

Paweł Tryka

ul. Stawowa 2a Ręków

55-050 Sobótka

*Wpłynęło
lex*

*p. B. Kalisza
gt*



Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Plac Powstańców Warszawy 1, 50-153 Wrocław

dot. konsultacji społecznych prowadzonych w ramach przedsięwzięcia: „Budowa wydzielonej trasy transportu zbiorowego – METROBUS – przebudowa infrastruktury technicznej”.

W związku z planami budowy wydzielonej jezdni dla autobusów nazwanej „metrobusem” chciałbym zgłosić do w/w projektu uwagi o następującej treści:

1. Linia tramwajowa na Nowy Dwór i Muchobór Wielki jest zapisana we wszystkich mpzp obejmujących obszar wymienionych osiedli, co więcej mieszkańcy byli wielokrotnie zapewniani, także przez Prezydenta Dutkiewicza, że jej budowa jest priorytetem. Odstąpienie od jej budowy oznacza, iż jeden z najważniejszych aktów prawa miejscowego jakim jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest przez Władze Wrocławia degradowany do nic nie znaczącego opracowania. Jest to również działanie wbrew uchwalanym przez Radę Miejską uchwałom oraz wykazujące niezgodność z obowiązującymi dokumentami z zakresu planowania przestrzennego (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), a także z zakresu organizacji transportu (Wrocławska Polityka Mobilności i Plan Generalny Rozwoju Transportu Szynowego we Wrocławiu).
2. Z mieszkańcami nie zostały przeprowadzane żadne konsultacje społeczne dotyczące rezygnacji z budowy linii tramwajowej, zostali oni postawieni przed faktem dokonany. Co więcej podczas specjalnej sesji Rady Miasta okazało się, że decyzję dotyczącą rezygnacji z budowy linii tramwajowej podjął Prezydent Miasta nie bazując na żadnych rzetelnych analizach.
3. Magistrat nie dysponuje ponadto żadnym profesjonalnym opracowaniem obejmującym porównanie kosztów budowy, eksploatacji, a także zysków społecznych z tytułu budowy trasy metrobusu lub tramwaju. Opracowanie przedstawione pod koniec stycznia przez Zbigniewa Komara ma wątpliwą wartość merytoryczną ze względu na pojawiające się w nim błędy obliczeniowe i merytoryczne (zamiast taktu 15' poza szczytem komunikacyjnym przyjęto takt 20')

dla tramwajów). Podważa to rzetelność niniejszego dokumentu i stwarza wątpliwość, czy nie było to działanie celowe mające na celu ukazanie wariantu tramwajowego jako gorszego od metrobusu.

4. Dyrektor Zbigniew Komar stwierdził, że w przyszłości nie wyklucza przebudowy jezdni metrobusowej dla potrzeb tramwaju. Wiąże się to z koniecznością poniesienia nakładów inwestycyjnych, a także w większym stopniu będzie negatywnie oddziaływać na środowisko aniżeli w przypadku wykonania docelowego połączenia od razu. Co więcej w przypadku takim wiadukt nad torami kolejowymi musiałyby być budowane wg przepisów obowiązujących dla tramwajów, przez co upada kluczowy argument Dyrektora Komara o możliwości zastosowania krótszego podjazdu i tym samym obniżenie jego kosztów.
5. Tramwaj jest z zasady środkiem transportu bardziej ekologicznym niż autobus, podczas jego eksploatacji wydzielanych jest mniej zanieczyszczeń, płynów eksploatacyjnych oraz charakteryzuje się mniejszą emisją hałasu, szczególnie przy odpowiednio utrzymanym torowisku.
6. W wariantcie tramwajowym możliwe jest zastosowanie tzw. „zielonych torowisk”, które przyczyniają się do zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej, tłumią hałas, wpisują się w koncepcję proekologicznego i zrównoważonego transportu oraz podnoszą walory estetyczne. W przypadku wyboru wariantu jezdni dla metrobusu cała trasa zostanie pokryta asfaltem lub innym materiałem bitumicznym.
7. W przypadku tramwaju ciężar zostaje rozłożony liniowo na szyny tramwajowe, a nie punktowo na jezdnię jak w przypadku metrobusu, tym samym w mniejszym stopniu niszczy podłoże.
8. Pojazdy zasilane akumulatorami wymagają ich okresowej wymiany. Wiąże się to z koniecznością wytworzenia nowych akumulatorów, w trakcie czego wykorzystuje się wiele rzadkich metali i powstaje wiele toksycznych odpadów. Proces produkcji akumulatorów należy uznać za wysoce nieekologiczny. Problemem jest ponadto odzysk i unieszkodliwianie zużytych akumulatorów.
9. Wariant metrobusowy nie zapewnia dostatecznej obsługi osiedla Muchobór Wielki w związku z niewystarczającą szerokością rezerwy terenowej pomiędzy przęsłami mostu nad rzeką Ślężą. Most ten był projektowany dla wariantu tramwajowego. Wytrasowanie przejazdu metrobusu na wspólnej jezdni z innymi pojazdami stawia w wątpliwym świetle jego podstawowe założenia tak często powtarzane przez miejskich urzędników, a mianowicie: wysoką jakość obsługi, niezależność na zjawiska kongestii, bezkolizyjność z innymi środkami transportu, szybkość przemieszczania.
10. Trasa metrobusu kończy się przy Pl. Teatralnym, który bez koniecznej przebudowy nie jest przystosowany do zawracania autobusów, co więcej konieczna byłaby budowa stacji zasilania dla akumulatorów. Pasażerowie chcący kontynuować podróż skazani będą do przejścia około 200 metrów do najbliższego większego węzła komunikacji tramwajowej (przystanek Świdnicka). Trasa tramwajowa mogłaby prowadzić z Nowego Dworu lub Muchoboru Wielkiego bezpośrednio

w inne rejony miasta będące celami podróży dla mieszkańców (Plac Dominikański, Arkady, Dworzec Główny, kampus akademicki przy Placu Grunwaldzkim).

11. Zgodnie z zapowiedziami tabor na linii metrobusu miał być przegubowy i wysokopojemny, tymczasem w analizie Dyrektora Komara przyjęto jego pojemność na poziomie 100 pasażerów/pojazd, co jest równoznaczne z zastosowaniem taboru solo wykorzystywanego obecnie do obsługi mniej uczęszczanych kierunków.
12. Tramwaj charakteryzuje się większą pojemnością, co przy założeniu chęci przewiezienia tej samej grupy ludzi wiąże się z koniecznością zakupu większej ilości taboru metrobusowego i zatrudnieniem większej liczby kierowców.
13. W związku z likwidacją zajezdni autobusowej przy ul. Grabiszyńskiej w przypadku realizacji wariantu metrobusowego konieczna będzie rozbudowa zajezdni przy ul. Obornickiej (co może być trudne ze względu na ograniczoną rezerwę terenową), bądź budowa nowej zajezdni.
14. Wybór wariantu tramwajowego może skutkować zastąpieniem kilku linii autobusowych taborem tramwajowym, co nie jest brane pod uwagę w przypadku metrobusu.
15. W przypadku wyboru wariantu tramwajowego Miasto ma pewność otrzymania dotacji z UE, co jest wątpliwe w przypadku wyboru metrobusu. Jeśli okaże się, że projekt wydzielonej jezdni dla autobusów nie otrzyma dofinansowania na zebranie dokumentacji, złożenie wniosku i przeprowadzenie koniecznych prac projektowych dla linii tramwajowej może być już za późno.

Z poważaniem,

Paweł Tryka

159/2015

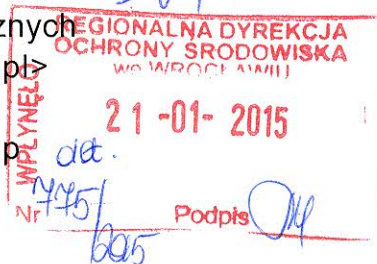
Wrocław

Temat: Metrobus - uwagi w ramach konsultacji społecznych

Nadawca: Konrad Niemoński <konrad.niemonski@wp.pl>

Data: 2015-01-21 09:12

Adresat: sekretariat@rdos.wroclaw.pl, kum@um.wroc.pl



Witam,

w związku z konsultacjami społecznymi nalegam aby uwzględnić w nich poprzedni projekt linii tramwajowej gdyż:

- unia europejska promuje transport szynowy jako bardziej ekologiczny
- w związku z powyższym miasto może uzyskać do 85% dofinansowania z EU
- linia tramwajowa wraz z infrastrukturą znajduje się w planach zagospodarowania dla danej dzielnicy
- na podstawie powyższych planów zagospodarowania część mieszkańców dokonywała decyzji o zakupie nieruchomości
- tramwaje nie utkną w korkach w centrum tak jak autobusy (oddzielny pas metrobusa planowany jest jedynie do dw. świebockiego a dalej po normalnych drogach)
- tramwaj zabiera więcej ludzi
- dzięki powyższym dwóm punktom linia tramwajowa będzie pojemniejsza i bardziej punktualna co oznacza że większa ilość ludzi będzie zachęcona by przesiąść się do niej z samochodów
- pojazdy elektryczne (tramwaje) nawet po uwzględnieniu produkcji prądu i tak tworzą mniej zanieczyszczeń niż silniki diesla autobusów które musiałyby obsługiwać tę samą trasę z tą samą przepustowością

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe punkty uważam że miasto powinno się jeszcze raz zastanowić nad koncepcją linii tramwajowej.

Z wyrazami szacunku,

Konrad Niemoński

229/10.15

REGIONALNA DYREKCCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA

WPLYNYŁO

19-01-2015

544/2015

W001
19

Temat: Projekt budowy "metrobusa" na osiedle Nowy Dwór we Wrocławiu.

Nadawca: "Krzysztof Paszko" <krzysztof.paszko@gmail.com> Podpis email

Data: 2015-01-19 00:28

Adresat: <sekretariat@rdos.wroclaw.pl>

J. B. Zaleski
OK

Szanowna Regionalna Dyrekcjo Ochrony Środowiska,

Piszę w sprawie konsultacji społecznych w sprawie decyzji budowy „metrobusa” na osiedle Nowy Dwór we Wrocławiu.

Jestem mieszkańcem Wrocławia, który codziennie od kilku lat dojeżdża do pracy w rejonie ulicy Strzegomskiej i chciałbym zabrać głos w sprawie projektu budowy szybkiego połączenia autobusowego na w/w ulicy.

Według mojej opinii projekt „metrobusa”, który jest forsowany przez miasto nie powinien doczekać się realizacji, ponieważ nie rozwiąże on problemów komunikacyjnych w okolicy.

Jedynie ekologiczny i szybki transport w postaci tramwaju może choć w części rozwiązać ogromny chaos komunikacyjny w okolicy. Przez nieudolną politykę komunikacyjną miasta jestem zmuszony do zwiększania natężenia ruchu samochodowego ze względu na brak sensownej i sprawnej alternatywy w dojeździe do mojego miejsca pracy.

Niestety miasto nie chce w żaden sposób słuchać opinii mieszkańców zamieszkujących okolicę lub dojeżdżających do pracy w okolicznych firmach. Urzędnicy miejscy kierują się wyłącznie niższą ceną realizacji inwestycji „metrobusa”, chcąc stworzyć projekt, który nie przystaje do nowoczesnych i przyszłościowych standardów komunikacji zbiorowej.

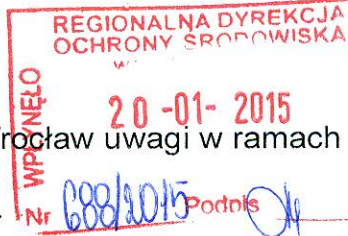
Popieram całkowicie listę argumentów za budową linii tramwajowej Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia, zamieszczonej pod tym linkiem:

<http://tumw.pl/tumw-domaga-sie-budowy-trasy-tramwajowej-na-nowy-dwor/>

Proszę RDOŚ o wydanie negatywnej decyzji środowiskowej dla projektu „metrobusa” na osiedle Nowy Dwór oraz jednoczesne pozytywne zaopiniowanie wariantu tramwajowego.

Z poważaniem,
Krzysztof Paszko

127/2015



608/2015
P.B. Zaleska

Temat: WOOS.4210.23.2014.BZ.17 - Metrobus Wrocław uwagi w ramach konsultacji społecznych

Nadawca: Grzegorz Janoska <grzesiu-z1@o2.pl>

Data: 2015-01-20 14:21

Adresat: sekretariat@rdos.wroclaw.pl, kum@um.wroc.pl

Szanowni Państwo,

wnoszę kilka uwag i zapytań dotyczących decyzji środowiskowej dla projektu "Budowa wydzielonej trasy ekologicznego transportu zbiorowego we Wrocławiu – METROBUS".

Temat
spół
Nadawca
Data

- Czym cechuje się ekologiczność METROBUSu?
- Jakie korzyści będą zrealizowane w związku z budową pasów dla autobusów zamiast linii tramwajowej?
- Jakiej wielkości będzie emisja spalin do środowiska przez pojazdy obsługujące wydzieloną trasę METROBUS?
- Czy były przeprowadzone szczegółowe analizy czasu postoju na przystankach oraz sygnalizacjach świetlnych na trasie METROBUSu - wpływa to bezpośrednio na emisję spalin?
- Jaka szkodliwość dla środowiska będzie w przypadku zastosowania autobusów elektrycznych, które wyposażone są w kondensatory i baterie, które zawierają związki bardzo szkodliwe dla otoczenia?
- Jak się ma do siebie tramwaj zasilany bezpośrednio z trakcji, a autobus elektryczny, w którym co jakiś czas należy wymienić szybko zużywające się baterie?
- Jaki jest stosunek możliwości przewozowych trakcji szynowej (tramwaju) oraz METROBUSU do ilości emitowanych zanieczyszczeń (ogólnie - spalin, płynów eksploatacyjnych etc)?

Z poważaniem,
Grzegorz Janoska

Temat
spół
Nadawca
Data

100 / 2015



P.B. Zaleska
9

Temat: Wniosek do projektu "Budowa wydzielonej trasy ekologicznego transportu zbiorowego we Wrocławiu - METROBUS"

Nadawca: Tomek <decomposed06@gmail.com>

Data: 2015-01-16 09:38

Adresat: sekretariat@rdos.wroclaw.pl, kum@um.wroc.pl

Szanowni Państwo.

Chciałbym złożyć wniosek do projektu o nazwie Budowa wydzielonej trasy ekologicznego transportu zbiorowego we Wrocławiu - METROBUS".

Pierwsza sprawa

Proszę o zbadanie wpływu na środowisko emisji dwóch środków transportu - autobusu i tramwaju na trasie Nowy Dwór (krzyżówka) - Dworzec Świebodzki. Aktualnie w szczycie odjeżdża tam średnio 10 autobusów solo i 13 autobusów przegubowych dających łączną podaż miejsc wynoszącą 2950 osób (przy założeniu 100 osób w autobusie solo i 150 w autobusie przegubowym). Tą samą liczbę osób zamiast w 23 autobusach można przewieźć w 10 tramwajach o pojemności 300 osób każdy (tramwaj NGT12 dla Drezna wg polskich norm) lub 13 tramwajach o pojemności 225 osób (tramwaje NGT8 dla Krakowa).

Chciałbym aby porównano emisyjność i koszty utrzymania wliczając koszty osobowe (obsada motorniczych i kierowców).

Druga sprawa

Opierając się na obserwacjach stwierdzam, że dzięki obecnemu ustawieniu świateł średni postój autobusu na skrzyżowaniach typu Nowodworska / Gubińska wynosi 1,5 minuty - nie wliczam tu postoju koniecznego na wymianę pasażerów. Przy ilości 46 autobusów przejeżdżających przez takie skrzyżowanie daje statystycznie 13 godzin postoju jednego autobusu dziennie na każdym skrzyżowaniu. Chciałbym aby zbadano długość postoju na każdym skrzyżowaniu dla każdego autobusu i oszacowano jaką emisję zanieczyszczeń w tym czasie ten autobus przekaże do atmosfery wliczając hałas. Pragnę przypomnieć, że w przypadku trakcji tramwajowej podczas postoju nowoczesny tramwaj nie emituje żadnych zanieczyszczeń.

Pozdrawiam

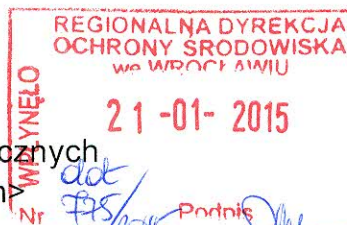
Tomasz Szymczyszyn

Litewska 2/17

51-354 Wrocław

<http://www.phototrans.eu/>

159/2015

**Temat:** Metrobus - uwagi w ramach konsultacji społecznych**Nadawca:** Cezary Raczyński <cezary280@gmail.com>**Data:** 2015-01-20 18:03**Adresat:** sekretariat@rdos.wroclaw.pl, kum@um.wroc.pl

Witam!

Chciałbym się podzielić uwagami dotyczącymi projektu Metrobus.

Mieszkańcy Nowego Dworu i Muchoboru Wielkiego codziennie, w porannych i popołudniowych godzinach szczytu zmagają się z gigantycznymi korkami na ulicy Strzegomskiej, które często ciągną się od skrzyżowania ulicy Strzegomskiej z Rogowską do okolic Wrocławskiego Parku Przemysłowego. Część z tych osób, aby dojechać do centrum miasta wybiera transport publiczny. Jednak on też zawodzi. Pociągi kursujące z Nowego Dworu jeżdżą za rzadko i często są już bardzo zatłoczone. Druga opcja to autobusy. Wygrywają one, ale tylko na krótkim odcinku ulicy Strzegomskiej na której został utworzony bus-pas. Niestety, gdy specjalny pas się kończy, autobusy utykają na długi czas w korku. Są one przepełnione. Obciążenie, stanie (lub poruszanie się z małą prędkością) sprawia, że ilość spalin które się wydobywają się z rur wydechowych autobusów jest wysoka co nie sprzyja środowisku. Zniechęceni tym faktem mieszkańcy Nowego Dworu oraz Muchoboru Wielkiego wolą stać w korku ale w swoim, dużo wygodniejszym samochodzie. Receptą na to zjawisko miała być od dawna obiecywana linia tramwajowa, która nagle została zamieniona na Metrobus. Pomysł z początku wydawał się trafiony (autobusy poruszające się po osobnym pasie), ale po krótkim zastanowieniu, pojawia się więcej wad niż zalet tego projektu.

Projekt Metrobus zakłada aby po wydzielonej jezdni poruszały się zwyczajnie autobusy z silnikiem spalinowym oraz wielkopojemne autobusy z silnikiem elektrycznym. Trasa nie byłaby bardzo ekologiczna ponieważ większość kursujących tam pojazdów to autobusy zasilane ropą. Autobusy elektryczne stanowiłyby mały procent poruszających się tam pojazdów.

Autobusy elektryczne to także nie sprawdzone pojazdy. We Wrocławiu nie odbyły się żadne testy w pełni elektrycznych autobusów. Dodatkowo elektryczne pojazdy wielkopojemne są mało używane w innych miastach świata. Zakup niesprawdzonej technologii spowoduje wzrost kosztów związanych z budową potrzebnej infrastruktury w zajezdniach. Autobusy elektryczne poruszają się dzięki specjalnym akumulatorom, które trzeba ładować. Jest to technologia która dopiero się rozwija. Nieznana jest żywotność takich urządzeń. Takie akumulatory trzeba później zutylizować co może negatywnie wpływać na środowisko. Autobusy to pojazdy które są projektowane na 10-15 lat pracy. Stare pojazdy trzeba sprzedawać lub zezłomować. Nie jest to korzystne dla środowiska gdyż stare autobusy wydzielają więcej spalin niż nowsze pojazdy. Więc gdy sprzedajemy mniej nowoczesny tabor, przedsiębiorstwa które go kupują przyczyniają się do dalszego zanieczyszczenia środowiska. Aby autobusy mogły się poruszać w pełni sprawne, wymaga się aby wszystkie płyny, smary itp. były uzupełniane. Istnieje konieczność utylizowania tzw. "olejów pracowanych". Awaria autobusu to ryzyko wycieku płynów eksploatacyjnych i wchłonięcie ich przez glebę. Myślę że to co przedstawiłem powyżej dowodzi że budowanie wydzielonej jezdni autobusowej na Nowy Dwór i Muchobór Wielki jest bardzo złym pomysłem.

Dużo lepiej wybudować, od dawna obiecywaną, linię tramwajową na te osiedla. Głównym wadą według "władzy" jest koszt budowy linii tramwajowej. Metrobus ma być tańszy dzięki unijnemu dofinansowaniu. Jednak dodatkowe pieniądze są niepewne, ponieważ Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju podkreślało, że w miastach posiadających tramwaje preferowany będzie rozwój właśnie tej formy rozwoju, a dofinansowanie może wynieść nawet 85% kosztów inwestycji. Tramwaje nie stoją w korku. Z Metrobusem tak nie będzie bo gdy wyjedzie z wydzielonego pasu, autobusy mogą utknąć w korku. Kolejną

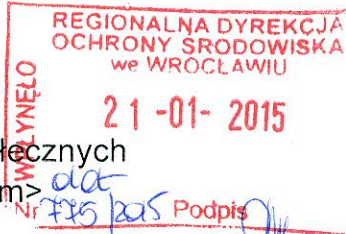
zaletą jest brak zanieczyszczenia powietrza przez tramwaj. Tramwaje są projektowane na 30-40 lat jazdy. Dowodem są chociażby Konstale 105 jeżdżące we Wrocławiu. Początkowo wydające się drogie rozwiązanie takie jak budowa linii tramwajowej zwrócą się w przyszłości bo są one bardziej odporne na przemijający czas. Proponowana przeze mnie budowa linii tramwajowej na Nowy Dwór i Muchobór Wielki ma także zaletę w postaci generowania mniejszej ilości hałasu. Odpowiednio wytłumione torowisko, pokryte trawą, sprawi że w mieście pojawi się więcej zieleni, a tramwaje będą ciszej jeździć. Dodatkowo trawa pomaga w regulacji bilansu wodnego ziemi. Torowisko tramwajowe to także mniej latarni potrzebnych do oświetlenia. Pas autobusowy wymaga oświetlenia w całości, a trasa tramwajowa tylko w pewnych miejscach.

Mam nadzieję że na Muchobór Wielki i Nowy Dwór powstanie ekologiczna trasa tramwajowa.

Pozdrawiam,

Cezary Raczyński

19/01/2015



Temat: Metrobus - uwagi w ramach konsultacji społecznych

Nadawca: Andrzej Lepka <andrzejlepka@gmail.com>

Data: 2015-01-20 23:35

Adresat: sekretariat@rdos.wroclaw.pl

Nie zgadzam się, ba budowę fanaberii wymyślonej przez Prezydenta Rafała Dutkiewicza, o mylącej nazwie „metrobus”, która prowadzić miałaby na Nowy Dwór.

Jako mieszkaniec Wrocławia, domagam się rzeczowej dyskusji oraz podjęcia tematu przez urzędników, który sygnalizowany jest od paru lat w mediach, czyli ZREALIZOWANIA obowiązującego prawa i postulatów, dotyczących komunikacji na osiedle Nowy Dwór.

Poniżej wklejam krótkie streszczenie problemu, pod którym podpisuję się imieniem i nazwiskiem.

Adres:

Uważam, że tramwaj jest lepszą opcją niż „metrobus”:

Nie zg

myśl

- na tramwaj można uzyskać środki unijne – do 85% kosztów inwestycji. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju podkreślało, że w miastach posiadających tramwaje preferowany będzie rozwój właśnie tej formy rozwoju. W przypadku „metrobusa” ewentualne dofinansowanie pozostaje niepewne,
- pozwoli na dojazd bez przesiadki do głównych węzłów (np. Dworzec Główny PKP, pl. Grunwaldzki – w zależności od wybranej trasy po już istniejących torach) i do innych rejonów miasta, z „metrobusa” trzeba będzie się przesiadać;
- nie stoi w korku w centrum, jak autobus;
- nie zanieczyszcza bezpośrednio naszych organizmów, jak autobusy z silnikiem Diesla (to one będą jeździć głównie po buspasie, bo autobusów elektrycznych ma być kupionych tylko 12).
- jest zgodny z obowiązującym studium zagospodarowania przestrzennego (przyjęte uchwałą nr L/1467/10)

Mieszkańcy Nowego Dworu niejednokrotnie jasno wyrażali chęć budowy właśnie tramwaju, a nie buspasa. Ekspertyza Politechniki Wrocławskiej udowodniła też, że budowa wiaduktu tramwajowego nie jest wcale droższa niż budowa wiaduktu dla autobusów.

Ostatnie zaangażowanie mieszkańców, w tym także pikietowanie na przystanku linii 139, w każdym cywilizowanym mieście powinno dać do zrozumienia, że komunikacja miejska nie jest błahym tematem, którym sterować można odgórnie.

Poza tym, jestem oburzony zachowaniem urzędników (szczególnie Pana Komara), którzy mając media oraz mieszkańców EKSPERTYZAMI w tym temacie, świadczącymi o korzyściach płynących z metrobusa, nie są w stanie ich nikomu przedstawić!

Zdegustowany mieszkaniec,
Andrzej Lepka

4/1/2015

P. B. Zaleski

Temat: Konsultacje społeczne - połączenie komunikacji na Nowy Dwór (Metrobus/Tramwaj)
Nadawca: Wojciech Walczak <wwa@itmaxi.com>
Data: 2015-01-13 16:50
Adresat: sekretariat@rdos.wroclaw.pl

WPROSZONA
OCHRONY ŚRODOWISKA
we WROCŁAWIU
14-01-2015
Nr 459/2015
Podpis

Uważam że w postępowaniu konieczne jest rozważenie także wariantu tramwajowego, planowanego od dawna przez władze miejskie. Uważam, że ten wariant jest lepszy dla mieszkańców, tańszy w dalszej perspektywie, ale także bardziej ekologiczny. Domagam się też otwartego dla mieszkańców spotkania z urzędnikami RDOŚ i magistratu.

Budowa buspasa jest niezgodna z prawem

Buspas teoretycznie może być zbudowany na podstawie tzw. zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Warto jednak zauważyć, że Urząd Miejski Wrocławia powinien przestrzegać nie tylko prawa krajowego, także prawa lokalnego. Zgodnie z art. 30 ustawy o samorządzie gminnym, prezydent wykonuje uchwały rady miejskiej – nie może zatem samowolnie od nich odstępować.

Uchwały Rady Miejskiej jasno mówią o tramwaju. Obowiązujące studium zagospodarowania przestrzennego (przyjęte uchwałą nr L/1467/10) stanowi, że „Planuje się rozwój tras komunikacji szynowej w kierunku Nowego Dworu i Muchoboru Wielkiego”. Podobnie obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, m.in. plan dla terenów przemysłowych w rejonie ul. Strzegomskiej, w obrębie Grabiszyn (uchwała z dnia 30 grudnia 2004 r.), który mówi że „obowiązuje torowisko tramwajowe”. Budowa buspasa, by była legalna, wymaga odpowiedniej zmiany studium i planów zagospodarowania.

Argumenty za budową tramwaju

Uważam, że tramwaj jest lepszą opcją niż „metrobus”:

- na tramwaj można uzyskać środki unijne – do 85% kosztów inwestycji. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju podkreślało, że w miastach posiadających tramwaje preferowany będzie rozwój właśnie tej formy rozwoju. W przypadku „metrobusa” ewentualne dofinansowanie pozostaje niepewne;
- pozwoli na dojazd bez przesiadki do głównych węzłów (np. Dworzec Główny PKP, pl. Grunwaldzki – w zależności od wybranej trasy po już istniejących torach) i do innych rejonów miasta, z „metrobusa” trzeba będzie się przesiadać;
- nie stoi w korku w centrum, jak autobus;
- nie zanieczyszcza bezpośrednio naszych organizmów, jak autobusy z silnikiem Diesla (to one będą jeździć głównie po buspasie, bo autobusów elektrycznych ma być kupionych tylko 12).

Mieszkańcy Nowego Dworu niejednokrotnie jasno wyrażali chęć budowy właśnie tramwaju, a nie buspasa. Ekspertyza Politechniki Wrocławskiej udowodniła też, że budowa wiaduktu tramwajowego nie jest wcale droższa niż budowa wiaduktu dla autobusów.

Cieszymy się, że Prezydent Wrocławia zadeklarował, że powróci do budowy tramwaju, gdyby nie udało się pozyskać finansowania na „metrobus”. Apelujemy jednak, by tę decyzję podjąć już teraz, by nie czekać na ewentualne decyzje ministerstwa. Rozpoczęcie planowania trasy tramwajowej już teraz pozwoli jak najszybciej mieszkańcom Nowego Dworu i Muchoboru Wielkiego cieszyć się szybkim i sprawnym transportem.

Uzasadnienie

A. Tramwaj jest o wiele bardziej ekologicznym środkiem transportu i powinien być preferowany w środowisku miejskim.

Tabor:

1. Czas eksploatacji wagonów tramwajowych wynosi około 40 lat, podczas gdy autobusy wymieniane są już po około 10–15 latach. Dowodem na długowieczność pojazdów szynowych są będące wciąż we Wrocławiu w eksploatacji pojazdy Konstal 105 wyprodukowane w drugiej połowie lat 70. XX wieku. Wiek 30 lat osiągają już także pierwsze wyprodukowane na świecie niskopodłogowe tramwaje drugiej generacji, które kursują we

Francji, a z racji wciąż bardzo dobrego stanu technicznego, nie przewiduje się zakończenia ich eksploatacji w dającym się przewidzieć horyzoncie czasowym. Należy również zaznaczyć, że technika taborowa stoi obecnie już na tak wysokim poziomie, że wyprodukowany dziś tramwaj za 30-40 lat nie będzie ustępował funkcjonalnością nowemu, tak jak wagony Konstal 105 ustępują dziś nowoczesnym tramwajom niskopodłogowym. Ponadto praktyka przedsiębiorstw transportu kolejowego oraz tramwajowego pokazuje, że pojazdy szynowe są podatne na działania modernizacyjne przedłużające ich żywotność. Fakt ten decyduje o znacznie mniejszym obciążeniu środowiska zużytymi pojazdami.

2. Powyższe związane jest z faktem znacznie wolniejszego zużywania się układu napędowego tramwaju. Energoelektroniczne elementy układu rozruchowego nie zużywają się mechanicznie, nie wymagają wymian i regeneracji (w odróżnieniu od silników spalinowych i mechanicznych skrzyń biegów).

3. Z racji braku silników spalinowych, w tramwajach nie stosuje się olejów silnikowych, a zatem nie występuje konieczność utylizacji olejów przepracowanych. Znacznie zmniejszone zagrożenie wyciekami płynów eksploatacyjnych do środowiska w przypadku awarii (obecność oleju przekładniowego jedynie w przekładniach głównych). Brak zagrożenie pożarem lub wybuchem spowodowanym przez materiały ropopochodne w przypadku wypadku.

4. Funkcja hamowania elektrodynamicznego znacznie zmniejsza zużycie elementów ciernych w hamulcach mechanicznych oraz zmniejsza emisję pyłu pochodzącego ze ścierających się okładzin do środowiska.

5. Brak obciążenia środowiska zużytymi oponami. Zestawy kołowe tramwajów mogą być wielokrotnie regenerowane.

6. W przypadku autobusów elektrycznych trudno obecnie ocenić żywotność baterii trakcyjnych, a przez to częstotliwość ich wymiany i konieczności utylizacji. Brak jest doświadczeń z intensywnej eksploatacji autobusów elektrycznych o dużych pojemnościach pasażerskich.

7. Rekuperacja energii z możliwością zwrotu do sieci zmniejsza zużycie energii elektrycznej. W przypadku budowy nowej infrastruktury i eksploatacji nowoczesnego taboru skuteczna rekuperacja może redukować zużycie energii o 30%.

Torowiska:

8. Torowiska bezpodsypkowe wymagają bardzo znikomą ilość czynności utrzymaniowych (szlifowanie szyn), co w odróżnieniu do wymaganych regularnych remontów warstw nawierzchni jezdni drogowych nie powoduje powstawania odpadów (np. gruzu asfaltobetonowego z wymienianych warstw ścieralnych).

9. Torowiska tramwajowe nie wymagają stosowania środków chemicznych w utrzymaniu zimowym. Wymagają odśnieżania w znikomym stopniu, co zmniejsza ruch odśnieżarek zimą.

10. Torowiska tramwajowe nie wymagają oświetlenia na całej długości, co przyczynia się do zmniejszenia zużycia energii. Na trasie tramwajowej między centrum miasta a Nowym Dworem wiele odcinków nie będzie wymagać oświetlenia po zmroku, czego będzie wymagać jezdnie autobusowa.

11. Zastosowanie torowisk pokrytych roślinnością zwiększa powierzchnię czynną biologicznie w mieście, a w szczególności przyczynia się do:

Regulacji bilansu wodnego – torowiska trawiaste są w stanie zatrzymać średnio 70% trafiającej na nie w ciągu roku wody z opadów atmosferycznych. Zjawisko to przyczynia się do redukcji ilości wody odprowadzanej do kanalizacji, a przez to umożliwia projektowanie mniej pojemnych i tańszych systemów odwodnienia. Znacząco redukuje też możliwość wystąpienia przypadków przepełnienia kanalizacji w wyniku intensywnych opadów. Ponadto pozostała część wody odpływającej z toru zatrąwionego jest czystsza od spływającej z jezdni i innych powierzchni szerszych.

Regulacji temperatury – schładzanie powietrza i redukcja zjawiska „miejskich wysp ciepła”, które wzmagają występowanie i efekty ekstremalnych zjawisk pogodowych. Zieleń redukuje ten efekt poprzez pobieranie energii potrzebnej do fotosyntezy, chłodzenie przez parowanie (energia potrzebna do odparowania 1 litra wody chłodzi 200 m³ powietrza o 10°C), zapobieganie nadmiernemu nagrzewaniu się powierzchni. Jest to szczególnie ważne, gdy zatrąwione torowisko w gęsto zabudowanej przestrzeni miejskiej jest jedynym zielonym elementem ulicy.

Redukcji zanieczyszczeń powietrza – na powierzchniach roślin osadzają się cząstki szkodliwych dla ludzi i zwierząt pyłów. Część z nich może być przez rośliny przetwarzana lub wiązana w ich strukturze. Powoduje to lokalną redukcję zanieczyszczeń zawieszonych w powietrzu, czemu sprzyja lokalizacja torowisk trawiastych

blisko miejsca ich emisji od transportu samochodowego.

Redukcji hałasu pochodzącego z pojazdów – emisja hałasu od tramwajów występuje głównie w dolnej części pojazdów (silniki, przekładnie, hałas toczenia). Podwozia pojazdów szynowych są zakryte, co powoduje odbicie hałasu w kierunku toru i stłumienie go tam w roślinnej zabudowie.

Redukcji hałasu odbitego, co jest istotne w gęstej zabudowie.

B. Wycinka drzew

Trudno też zgodzić się z faktem, że budowa jezdni w centrum miasta o takiej długości, nie oddziałuje w znaczący sposób na środowisko.

Investycja wymaga m.in. wycinki ok. tysiąca drzew. Uważamy, że to znacząca ingerencja w środowisko, która uzasadnia przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Re...

po...

ha...

Wojciech Walczak

ul. Strońska 2/13

50-540 Wrocław

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

240/2015

ZARZĄD OSIEDLA MUCHOBÓR WIELKI WE WROCŁAWIU
ul. Stanisławowska 99,54-611 Wrocław
E-mail: radaosiedla@muchoborwielki.wroclaw.pl
http://muchoborwielki.pl/rada-osiedla
860 rocznica powstania Muchoboru 1155 - 2015 .

P. B. Zolnier

Wrocław, 19 styczeń 2015 rok .



W. Góral

**Regionalna Dyrekcja
Ochrony Środowiska we Wrocławiu,
50-951 Wrocław, pl. Powstańców Warszawy 11**

W imieniu Rady Osiedla Muchobór Wielki we Wrocławiu w załączeniu przedkładam treść naszego wystąpienia do Prezydenta Wrocławia w sprawie połączenie Osiedla Muchobór Wielki z centrum Miasta linią tramwajową .

Wnoszę o dołączenie tego pisma do dokumentacji w przedmiocie konsultacji społecznych odnośnie projektu budowy wydzielonego pasa dla komunikacji zbiorowej tzw. Metrobusa.

Radny Osiedlowy
Przewodniczący Zarządu Osiedla
Jarosław Góral

Przewodniczący Zarządu
Osiedla Muchobór Wielki
Jarosław Góral
Jarosław Góral

Zał.1 – odpis pisma z dnia 19 stycznia 2015 roku w sprawie połączenie Osiedla Muchobór Wielki z centrum Miasta linią tramwajową .

Wrocław ,19 stycznia ,2015 rok.

**Prezydenta Miasta Wrocławia
50-107 Wrocław, ul. Sukiennice 9**

Działając w imieniu Rady Osiedla - na podstawie uchwały XIX /117 /15 w sprawie wystąpienia przez Radę Osiedla Muchobór Wielki z pisemnym wnioskiem do Miasta o budowę linii tramwajowej łączącej centrum miasta Wrocławia z osiedlem Muchobór Wielki - oraz mieszkańców Osiedla Muchobór Wielki, wnoszę o ponownie o przeanalizowanie możliwości poprawy komunikacji zbiorowej na Osiedle poprzez połączenie Osiedla z centrum Miasta linią tramwajową oraz pragnę przedstawić ostateczne stanowisko Rady Osiedla Muchobór Wielki dotyczące rozwoju komunikacji miejskiej na Osiedlu.

Rada Osiedla podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w piśmie z dnia 10 lutego 2014 roku w sprawie budowy linii tramwajowej adresowanym do Prezydenta Wrocławia oraz w piśmie z dnia 27 października 2014 adresowanym do Wydziału Inżynierii Miejskiej w sprawie realizacji Trasy Strzegomskiej , niniejszym pismem precyzuje i wnosi dodatkowe uwagi.

Muchobór Wielki jest Osiedlem, które przez ostatnie 20 lat było w czołówce najszybciej rozwijających się Osiedli Wrocławia. Liczba mieszkańców Muchoboru Wielkiego wzrosła w tym czasie drastycznie – od kilku (2-3) tysięcy w 1993 r. do ponad 15 tys. w 2014 r.

Niestety rozwój demograficzny Muchoboru nie pociągnął za sobą proporcjonalnego rozwoju komunikacji miejskiej łączącej Osiedle z innymi częściami miasta. Z tego powodu duża część mieszkańców korzysta z komunikacji indywidualnej co generuje na osiedlu korki i zatory drogowe.

Najlepszym rozwiązaniem spełniającym oczekiwania mieszkańców osiedla, jest linia tramwajowa łącząca centrum Wrocławia i Muchobór Wielki, przez Nowy Dwór i Muchobór Mały. Urząd miasta oraz lokalni politycy od wielu lat obiecują Mieszkańcom Muchoboru realizację takiej linii. Budowa linii tramwajowej przyniesie więcej korzyści i będzie bardziej efektywnym wykorzystaniem publicznych funduszy.

Na szczególną uwagę zasługuje fakt ,że jest ona zapisana w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia uchwalonej przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 20 maja 2010 (L/1467/10).

Linia tramwajowa oraz pętla tramwajowa, są także uwzględnione w Miejsowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla Muchoboru Wielkiego uchwały Rady Miasta:

- **XI/224/03 – Pętla tramwajowa**
- **XXV/817/00 – Mińska**

Na początku zeszłego roku Urząd Miasta zaprezentował koncepcję Metrobusu, który miałby łączyć Centrum z Nowym Dworem i stanowić alternatywę dla linii tramwajowej.

Radni Rady Osiedla Muchobór Wielki spotkali się w dniu 24 października 2014 roku w godzinach 11.30 do 13.30 w siedzibie Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Miejskiego we Wrocławiu z zastępcą Dyrektora Departamentu - panem Zbigniewem Komarem oraz Kierownikiem Projektu z Zespołu ds. Rozwoju Transportu Szynowego panią Paulina Tyniec-Piszcz. Celem spotkania było omówienie możliwości wydłużenia projektu Metrobusu na osiedle Muchobór Wielki, do pętli przy ul. Trawowej. W wyniku spotkania oraz dalszej korespondencji, uzyskaliśmy informację, że przeprowadzone pomiary parametrów układu drogowego od wyjazdu z Futura Park, przez Rondo Pileckiego, przejazd kolejowy, most nad rzeką Ślężą do istniejącej jezdni ul. Strzegomskiej wykazały niestety, że nie jest możliwe zapewnienie na tym odcinku oddzielnej jezdni dla ruchu autobusowego. Podczas spotkania dyskutowano także nad możliwością poprowadzenia na Osiedle linii tramwajowej i Urzędnicy nie byli w stanie przedstawić twardych, naukowych lub społecznych analiz uzasadniających brak możliwości budowy linii na osiedle. Urzędnicy Wydziału Inżynierii Miejskiej oparli się tylko na przypuszczeniach i domniemaniach .

Władze miasta już 12 lat temu (uchwalenie mpzp) umówiły się z

ówczesnymi i nowymi mieszkańcami, że Mińską pojedzie tramwaj; nie wyjaśniono dlaczego teraz ma być inaczej, a przede wszystkim jakie korzyści będą dla mieszkańców Muchoboru Wielkiego, w sytuacji, gdy pętla metrobusa będzie na Nowym Dworze, a pętla tramwajowa miała być na ulicy Roślinnej, a więc w środku osiedla Muchobór Wielki. Jeszcze we wrześniu 2013 roku urzędnicy stwierdzali, że jest to priorytet inwestycyjny miasta.

Zdaniem Rady Osiedla obecna koncepcja Metrobusu :

1. Jest niezgodna z uchwalonym przez Radę Miejską, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia,
2. Uniemożliwia połączenie z Muchoborem Wielkim, ze względu na pozostawienie rezerwy terenowej tylko na linię tramwajową,
3. Naraża budżet miasta na nie uzyskanie dofinansowania z Unii Europejskiej, gdyż Organ Unii Europejskiej, który decyduje o przydziale funduszy preferuje transport szynowy w miastach, który już taki posiadają. Unia Europejska nie finansuje rozwiązań tymczasowych jakim ma być trasa Metrobusu.

Ponieważ projekt Metrobusu nie zapewni dobrego skomunikowania Muchoboru Wielkiego Rada Osiedla Muchobór Wielki w dniu 7 stycznia 2015 podjęła Uchwałę Nr XIX / 117 / 15 w sprawie wystąpienia przez Radę Osiedla Muchobór Wielki z pisemnym wnioskiem do Miasta o budowę linii tramwajowej łączącej centrum miasta Wrocławia z osiedlem Muchobór Wielki.

W obecnym układzie transportowym, linia tramwajowa przecinałaby linię kolejową, dlatego Rada Osiedla proponuje wprowadzić rozwiązania techniczne skonsultowane z inżynierami z Politechniki Wrocławskiej np. w postaci tramwaju zasilanego częściowo z akumulatorów. Rozwiązanie takie stosowane jest np. w Nicei, gdzie tramwaj jest zasilany z akumulatorów na odcinku około 500 metrów Podobne rozwiązanie jest stosowane w Gdyni w trolejbusach. W celu uzyskania dodatkowych szczegółów technicznych takiego rozwiązania, możemy zorganizować konsultacje ze wspomnianymi inżynierami.

Uważam, że zrealizowanie przez Miasto propozycji Rady Osiedla przyczyni się to do poprawy warunków życia mieszkańców naszego Osiedla, Osiedla Muchobór Mały oraz Osiedla Nowy Dwór poprawi się ich samopoczucie, wzrośnie zaufanie do władz Miasta. Rada Osiedla ma nadzieję, że wskazane przez Radę zmiany zostaną wdrożone do realizacji w możliwie

najkrótszym terminie.

Radny Osiedlowy
Przewodniczący Zarządu Osiedla
Jarosław Góral

Sporządził:
Michał Garstka, Radny Osiedlowy
Komisja ds. Komunikacji Rady Osiedla

Przewodniczący Zarządu
Osiedla Muchobór Wielki
Jarosław Góral
Jarosław Góral

Kopia pisma do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu, pl. Powstańców Warszawy 11 , 50-951 Wrocław.
2. Pani Urszula WANAT, Radna Miasta Wrocławia.
3. Towarzystwo Upięszania Miasta Wrocławia,