

## **UWAGI DO PROJEKTU ZMIAN STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WROCŁAWIA**

**Polski Klub Ekologiczny, Okręg Dolnośląski, Koło przy Politechnice Wrocławskiej**

Opracował: mgr inż. arch. Tomasz Zaborowski

### **II.2.2.3.2 Parkowanie samochodów** zamienić na „System parkingowy”.

Należy zwrócić uwagę na całościowe traktowanie systemu parkingowego, nie tylko parkowanie samochodów, ale też rowerów.

Wskazać na potrzebę budowy dużych parkingów rowerowych przy szczególnych obiektach, skupiających duże ilości ludzi i węzłach komunikacyjnych (np. Dworzec Główny PKP, Dworzec Świebodzki PKP, Dworzec Nadodrże PKP, Rondo Reagana), parkach (mówi się o tworzeniu dużych parkingów samochodowych a nie wspomina o rowerowych). Wykreślić zapis: „Dąży się do powiększenia ogólnie dostępnych parkingów przy dużych parkach publicznych”. Uzasadnienie: należy całościowo dążyć do ograniczenia generacji ruchu motorowego w mieście. Parki, jako obiekty publiczne, powinny być lepiej obsługiwane komunikacją zbiorową (KZ) i rowerową. Charakter rekreacyjny parków predestynuje je do włączenia sieć tras pieszych rowerowych oraz uwolnienia od uciążliwości ruchu motorowego – kształtowanie proekologicznych zachowań mieszkańców.

**II.2.2.3.6** Mowa jest o miejscach postojowych dużych statków hotelowych. Brak jest jednakże konkretów w tej kwestii, w tym wskazania miejsca takiego postoju.

### **II.2.2.3.7 Ruch rowerowy.**

Wprowadzić zapis analogiczny jak w przypadku KZ – zwiększenie udziału ruchu, zwłaszcza w śródmieściu, z intencją zmniejszenia ruchu samochodów w mieście (zgodność z zapisami Polityki Transportowej (PT)).

Wprowadzić zapis o możliwości prowadzenia tras rowerowych pasami rowerowymi w jezdniach – dążeniu do wyznaczania pasów rowerowych.

Wprowadzić zapis o konieczności uspołnieniu tras rowerowych.

**II.2.3.2** Zapis: "W *Studium* wprowadza się ustalenia ograniczające możliwości budowy jednopoziomowych monofunkcyjnych hipermarketów i supermarketów z wyjątkiem obszaru wydzielonego w przybliżeniu *AOW* oraz pasa do niej przylegającego od strony centralnej części miasta, a także pasa o szerokości około 1 km wzdłuż granicy miasta, a na całym obszarze miasta dąży się do wprowadzenia takich ograniczeń. Ograniczenie to nie odnosi się do adaptacji na cele handlowe obiektów o wartościach historycznych." jest niejasny. Postuluje się wprowadzenie zapisu, ograniczającego dopuszczalność budowy wielkopowierzchniowych centrów handlu detalicznego do miejsc urbanistycznie zintegrowanych z zabudową miejską, dobrze obsługiwanych zrównoważonymi środkami transportu. Dopuszczanie budowy takich obiektów na obrzeżach miasta uznaje się za niezgodne z założeniami zrównoważonego rozwoju, w tym z PT miasta, mającą na celu ograniczenie motorowego ruchu drogowego.

**II.2.4.1.3** Zaliczyć do działań: ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz zrównoważonych rodzajów transportu.

Wskazać na konieczność zapewnienia dobrej obsługi ośrodków usługowych (ogólnomiejskich, dzielnicowych i wyspecjalizowanych) szynową KZ.

Ośrodki usługowe powinny być wyznaczane tylko w miejscach posiadających dobrą obsługę KZ.

### **III.1.3.6 Sieć tras rowerowych. Uwarunkowania.**

Zamieścić zapis analogiczny jak w przypadku ruchu pieszego: obecnie ruch rowerowy w mieście jest poważnie upośledzony na skutek braku spójnego systemu tras rowerowych i organizacji ruchu drogowego nie uwzględniającej wymagań ruchu rowerowego.

Zamieścić zapis o nieskuteczności dokumentów określających rozwój transportu rowerowego w mieście: *Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych* i *Standardów projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej*. *Koncepcja* nie jest realizowana, jej zapisy nie są zawsze uwzględniane przy realizacji nowych dróg. Nowopowstające trasy rowerowe często nie spełniają wymagań stawianych w *Standardach*.

Zwrócić uwagę, że upośledzenie ruchu rowerowego utwierdzone jest także przez nowe inwestycje (np. Rondo Reagana). Uzasadnienie: Przebudowy układu ulicznego prowadzone są pod kątem przepustowości ruchu samochodowego, natomiast ruch rowerowy często jest dalej upośledzany. Poważnym problemem jest organizacja sygnalizacji świetlnej, dyskryminująca ruch rowerowy (i pieszy), zwłaszcza na obszarach śródmiejskich. Istnieje problem niewłaściwych nawierzchni nowo projektowanych ciągów rowerowych – względy estetyczne wygrywają z funkcjonalnością (nierówna, łupana kostka brukowa). Dużym problemem jest nasilanie się konfliktów ruchu rowerowego z ruchem pieszym, powodowane ciągami pieszo-rowerowymi, lub prowadzeniem dróg rowerowych przy chodnikach.

Pkt. 1 Wykreślić sformułowanie „Wydaje się by imponująca” , zamienić sformułowanie: „miejscowo” na „w większości”.

### III.1.3.6 Sieć tras rowerowych. Kierunki zagospodarowania przestrzennego.

Zapisy *Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych* powinny zostać przeniesione do Studium. Notka, mówiąca, że uwzględnia się w Studium zapisy *Koncepcji* jest niewystarczająca. Studium jest dokumentem oficjalnym i nadrzędnym w stosunku do innych dokumentów uchwalanych przez Radę Miejską. Obecnie mamy do czynienia z sytuacją, kiedy prowadzi się działania wykraczające poza założenia Studium, co wydaje się sprzeczne z ideą Studium, które powinno wyznaczać pożądane kierunki rozwojowe, a nie ograniczać się tylko do niezbędnego minimum. Obecnie mamy do czynienia z marginalnym traktowaniem transportu rowerowego w mieście. Zgodnie z PT w obszarach śródmiejskich należy mu nadać rangę priorytetową. Wprowadzenie twardych zapisów do Studium jest jednym ze sposobów dostosowania zapisów politycznych do założeń PT. W tym celu proponuje się także:

Pkt. 1 Wykreślić frazę „w miarę możliwości”. Analogicznych zapisów nie stosuje się w przypadku innych rodzajów transportu, co świadczy o dyskryminacji transportu rowerowego.

Zamieścić zapis nt. dostosowania jakości tras rowerowych stosownie do ich kategorii zgodnie z wytycznymi zawartymi w *Standardach projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej* (współczynniki opóźnienia i wydłużenia), wśród niezbędnych działań są:

- zapewnienie ciągłości systemu tras rowerowych  
Uzasadnienie: obecna sieć tras rowerowych jest niespójna i nieciągła. Należy świadomie projektować trasy rowerowe pod kątem usprawnienia ruchu rowerowego, a nie jako element uboczny przy realizacji dróg motorowych.
- zapewnienia dobrej jakości nawierzchni tras rowerowych. Uzasadnienie: nawierzchnia obecnie projektowanych tras rowerowych często nie spełniają wymagań ustalonych we wrocławskich *Standardach projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej*. Dotyczy to także nawierzchni asfaltowej
- reorganizacji sygnalizacji świetlnej pod kątem sprawności ruchu rowerowego.  
Uzasadnienie: obecne trasy rowerowe charakteryzują się dużym współczynnikiem opóźnienia ze względu na dyskryminację ruchu rowerowego (i pieszego) na skrzyżowaniach z drogami samochodowymi.

### III.1.3.7 Ruch pieszy. Uwarunkowania.

Pkt 3. Zwrócić uwagę, że upośledzenie ruchu pieszego utwierdzone jest także przez nowe inwestycje (np. Rondo Reagana). Uzasadnienie: szerokości chodników na ciągach pieszych nie odpowiadają natężeniom ruchu pieszego ani zapisom PT, mówiącym o priorytecie ruchu pieszego na terenach śródmiejskich. Przebudowy układu ulicznego prowadzone są pod kątem przepustowości ruchu samochodowego, natomiast ruch pieszy (KZ i rowerowy) często jest dalej upośledzany. Poważnym problemem jest organizacja sygnalizacji świetlnej, dyskryminująca ruch pieszy (i rowerowy), zwłaszcza na obszarach śródmiejskich. Istnieje problem niewłaściwych nawierzchni nowo projektowanych ciągów pieszych – względy estetyczne wygrywają z funkcjonalnością (nierówna, łupana kostka brukowa), co m.in. powoduje konflikty z ruchem rowerowym.

### **III.1.3.7 Ruch pieszy. Kierunki zagospodarowania przestrzennego.**

Pkt 3. Zamienić zapis: „Należy dążyć w miarę możliwości” na „Dąży się”.

Pkt.6 Wymienić konkretne propozycje usytuowania dzielnicowych stref pieszych - zgodność z systemem ośrodków usługowych.

Dopisać kolejne punkty:

- Należy dążyć do reorganizacji sygnalizacji świetlnej pod kątem sprawności ruchu pieszego zgodnie z założeniami PT nadającymi priorytet ruchowi pieszemu na obszarach śródmiejskich

Uzasadnienie: obecne ciągi piesze charakteryzują się dużym współczynnikiem opóźnienia ze względu na dyskryminację ruchu pieszego (i rowerowego) na skrzyżowaniach z drogami samochodowymi. Stan ten jest niezgodny z zapisami PT.

- Należy dążyć do poszerzenia chodników w strefach centralnych oraz wymiany nawierzchni na wygodną i bezpieczną dla pieszych, także niepełnosprawnych ruchowo.

### **III.1.3.8 Transport publiczny.**

Zamieścić zapis o dążeniu do uwolnienia torowisk tramwajowych od ruchu samochodowego. Wymienić konkretne postulowane torowiska do uwolnienia.

### **Rys. 9 System tras rowerowych**

Wyznaczyć przebieg tras rowerowych biegnące przez centrum miasta w kierunkach N/S i E/W.

Uwzględnić trasę N/S biegnącą przez centrum miasta w ciągu ulicy Szewskiej i Widok (zgodnie z zapisami *Koncepcji*)

Uwzględnić trasę N/S w ciągu ulic P.Skargi w kierunku Dworca Głównego wraz z przejazdem pod torami (tunelem w ul. Stawowej lub bocznym tunelem dworcowym dla pieszych).

Uwzględnić trasę N/S w ciągu ulicy Jedności Narodowej.

Skorygować przebieg trasy N/S w ciągu ulicy Wyszyńskiego – zapewnić prosty przebieg głównym korytarzem ulicznym. Uzasadnienie: główna trasa rowerowa prowadzona w strefie ruchu uspokojonego nie gwarantuje odpowiednich parametrów (współczynniki opóźnienia i wydłużenia).

### **Rys. 7 System transportowy.**

Proponuje się zmianę nazwy rysunku na „Transport drogowy i kolejowy”, lub wprowadzenie zamiast niej nowej mapy pt. „Podstawowy system transportowy”, który uwzględniałby główne ciągi drogowe, kolejowe, KZ, rowerowe i piesze.

## **Rys. 2 Kompozycja.**

Postuluje się zakaz projektowania budynków wysokościowych poza obszarami śródmiejskimi i wielofunkcyjnymi centrami. Uzasadnienie: budowa wysokościowców poza obszarami centralnymi powoduje generację zbędnego ruchu, co jest sprzeczne z założeniami PT miasta. Budynki wysokościowe mają swoje jedyne racjonalne uzasadnienie w postaci funkcji prestiżowej i symbolicznej. Inne względy, w tym szeroko rozumiane względy ekologiczne i ekonomiczne, wskazują na nieracjonalność budynków wysokościowych, dlatego ich budowę należy dopuszczać w wyjątkowych przypadkach, w skrupulatnie dobranych miejscach. Za niewłaściwe miejsca do lokalizacji takich budynków uznaje się m.in. Widawę, Psie Pole i Bielany.

## **Rys. 8 Transport publiczny.**

Wobec promocji Bielan Wrocławskich jako ośrodka usługowego rangi ogólnomiejskiej, postuluje się doprowadzenie tam transportu szynowego (kolej miejska lub tramwaj). Brak obsługi ośrodka usługowego oraz osiedli mieszkaniowych i zgrupowań przemysłowych powstałych wokół niego spranymi systemami zrównoważonego transportu jest niezgodny z PT miasta oraz założeniami zrównoważonego rozwoju.