gdzie takie działania miałyby rację bytu, jaki byłby koszt i jakie zyski dla pasażera.

41. Wnosimy o określenie, w których miejscach (na jakich osiedlach i na jakich trasach) mogłyby powstać meandrujące linie mikrobusew i autobusow (str. 89, akapit ostatni, tiret czwarte).

Łatwo jest napisać, że takie linie są potrzebne, ale nic z tego, niestety, nie wynika. Od fachowego i profesjonalnego planu oczekujemy wskazania, gdzie takie linie miałyby rację bytu, jaki byłby koszt i jakie zyski dla pasażera. Oczekiwalibyśmy też wskazania innego miasta, gdzie taka linia działa, wraz z analizą, jakie skutki spowodowało jej wdrożenie.

42. Wnosimy o określenie, w których miejscach mogłyby powstać bezpośrednie ciągi piesze, prowadzone możliwie najkrótszą drogą do przystanku (str. 89, akapit ostatni, tiret piąte).

Łatwo jest napisać, że takie ciągi są potrzebne, ale nic z tego, niestety, nie wynika. Od fachowego i profesjonalnego planu oczekujemy wskazania, gdzie takie ciągi miałyby rację bytu, jaki byłby koszt i jakie zyski dla pasażera.

43. Wnosimy o określenie, jakie analizy marketingowe mają służyć monitorowaniu realizacji planu, jakie badania wyników operatorów, itd. (str. 93, akapit drugi, wyliczenie nr 1, podwyliczenie nr 4).

To są jedynie ogólne hasła, pytanie co się za nimi kryje w rzeczywistości.

44. Wnosimy o zmianę interwału, w którym przeprowadzane są kompleksowe badania ruchu (str. 96, akapit drugi, wypunktowanie pierwsze), z 10 do 5 lat.

45. Wnosimy o zmianę interwału, w którym przeprowadzane są badania opinii społecznej (str. 96, akapit drugi, wypunktowanie pierwsze), z 10 do 5 lat.

Komunikacja, kultura transportowa i potrzeby ludzi zmieniają się na tyle szybko, że badania sprzed 10 lat mają często wartość jedynie historyczną. Dla sprawnego zarządzania komunikacją władze miasta potrzebują aktualnych danych.

46. Wnosimy o dodanie w tabeli 18 (str. 102, kolumna trzecia, wiersz trzeci, wypunktowanie czwarte) obok hasła „informacja dynamiczna o czasie przyjazdu na przystanek” słów „a także o niskopodłogowości pojazdu”.

Podobny wniosek Towarzystwo Benderowskie złożyło do Urzędu Miejskiego Wrocławia. Do czasu, aż wszystkie pojazdy w komunikacji będą niskopodłogowe, taka informacja jest kluczowa dla pasażera niepełnosprawnego.

47. Wnosimy o dodanie w pierwszym akapicie na str. 103, że ta informacja powinna być aktualizowana przy każdej zmianie, przez cały rok.

Dzisiaj, niestety, informacje o czasie przejazdu nie zawsze znajdują się na przystankach. Z niewiadomych przyczyn Wydział Transportu nie informuje na przystankach o godzinach odjazdu w Wigilię, Sylwestra czy święta Wielkiej Nocy.

48. Wnosimy o wykreślenie z punktu 10.3 wszelkich wzmianek o metrze, wraz z mapką.

Dywagacje o metrze (niezależnie od tego, w jakiej perspektywie czasowej się sytuują), w sytuacji gdy z innych zapisów planu wynika, że obecny zakres komunikacji tramwajowej lub autobusowej może być nawet ograniczony, jest niedorzecznością. Gmina nie planuje w żadnej, nawet długoterminowej perspektywie, realizacji licznych ważnych inwestycji tramwajowych.

Zamiast tego wnosimy o przeprowadzenie rzetelnej analizy kolei miejskiej, wraz z możliwością zaangażowania finansowego budżetu Wrocławia. Taka analiza dotyczyć będzie o wiele realniejszej perspektywy i dotyczyć będzie tematu, który możliwy jest do wdrożenia.

Dziwi nas też interpretacja wyników referendum. Jego wyniki nie są co prawda wiążące, jednak głosujący odrzucili możliwość budowy metra i trudno mieć argumenty za społecznym poparciem dla tej inicjatywy. Prezydent Rafał Dutkiewicz słusznie uznał ten wynik za wotum nieufności wobec pomysłu.

49. Wnosimy o konkretne określenie w punkcie 10.2 akapit czwarty, jakimi metodami (faktycznymi i prawnymi) może nastąpić zintegrowanie systemu miejskiego z transportem regionalnym (str. 107).



Metody podobnej koordynacji znane są od lat na Zachodzie, ale funkcjonują też w Polsce (np. KZK GOP, ZTM Warszawa, MZKZG Gdańsk); pewną metodę przewiduje też ustawa o związkach metropolitalnych. Warto, żeby plan nie poprzestawał na ogólnikach, ale zawierał analizę, jakie możliwości stawia przed władzami samorządowymi polskie prawo.

50. Wnosimy o wykreślenie akapitu trzeciego na str. 109, a także zastąpienie go realną i rzeczową analizą kolei miejskiej, która obejmie takie tematy, jak: możliwe linie, możliwe przystanki, oczekiwane częstotliwości, a także możliwość uzupełnienia przez gminę planowanej przez województwo dolnośląskie sieci kolejowej.

Autor pisze, że „konieczne jest przeprowadzenie wnikliwej analizy” kolei miejskiej, a także „należy rozważyć opcje strategiczne”. Dlaczego sam nie przeprowadza tej analizy i nie rozważa opcji strategicznych? Gdzie jest analiza dotychczasowych pomysłów i projektów kolei miejskiej/aglomeracyjnej, a zwłaszcza - planów województwa dolnośląskiego w zakresie poszerzenia częstotliwości? Gdzie jest analiza możliwości dodatkowego wkładu miasta Wrocławia?

W imieniu Towarzystwa Benderowskiego

Aleksandra Zienkiewicz