

Raport nr 3

2. etap konsultacji
Społecznych Planu
Zrównoważonej
Mobilności Miejskiej
dla Wrocławia

Wrocław, 9 września 2018

Dokument przygotowany przez



Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Tadeusz Mincer



Wykonawca generalny:
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

1. Wstęp	4
1.1. Cel 2. etapu konsultacji	4
1.2. Opis 2. etapu konsultacji	4
2. Forum Zrównoważonej Mobilności	4
2.1. Opis Forum	4
2.2. Uwagi zebrane na planszach	5
2.3. Uwagi zebrane podczas „Gry o miasto”	10
2.4. Uwagi zebrane na kartkach	10
2.5. Refleksje osób prowadzących Forum	12
3. Warsztaty z interesariuszami	12
3.1. Opis warsztatów	12
3.2. Wizja	13
3.3. Obszary Planu	14
3.4. Cele szczegółowe	14
3.5. Działania	15
4. Konkluzje	20
4.1. Sugestie wobec struktury Planu	20
4.2. Wnioski	20

1. Wstęp

1.1. Cel 2. etapu konsultacji

Celem drugiego etapu konsultacji było przedyskutowanie kwestii kluczowych – jakie działania będą najbardziej efektywne, by miasto było przyjazne dla wszystkich grup społecznych i użytkowników przestrzeni miejskiej.

Interesariusze oraz mieszkańcy wypracowywali na warsztatach rozwiązania, które warto wdrożyć, by poprawić funkcjonalność systemu transportowego oraz zapewnić mieszkańcom dostęp do przestrzeni publicznej wysokiej jakości.

Na tym etapie skonstruowaliśmy również wizję, obszary oraz cele szczegółowe Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.



1.2. Opis 2. etapu konsultacji

Podczas drugiego etapu konsultacji odbyły się dwa wydarzenia:

- 1) Forum Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – skierowane do mieszkank i mieszkańców Wrocławia;
- 2) warsztaty skierowane do interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia.

2. Forum Zrównoważonej Mobilności

2.1. Opis Forum

30 czerwca 2018 roku na bulwarze Xawerego Dunikowskiego mieszkańcy Wrocławia mieli okazję porozmawiać o komunikacji w mieście i przedyskutować wstępne kierunki przyjęte dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia (PZMM).

Zależało nam, by wyjść z naszymi działaniami poza zamknięte pomieszczenia oraz by przedstawić ideę zrównoważonej mobilności mieszkańcom, którzy zazwyczaj nie uczestniczą w spotkaniach konsultacyjnych.

Główną atrakcją Forum była gra drużynowa, która spełniła także rolę narzędzia konsultacyjnego oraz edukacyjnego. Gra została opracowana na potrzeby wydarzenia, a dostępne projekty wynikały z propozycji rozwiązań zebranych na spotkaniach z interesariuszami.



Każdy zainteresowany dostał szansę wybrania projektów miejskich, które – według niego – powinny zostać zrealizowane. Jego zadanie polegało na przekonaniu do swoich wyborów reszty drużyny. Wygrywała grupa, której udało się najbardziej poprawić jakość życia we Wrocławiu.

Mimo sporych rozbieżności w wynikach poszczególnych drużyn, udało się osiągnąć zamierzony cel – gra przyczyniała się do ożywionej dyskusji pomiędzy mieszkańcami, co pozwoliło zebrać opinie na temat proponowanych kierunków działań.

Uczestnicy Forum chętnie korzystali z punktu informacyjnego oraz punktu konsultacyjnego, dzieląc się opiniami na temat wstępnie przyjętych założeń dla planu mobilności. Czekają tam na nich plansze z pytaniami związanymi z planem mobilności.



Pytano m.in. o to, czy mieszkańcy byliby skłonni zmienić środek transportu na bardziej ekologiczny, czy byliby gotowi ograniczyć przestrzeń do parkowania, by piesi mieli więcej miejsca na chodniku oraz czy chcą wypożyczać środki transportu, czy wolą je posiadać.

Wiele osób zatrzymywało się na dłużej w strefie Forum i uczestniczyło we wszystkich punktach programu. Ci, którzy mieli mniej czasu, mogli także wyrazić swoją opinię, wypełniając przygotowany formularz.

2.2. Uwagi zebrane na planszach

Na terenie Forum umieszczono plansze z pytaniami dotyczącymi wrocławskiej mobilności. Uczestnicy dodawali swoje komentarze – czasem było to krótkie „tak”, czasem dłuższa wypowiedź. Mieszkańcy mieli również wiele pytań, na które na bieżąco odpowiadali organizatorzy Forum.



1. Proszę dokończyć zdanie: **Chciałbym / chciałabym, by Wrocław był ... (jaki? przymiotnik) lub miał ... (czegoś więcej / mniej).**
 - zielony (x 2);
 - bardziej zielony (x 2);
 - zielony i cichy (eliminacja nadmiernego hałasu drogowego);
 - więcej zieleni;
 - więcej zieleni (parki, skwery, zielen przy ulicach i między blokami);
 - czysty;
 - czystszy;
 - mniej zanieczyszczony;
 - mniej spalin, więcej rowerów;
 - rzeka dla ludzi;
 - kontynuować przyłączanie mieszkań do sieci ciepłowniczej Fortum;
 - karać spalanie śmieci – ostro i stanowczo;
 - mniej brukowy.
 - miastem przyjaznym mieszkańcom (x 2) (zwłaszcza pieszym i rowerzystom);
 - przyjazny dla mieszkańców;

- Wrocław = mieszkańcy, niech będą wyrozumiali dla innych, kierowcy dla rowerzystów, rowerzyści dla pieszych i na odwrót;
- sprytny, uśmiechnięty, efektywny, estetyczny;
- przyjemny;
- bezpieczny (x 2);
- wzorowanym na najlepszych rozwiązaniach (np. z Holandii i Danii);
- miał metro;
- tramwaj wodny, więcej linii tramwajowych;
- miał niestandardowe rozwiązania – gondole itp.;
- dobrze zaplanowane przestrzenie dla wszystkich;
- dobrze skomunikowany;
- bez korków;
- uregulowany ruch samochodowy – w tym skuteczna kontrola prędkości;
- niższą zabudowę;
- rewitalizacja przedmieścia, Olbina, Hub;
- kolorowy;
- otwarty i tolerancyjny (x 2);
- queerowy;
- różnorodny.

2. Proszę dokończyć zdanie: *Chciałbym / chciałabym po Wrocławiu przemieszczać się ... (jak? przysłówek):*

- płynnie, bez korków;
- szybko i wygodnie;
- szybko, bezpiecznie, ekologicznie;
- bez korków, szybko;
- szybko, sprawnie, przyjemnie;
- szybko i ekologicznie;
- płynnie, bezpiecznie, dużo pieszo;
- szybko i sprawnie i przede wszystkim płynnie;
- sprawnie, szybko, wygodnie, bez postojów;

- szybko, sprawnie i bezpiecznie, ograniczając przy tym zatrucie środowiska;
- sprawnie (wiele możliwości komunikacji, łatwość przesiadania się pomiędzy różnymi środkami transportu, skomunikowanie połączeń, np. pomiędzy koleją aglomeracyjną, autobusami a tramwajami);
- bezstresowo (x 2);
- bezpiecznie (x 3);
- beztrudno (bezpiecznie, chętnie, wystarczająco szybko i powoli);
- sprawnie i bezpiecznie, łącznie auto, komunikacja miejska i rower;
- ekologicznie;
- tak, żeby inni mieszkańcy mieli ciszę i czyste powietrze;
- hulajnogą;
- rowerowo;
- drogą rzecznią (kanałami);
- wygodnie;
- ekologicznie i bezpiecznie;
- rowerem po ścieżkach;
- jestem zadowolona z komunikacji miejskiej;
- tramwajem dobrze – praca → dom (1 Maja – Pilczyce), coraz więcej ścieżek – dobry kierunek.

3. Czy ze względu na poprawę bezpieczeństwa jesteś skłonny / skłonna zaakceptować ograniczenia w ruchu samochodowym? (tak | nie)

- tak – 19;
- nie – 4.

Dodatkowe komentarze:

- Nie, bezpieczeństwo to nie ograniczanie ruchu, tylko świadomość, edukacja, kultura.
- Tak, nie chcemy autostrad w mieście.
- Wizja zero – priorytetem.
- Dążymy do wizji zero,

- *Poprawa bezpieczeństwa jazdy zależy od zmiany kultury – przyczyną wypadków jest brawura jazdy.*
- *Tak – bo to lepiej dla zdrowia ludzi oraz środowiska.*
- *Tak – miasto musi być bezpieczne dla mieszkańców.*
- *Tak – mniej miejsca dla aut (parkingów i węższe ulice) równe jest większemu szczęściu wszystkich mieszkańców (bezpieczeństwo, miejsce, bez troska, życie).*
- *Tak – pod warunkiem zapewnienia alternatywnych środków transportu.*
- *Nie ma realnej alternatywy.*
- *Tak – zwłaszcza w centrum.*

4. Czy dla zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez samochody byłbyś skłonny / byłabyś skłonna przesiąść się z auta na inny środek transportu (tramwaj, kolej, autobus, rower)?

(tak / nie)

- *tak – 26;*
- *nie – 2.*

Dodatkowe komentarze:

- *Po Wrocławiu przemieszcza się zbyt wiele aut przewożących tylko kierowcę. Potrzeba uświadczenia mieszkańców i zachęcenia ich do zminimalizowania użytkowania aut.*
- *Kolej aglomeracyjna.*
- *Rower.*
- *Od S-bahn po tramwaj.*
- *Nie – brak alternatyw.*
- *Już się przesiadłem na rower.*
- *Tak, ale obecnie mieszkam na Gaju, a pracuję na Kowalach. Transport publiczny tam to katastrofa, zajmuje 1,5 godziny – autem 0,5 godziny. Na rower trochę za daleko i raczej latem. Rozważam rower / hulajnogę elektryczną.*

- *Tramwaj, rower – taniej i mniej problemów.*
- *Park & Ride – zwiększyć częstotliwość tramwajów i pociągów. Bilet na tramwaj i pociąg łączony.*
- *Już to robię, chociaż różnie to bywa. Ważne, by transport autobusowy był czysty.*
- *Kwestia przyzwyczajenia (jeżdżenie autem).*
- *Tak – pod warunkiem dobrego połączenia transportem zbiorowym.*
- *Tak – czyste powietrze i cisza powinny być priorytetami.*
- *Tak – tylko wprowadźmy egzekucję tej polityki. Oraz wygodę, niezawodność i punktualność.*

5. Czy chciałbyś / chciałybyś, aby piesi mieli więcej miejsca na chodniku, nawet jeśli wiąże się to z ograniczeniem przestrzeni do parkowania? (tak / nie)

- *tak – 31;*
- *nie – 3.*

Dodatkowe komentarze:

- *Aby auta nie parkowały na ścieżkach rowerowych.*
- *Ale jednocześnie budujemy parkingi wielopoziomowe, nigdy nie idźmy tylko w jedno rozwiązanie.*
- *Wszyscy mieszkańcy są pieszymi, a ci niepełnosprawni nie mogą być wykluczeni.*
- *Każdy chodnik powinien umożliwiać przynajmniej przejazd wózkem dziecięcym lub dla niepełnosprawnych (obecnie wiele chodników nie spełnia tego kryterium).*
- *Chodniki są dla pieszych.*
- *Parkowanie pod ziemią, chodnik dla pieszych.*
- *Tak jak przez 99% ludzkości i historii.*
- *Tak, przy przystankach komunikacji miejskiej.*

- *Tak, dużo dróg rowerowych.*
- *Tak, abyśmy sobie (piesi i mobilni) wzajemnie nie przeszkadzali.*
- *Więcej miejsca dla pieszych na powierzchni. Ruch drogowy schowany pod ziemię (parkingu podziemne, tunele).*

6. Czy uważasz, że dojazd dzieci do szkół rowerem, autobusem lub tramwajem czy też dojście pieszo jest dobrą alternatywą dla odwożenia ich samochodem? (tak / nie / dlaczego?)

- *tak – 18;*
- *to zależy – 1.*

Dodatkowe komentarze:

- *Tak – ekologicznie i fajnie.*
- *Tak – dlaczego hodować małe grubaski?*
- *Tak, nie tworzymy smogu, jesteśmy bliżej natury, ruch jest zdrowy, bo lubimy rower, bo wspólnie spędzamy czas, nie stoimy w korkach (unikamy korków – nie to, co autem).*
- *Tak – ale to jest nierealne, potrzebna jest głęboka zmiana stylu życia i mentalności.*
- *Tak – sam tak jeździłem.*
- *Tak – ruch to zdrowie.*
- *Tak – rower jest dobrą alternatywą, dodatkowo powinno się zapewniać dogodny dojazd do szkoły.*
- *Tak – bo to zdrowiej.*
- *Tak – nie ma uzasadnienia dla przejazdu autem, dojazd inaczej jest prospołeczny.*
- *Tak – do żłobka rowerem.*
- *To zależy – stworzyć dogodne warunki do alternatywnych form komunikacji. Obecna komunikacja miejska we Wrocławiu to nieporozumienie – generalnie tak.*
- *Tak – samodzielny dojazd do szkół uczy samodzielności (szkoły*

podstawowe znajdują się zazwyczaj w niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania – brak potrzeby dowożenia dziecka samochodem).

- *Tak – można poznawać ludzi, miejsca... Dzieci uczą się otwartości na świat.*
- *Tak: odciążenie dojazdów, zwiększenie bezpieczeństwa dzieci przy szkołach (mniej aut = mniej wypadków), uczenie Wrocławian od małego korzystania z alternatywnych do samochodu środków transportu.*
- *Tak – obecnie rodzice jeżdżą okrężnymi trasami i powodują większy ruch, autobus (schoolbus) dla lokalnych szkół i przedszkoli, przedszkola i żłobki przy dużych zakładach pracy, uczymy dobrych wzorców poruszania się po mieście.*

7. Czy jesteś skłonny wypożyczyć środek transportu zamiast go posiadać, jeśli byłoby to bardziej opłacalne? (tak / nie)

- *tak – 23;*
- *nie – 2.*

Dodatkowe komentarze:

- *Zwłaszcza samochód.*
- *Więcej pojazdów! Zbyt mała liczba w centrum, zbyt dużo na obrzeżach, lepsze zarządzanie flotą lub tańsze przejazdy do centrum.*
- *Dobrze byłoby, gdyby można było wypożyczyć nie tylko przy pomocy smartfona. Tylko również może wtedy, gdy działa terminal, a jest z tym różnie. Problemem jest też bardzo kiepski stan rowerów z wypożyczalni.*
- *Efektywniej, taniej, więcej miejsca i uśmiechu.*
- *Kwestia zaufania do pozostałych mieszkańców. Sam używam Vozilli i City Bike'a i sobie chwalę – jest to*

„responsywne” rozwiązanie – zależnie od pory dnia czy wielkości bagażu dobieram dogodny środek transportu.

- *Wypożyczam poza godzinami szczytu – płacenie za minuty stania w korkach spowodowanych złą organizacją ruchu przez miasto jest mocno frustrujące.*
- *Sugeruję wypożyczalnie rowerów, hulajnóg elektrycznych.*
- *Taniej, brak stałych opłat, brak problemów z bieżącym utrzymaniem.*
- *Przydałby się carsharing, nie tylko fee-flow (jak Vozilla).*
- *Auta potrzebuję okazjonalnie, wolę nie płacić za utrzymanie auta, jeśli z niego nie korzystam.*
- *Po co mi ciężarowe, jak się robi remont domku? Więcej rowerów transportowych, parkingu na przystankach dla właścicieli aut, które mało jeżdżą.*

8. Czy chciałbyś / chciałabyś, aby w centrum Wrocławia było więcej przestrzeni przyjaznych i bezpiecznych dla pieszych i rowerzystów, jeśli wymaga to ograniczenia ruchu samochodowego i parkowania?

- *tak – 22,*
- *nie – 3.*

Dodatkowe komentarze:

- *Więcej zieleni i siłownie na powietrzu.*
- *Więcej drzew w centrum miasta.*
- *Nie, obecnie nie mamy alternatywnych dróg np. do Kazimierza Wielkiego, zamykamy przejścia podziemne, stawiamy światła, które dodatkowo tamują ruch. Celem jest, aby auta jak najszybciej zniknęły z dróg, a będzie to możliwe, gdy jak najszybciej osiągną miejsce docelowe.*
- *Tak – lepsza przestrzeń, bezpieczniejsze, mniej zanieczyszczeń, tak, by było przyjazne otoczenie.*

- *Tak – miasto budowane jest dla ludzi, nie dla aut, każdy z nas jest pieszym, a tylko niektórzy są kierowcami, bezpieczne trasy rowerowe (niepołączone z ulicami pełnymi aut) zachęcają do korzystania z alternatywnych środków transportu.*
- *Tak – ściśle centrum miasta dla pieszych i rowerów.*
- *Tak – bez hałasu i smrodu.*
- *Tak – sam zrezygnowałem z auta i okazało się, że w ogóle go nie brakuje – MPK, Vozilla i City Bike mi je zastępują, zależnie od aktualnej potrzeby.*
- *Tak – oczywiście, najpierw pieszy, potem rowerzysta, potem transport zbiorowy (przed rowerzystą nawet), a na końcu samochód (przestrzeń dla ludzi).*
- *Tak – będzie bezpieczniej.*
- *Tak – ruch samochodów poza centrum. W centrum tylko alternatywne środki komunikacji.*

Dodatkowe komentarze i propozycje:

- *Nowe osiedla powinny uwzględniać usługi.*
- *OC dla rowerzystów.*
- *Nie wpuszczać „gigantów” (wielkich statków) wycieczkowych na Odrę.*
- *Doinwestować torowiska.*
- *Walka z dzikimi parkingami.*
- *Park & Ride.*
- *Integracja taryfowa aglomeracji.*
- *Bilety aglomeracyjne.*
- *Pokazać badania i wyliczenia.*
- *Kursy tramwajów co 7, 5 minut w szczycie*
- *Miasto również dla niepełnosprawnych.*
- *Rzeka dla mieszkańców.*
- *Większa flota i bardziej urozmaicona (przykłady: Praga, Wiedeń).*
- *Więcej linii tramwajowych i tramwaj wodny.*

- *Kierowca tramwaju w czasie awarii powinien otwierać wszystkie drzwi i zarządzić ewakuację (nie zamykać drzwi).*

2.3. Uwagi zebrane podczas „Gry o miasto”

Dodatkową formą zbierania uwag od mieszkanki i mieszkańców była „Gra o miasto”. Jej uczestnicy mieli za zadanie wybrać do realizacji inwestycje miejskie poprawiające mobilność we Wrocławiu, mając do dyspozycji określony budżet.



W trakcie Forum rozegrano łącznie 5 rozgrywek, w których wzięło udział 21 osób. Poniżej prezentujemy najczęściej wybierane projekty.

Po 5 wskazań:

- Projekt nr 33. Miasto krótkich odległości.

Po 3 wskazania:

- Projekt nr 1. Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- Projekt nr 2. Bezpieczna droga do szkoły;
- Projekt nr 8. Dostosowanie miejskiej oferty transportowej do zapotrzebowania;
- Projekt nr 13. Tereny zielone bez aut;
- Projekt nr 14. Spójność przestrzenna Wrocławia i najbliższego otoczenia;
- Projekt nr 17. Optymalizacja sieci transportu zbiorowego;
- Projekt nr 21. Poprawa stanu torowisk;
- Projekt nr 25. Zarządzanie mobilnością;
- Projekt nr 28. Polepszenie funkcjonalności węzłów przesiadkowych.

Po 2 wskazania:

- Projekt nr 4. Wprowadzenie zieleni wysokiej do infrastruktury transportowej;
- Projekt nr 5. Standardy użytkowe infrastruktury dla mobilności aktywnej;
- Projekt nr 9. Inwestycje drogowe;
- Projekt nr 10. Strefa czystego transportu;
- Projekt nr 12. Zmniejszenie zapylenia ulic;
- Projekt nr 15. Mobilność zrównoważona w planowaniu;
- Projekt nr 18. Rozbudowa systemu dróg dla rowerów wraz z pokonywaniem barier;
- Projekt nr 19. Rozbudowa powiązań pieszych wraz z pokonywaniem barier;
- Projekt nr 23. Zorganizowanie zrównoważonej logistyki w centrum;
- Projekt nr 29. Koordynacja taryfowa;
- Projekt nr 31. Przekształcanie centrum i śródmieścia wg nadanych priorytetów.

Gra miała przede wszystkim funkcję edukacyjno-informacyjną. Jej wyniki nie miały bezpośredniego przełożenia na priorytetyzację celów i działań.

2.4. Uwagi zebrane na kartkach

Uczestnicy Forum mieli możliwość pozostawienia swoich dodatkowych opinii w formie pisemnej na udostępnionych kartkach.



Pytanie brzmiało: ***Jeżeli ma Pan / Pani dodatkowy wniosek, postulat lub problem dotyczący mobilności we Wrocławiu, proszę go zapisać poniżej.***

Łącznie zebrano 10 opinii, których treść zamieszczono poniżej:

- *Uspójnienie sieci ścieżek rowerowych: nie powinny one zaczynać się na chodniku; należy łączyć ścieżki na jednym skrzyżowaniu tak, by można było kierować się we wszystkich kierunkach, łączyć ścieżki leżące po obu stronach tej samej ulicy, włączać parki i wały do sieci rowerowej.*
- *Szeroka promocja konsultacji transportowych w tramwajach, autobusach, na przystankach, w punktach obsługi klienta itd.*
- *Zapowiedzi możliwych przesiadek w tramwajach, np. „Następny przystanek Dworzec Nadodrze. Przesiadki do kolei regionalnej, tramwajów 0, 1, 7, 8 oraz autobusów 108, 132, 144 i 908”.*
- *Wsparcie informacyjne dla pasażerów komunikacji miejskiej poprzez informatory papierowe „do kieszeni”, punkty obsługi klienta (Dworzec Główny, pl. Dominikański, pl. Grunwaldzki itp.), mapy tras w tramwajach, autobusach oraz na przystankach.*
- *Uważam, że powinien zostać rozwinięty projekt miejskich rowerów.*
- *Wiele dzielnic miasta nie jest dobrze skomunikowanych z centrum, co skutkuje zatłoczonymi wyjazdami i centrum zastawionym samochodami. Potrzeba więcej połączeń, osobnych buspasów, torowisk – cokolwiek sprawi, że transport zorganizowany będzie szybszy niż samochodowy. Moim zdaniem tylko tak można odkorkować miasto.*
- *Ruch rowerowy – zauważyłem, że w dzielnicach, gdzie są drogi dla rowerów, wiele osób wybiera taki środek transportu. Do tego potrzebna jest dobra i bezpieczna infrastruktura rowerowa. Jakie są plany miasta w tym zakresie?*
- *Tabor miejski często nie jest dostosowany do potrzeb osób starszych, matek z dziećmi, osób z niepełnosprawnościami. Nawet nowo zakupione tramwaje nie są w całości niskopodłogowe. Dlaczego? Uniemożliwiając większej liczbie osób dostęp do komunikacji miejskiej, zwyczajnie ich wykluczamy!*
- *Co miasto robi z nielegalnym parkowaniem? Chodniki zastawione są w sposób uniemożliwiający bezpieczny przejazd dla osób na wózkach, a także przejście dla rodziców z dziećmi i pozostałych mieszkańców.*
- *Centrum miasta powinno być oddane pieszym. Udało się zamknąć Rynek dla aut – dlaczego, choć czasowo, na okres letni, nie robić tego samego z pozostałymi ulicami i przemienić je w deptaki.*
- *Zielona fala.*
- *Rozważenie zlikwidowania lewoskrętów na rzecz miejsc do zawracania i następnym skrętem w prawo.*
- *System pomysłów mieszkańców na usprawnienie ruchu.*
- *Więcej policji sterującej ruchem w korkach.*
- *Dokończenie jak najszybciej obwodnicy wschodniej.*
- *Alternatywne formy transportu.*
- *Audyty, kto gdzie mieszka, gdzie pracuje – wtedy plan komunikacji.*
- *Zlikwidować buspas na Traugutta lub dostosować światła do przepływu ruchu.*
- *Likwidacja czerwonej fali i wprowadzenie zielonej.*
- *Likwidacja przepuszczania tramwajów – generują korki, jak np. na Kasprowicza, gdzie autobusy stoją po 10 minut.*
- *Sądzę, że nacisk powinien być bardziej położony na rozwój komunikacji miejskiej (tramwaje, autobusy), samochody prywatne tylko dla tych, którzy w centrum mieszkają – inni: wysokie opłaty za parkowanie. Te rzeczy to nic nowego – np. Wiedeń, Londyn.*

- *Wyraźne oznaczanie jednokierunkowości ścieżek rowerowym, np. przez znaki poziome i pionowe.*

2.5. Refleksje osób prowadzących Forum

Poniżej znajdują się komentarze osób prowadzących Forum, które nie zostały uwzględnione we wcześniejszych punktach:

1. Ludzie biorący udział w Forum byli żywo zainteresowani tematem. Wiele osób przyszło specjalnie na wydarzenie. Przeznaczili swój wolny, sobotni czas, by wypowiedzieć się na istotny dla nich temat. Bardzo pozytywna chęć uczestnictwa i współtworzenia Planu.
2. Niektórzy uczestnicy podkreślali, że to dla nich bardzo ważne, że Urząd Miasta pyta ich o zdanie – takie konsultacje są potrzebne. Inni z kolei kojarzyli organizowane Forum ze zbliżającymi się wyborami samorządowymi i kwestionowali szczerść prowadzonych działań.
3. Podczas konsultacji ważny jest język, którym się komunikuje z mieszkańcami. Przykładowo osobom starszym słowo „mobilność” niewiele mówiło i konieczne były tu szersze wyjaśnienia.
4. Na Forum pojawiło się kilku przeciwników zrównoważonej mobilności czy też jakiegokolwiek planowania w obszarze transportu. Niestety nie zawsze wystarczało czasu, by z takimi osobami porozmawiać i rozwiązać wszelkie wątpliwości.
5. Na kolejne wydarzenie tego typu warto przygotować informacje w formie prostych infografik, które pomogłyby w zrozumieniu zawiłych kwestii (m.in. zużycie energii samochodu a transport publiczny, prędkość przemieszczania się po mieście, zużywanie opon a smog,

parkowanie a przestrzeń wspólna, bezpieczeństwo a rozwiązania różne komunikacyjne). Takie informacje mogłoby być uzupełnione o przykłady możliwych rozwiązań infrastrukturalnych oraz transportowych.

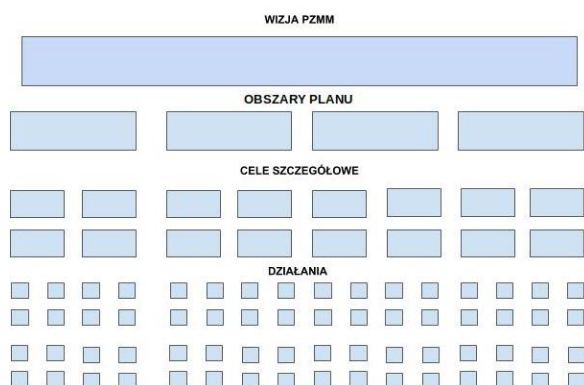
3. Warsztaty z interesariuszami

3.1. Opis warsztatów

Przed przystąpieniem do warsztatów zaprezentowaliśmy interesariuszom sugerowaną strukturę Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Wrocławia. Składa się ona z następujących elementów:

1. **Wizja**, czyli pożądany stan mobilności we Wrocławiu, do którego ma doprowadzić realizacja PZMM, opracowana na podstawie potrzeb mieszkanek i mieszkańców oraz sformułowana wspólnie z interesariuszami.
2. **Obszary Planu**, które wynikają z rodzajów działań, opracowanych podczas 1. etapu konsultacji.
3. **Cele szczegółowe**, których lista została stworzona na podstawie 1. etapu konsultacji.
4. **Działania**, czyli konkretne realizacje, które mają się przyczynić do realizacji celów oraz wizji.

Sugerowana struktura zależności pomiędzy tymi elementami została zaprezentowana na poniższym rysunku:



Spotkanie, które odbyło się 17 lipca 2018 roku, składało się z dwóch części.

Na początku interesariusze, podzieleni na dwie grupy, byli proszeni o wskazanie priorytetów wśród celów szczegółowych. Zależało nam na stworzeniu ich hierarchii: od tych najważniejszych do tych, które są względem nich wtórne. Chcieliśmy wyjść od celów szczegółowych, gdyż to one najbardziej wpływają na charakter całości Planu.



W części drugiej odbyła się moderowana dyskusja nad propozycją wizji PZMM. Dodatkowo poprosiliśmy uczestników o zapoznanie się z działaniami zmierzającymi do realizacji PZMM, które zostały wypracowane na poprzednim etapie konsultacji.



3.2. Wizja

Podczas spotkania uzgodniona została wizja PZMM. Powstała ona na podstawie potrzeb i problemów zgłaszanych na wcześniejszym etapie konsultacji. Brzmi ona następująco:

Przemieszczanie się po Wrocławiu powinno być bezpieczne i szybkie, a rozwój mobilności w mieście musi być przyjazny dla mieszkańców i środowiska.

Do takiego sformułowania niektórzy interesariusze przedstawiali następujące uwagi:

1. *Wizję należy sformułować bardziej stanowczo, by niemożliwa byłaby taka jej interpretacja, która jest sprzeczna z ideą zrównoważonej mobilności. Z tego powodu zamiast „powinno być” należy użyć sformułowania „musi być”.*
2. *Warto, by wizja wprost mówiła o ograniczeniu ruchu samochodowego w mieście. Proponowany zapis brzmiałby następująco: „przemieszczanie się po Wrocławiu innymi sposobami niż samochodem musi być bezpieczne i szybkie”.*
3. *Alternatywne sformułowanie, zaproponowane przez grupę interesariuszy byłoby następujące: „Tak dla transportu zbiorowego, rowerów i pieszych”.*

4. *Inna propozycja brzmi: „Szybkość i bezpieczeństwo przemieszczania we Wrocławiu wynika przede wszystkim z tego, że opiera się na transporcie niesamochodowym, przez co jest on przyjazny dla mieszkańców i środowiska”.*
5. *Kolejna propozycja to: „Planowana, wszechstronna rozbudowa systemu transportowego w sposób zintegrowany i przyjazny dla środowiska, umożliwiająca bezpieczne, szybkie i komfortowe przemieszczanie się po Wrocławiu, bez względu na wiek, sprawność fizyczną oraz sposób uczestnictwa w ruchu drogowym”.*



Spotkanie pokazało jednak, że kwestia wizji dokumentu budzi większe, niż się spodziewano kontrowersje. W związku z tym przygotowana została ankieta internetowa pozwalająca ocenić różne formuły wizji. Wypełnili ją przedstawiciele 7 podmiotów. Jej rezultat potwierdził jednak, że wcześniej sformułowana wizja, mimo przedstawionych alternatyw, jest najbardziej popularna wśród interesariuszy.

Dodatkowo, 4 września, odbyło się dodatkowe spotkanie poświęcone wyłącznie ostatecznemu sformułowaniu wizji. Na spotkanie, poza przedstawicielami Urzędu Miejskiego, przybyło 3 interesariuszy. W czasie dyskusji nie sformułowano nowej propozycji, uzgodniono jednak, że w Planie wizja uzupełniona będzie o

komentarz, który rozwieje możliwe, zgłaszane wcześniej przez interesariuszy, wątpliwości.

3.3. Obszary Planu

Doprecyzowaniem wizji są obszary, będące polami działania PZMM, które zostały sformułowane na podstawie potrzeb zgłaszanych przez mieszkanki i mieszkańców oraz interesariuszy na wcześniejszym etapie konsultacji. Obszary PZMM są równoważne wobec siebie.

- Miasto Przestrzennie Skoordynowane;
- Miasto Szybkich Przemieszczeń;
- Miasto Przestrzeni Zorganizowanej;
- Miasto Bezpieczne w Ruchu;
- Miasto Systemów Zintegrowanych;
- Miasto Komfortowej Podróży;
- Miasto Przyjazne Środowisku;
- Miasto Sprawnie Zarządzane;
- Miasto Świadomych Użytkowników.

3.4. Cele szczegółowe

Na podstawie wartości, którą przyznawano poszczególnym celom, interesariusze stworzyli następującą hierarchię:

Priorytet 1:

- spójność przestrzenna Wrocławia i najbliższego otoczenia;
- rozbudowa systemu transportu zbiorowego;
- przekształcanie centrum i śródmieścia według nadanych priorytetów.

Priorytet 2:

- zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- poprawa stanu torowisk;
- integracja sieciowa w obszarze aglomeracji.

Priorytet 3:

- optymalizacja sieci transportu zbiorowego;

- rozbudowa systemu dróg dla rowerów wraz z pokonywaniem barier;
- miasto krótkich odległości;
- porządkowanie parkowania w przestrzeni miejskiej.

Priorytet 4:

- bezpieczna droga do szkoły;
- mobilność zrównoważona w planowaniu;
- rozbudowa powiązań pieszych wraz z pokonywaniem barier;
- polepszenie funkcjonalności węzłów przesiadkowych;
- koordynacja taryfowa,

Priorytet 5:

- poprawa warunków dostępności i obsługi pasażerskiej w komunikacji zbiorowej;
- dostosowanie miejskiej oferty transportowej do zapotrzebowania;
- rozwijanie strefy płatnego parkowania.

Priorytet 6:

- inwestycje drogowe;
- strefa czystego transportu;
- tereny zielone bez aut.

Priorytet 7:

- ekologia w transporcie;
- rozbudowa systemu drogowego;
- zarządzanie ruchem;
- zarządzanie mobilnością;
- edukacja, informacja, dyskusja.

Priorytet 8:

- oświetlone aleje;
- wprowadzenie zieleni wysokiej do infrastruktury transportowej;
- zorganizowanie zrównoważonej logistyki w centrum.

Priorytet 9:

- standardy użytkowe infrastruktury dla mobilności aktywnej;
- zmniejszenie zapylenia ulic;
- zarządzanie polityką parkingową w wykorzystaniem systemu opłat;
- promowanie zrównoważonych postaw.

Priorytet 10:

- polepszenie warunków planowania podróży.

Należy dodać w tym miejscu, że pomiędzy interesariuszami nie było zgody co do ostatecznej listy – wiele spraw budziło kontrowersje. Ostateczna lista jest statystycznym uwspólnieniem różnych stanowisk.

3.5. Działania

Poprosiliśmy interesariuszy, by po warsztatach ocenili proponowane działania – od najbardziej do najmniej pilnych. W tym celu została przygotowana ankieta *online* umożliwiającą dokonanie wyboru. Ankietę wypełniło 17 osób.

Poniższe zestawienie przedstawia łącznie wszystkie działania. Podział uwzględniający cele ogólne i szczegółowe został przedstawiony w konkluzjach.

Priorytet 1:

- ulepszenia dostępności pieszej centrum (dodatkowe przejścia piesze, kładki nad fosą i Odrą, ciągłość promenad i bulwarów);
- monitoring i dostosowywanie częstotliwości taboru tramwajowego i autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych.

Priorytet 2:

- współpraca na rzecz przeciwdziałania procesom suburbanizacji (rozlewania się miasta);
- Wrocławski Program Tramwajowy.

Priorytet 3:

- likwidacja barier przestrzennych dla ruchu rowerowego (przejazdy pod mostami, przekroczenia linii kolejowych, przystosowanie kładek dla ruchu rowerowego – rampy);
- rozszerzenie stref płatnego parkowania na obszary wymagające interwencji.

Priorytet 4:

- niezależne korytarze dla transportu zbiorowego (wydzielone torowiska, buspasy, PAT-y);
- rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo w rejonie szkół;
- likwidacja barier przestrzennych i organizacyjnych (np. zmiana tuneli i kładek na rozwiązania jednopoziomowe, wydłużenie czasu światła zielonego dla pieszych);
- wprowadzenie regulacji w zakresie opłat w strefie płatnego parkowania (np. w zależności od obszaru, liczby samochodów – abonamenty, w zależności od wieku samochodu, mieszkańców / przyjezdny).

Priorytet 5:

- elementy uspokojenia ruchu w mieście (spowalniacze, zwężenia dróg, azyle dla pieszych itp.);
- opracowanie diagnozy stanu technicznego infrastruktury szynowej;
- plan naprawczy;
- dostępność na miejscu (usługi, zieleni);
- analiza węzłów przesiadkowych pod kątem powiązań pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej;
- tabor niskopodłogowy;
- ochrona parków przed parkowaniem;

- kampania informacyjna o działaniach miasta – wyprzedzająca w stosunku do realizacji inwestycji bądź działania.

Priorytet 6:

- rozwijanie transportu zbiorowego w powiązaniu z nowymi obszarami zamieszkania i pracy;
- zasady strefowania ruchu w obszarze centrum i śródmieścia;
- rozwój kolei aglomeracyjnej z nowymi miejscami przystankowymi w granicach miasta;
- rozwój ITS (Inteligentnego Systemu Transportu) o skrzyżowania z nadanym priorytetem dla transportu zbiorowego;
- przestrzeń wspólna w najbliższym otoczeniu – uporządkowanie parkowania na wniosek;
- trakty spacerowe w oparciu o system powiązań terenów zielonych (niezależnie od ruchu kołowego);
- zielone torowiska w transporcie szynowym;
- nasadzenia;
- Rowerowy Maj – kampania promująca zrównoważoną mobilność w szkołach.

Priorytet 7:

- rozwijanie przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów;
- audyt bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem możliwości poprawy);
- nowe trasowanie linii tramwajowych i autobusowych;
- lepsza organizacja osiedli (podział i funkcja przestrzeni);
- program edukacyjny dla dzieci – jak bezpiecznie dojechać oraz dojść do szkoły;
- nowe inwestycje powstają jedynie wraz z planami dostępu do komunikacji zbiorowej wraz z powiązaniami pieszymi i rowerowymi – analizy na etapie planu miejscowego oraz decyzji administracyjnych;

- monitorowanie miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania (zachowanie odpowiedniej rotacji oraz analiza wpływu na bezpośrednie sąsiedztwo);
- nowe inwestycje z zielenią – wprowadzenie dobrych praktyk niwelowania skutków zabudowywania terenów;
- regulowanie elementami organizacji ruchu wielkości potoków pojazdów na wlotach do miasta;
- nawierzchnia przyjazna dla różnych użytkowników wraz z poszukiwaniem dobrych rozwiązań w obszarach szczególnych;
- lekcje o zrównoważonej mobilności.

Priorytet 8:

- spójny system węzłów o funkcji przesiadkowej w obszarze funkcjonalnym – spójna sieć P+R;
- sieć rowerowa bez granic administracyjnych;
- rozwijanie systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego;
- zagospodarowania podwórek – uporządkowanie wraz z poprawą warunków społecznej integracji;
- audyt bezpieczeństwa w rejonie szkół (istniejących oraz na etapie projektu);
- porozumienia pomiędzy z różnymi przewoźnikami umożliwiające zachowanie spójności taryfowej w obszarze miasta;
- inwentaryzacja istniejących ciągów pod kątem napraw, remontów, usunięcia barier wraz z realizacją programu naprawczego (w oparciu o opinię publiczną).

Priorytet 9:

- kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- porozumienia międzygminne w zakresie obsługi komunikacji zbiorowej;

- powiązania rowerowe z obszarów o intensywnym zagospodarowaniu;
- przyjazne miejsca przystankowe;
- tabor czysty i z klimatyzacją;
- przebudowy istniejących dróg w zakresie poprawy nawierzchni, budowy chodników i ścieżki rowerowej;
- plany mobilności dla obiektów generujących duży ruch.

Priorytet 10:

- współpraca na rzecz tworzenia P+R przy liniach kolejowych i węzłach przesiadkowych w otoczeniu miasta;
- lepsza informacja pasażerska;
- program szybkiego reagowania w MPK;
- poszerzenie oferty roweru miejskiego dla różnych użytkowników (rowery cargo, dla dzieci itp.);
- lokalne zielone enklawy z dostępem wyłącznie pieszym – pilotaż osiedlowy;
- zalecenia kształtowania zieleni wysokiej w inwestycjach miejskich;
- audyt zieleni dla istniejących obszarów infrastrukturalnych (korytarze dróg, parkingi P+R, pętle, drogi dla rowerów).

Priorytet 11:

- informacja pasażerska dla systemu kolejowego;
- sieć niezależnych dróg dla rowerów odseparowanych od ruchu drogowego;
- wymiana taboru autobusowego na niskoemisyjny;
- platformy komunikacyjne pozwalające na wielokanałowe konsultowanie rozwiązań z zakresu mobilności w mieście;
- standardy ciągów z uwzględnieniem różnych użytkowników (np. na rolkach, hulajnodze, dla rodzin z małymi dziećmi)
- mapa piesza centrum wraz z podaniem dystansów i atrakcji;
- miejski planer podróży (aplikacja internetowa).

Priorytet 12:

- prace analityczne w kierunku strefy niskoemisyjnego transportu;
- plan obsługi towarowej centrum z wykorzystaniem pojazdów ekologicznych (np. rowery cargo, specjalne miejsca dla dostaw samochodowych ograniczone godzinowo).

Priorytet 13:

- rozbudowa parkingów P+R (*Park and Ride*) oraz B+R (*Bike and Ride*) w rejonie tras szybkiej komunikacji zbiorowej na wlotach z dużym obciążeniem ruchem zewnętrznym;
- elektryczny tabor autobusowy;
- wspieranie działań z wykorzystaniem modelu wspólnych dojazdów;
- doświetlenia ciągów pieszych (w tym w parkach oraz wzdłuż traktów spacerowych);
- miejski system oznakowania dróg dla rowerów.

Priorytet 14:

- wskaźniki miejsc postojowych w planach miejscowych – analiza aktualności;
- rozwój informacji parkingowej.

Priorytet 15:

- kampania informacyjna dla turystów.

Priorytet 16:

- częstsze usuwanie pyłu z korytarzy komunikacyjnych (polewanie, czyszczenie).

Priorytet 17:

- modernizacje układu drogowego.

Priorytet 18:

- stacje ładowania samochodów elektrycznych;

- działania promocyjne, np. dofinansowania do biletów okresowych dla zakładów pracy (podróże służbowe).

Priorytet 19

- drogowe połączenia obwodnicowe.

Dodatkowo interesariusze sugerowali, by uwzględnić następujące, nie wymienione wcześniej działania:

- bilety grupowe (dla małych grup, max. 5 osób) w korzystnej cenie, aby eliminować transport samochodowy;
- zrównoważony rozwój całego obszaru miasta;
- usuwanie barier z chodników przy przebudowie – słupów z liniami napowietrznymi;
- wykorzystanie istniejącej obwodnicy śródmiejskiej w części północno-zachodniej dla wyznaczenia trasy autobusów.

Przesłano również następujący komentarz:

[...] w „Porządkowanie parkowania w przestrzeni miejskiej” jest tylko „Przestrzeń wspólna w najbliższym otoczeniu – uporządkowanie parkowania na wniosek” (tylko na wniosek?!?) i „Zagospodarowania podwórek – uporządkowanie wraz z poprawą warunków społecznej integracji”.

Porządkowanie parkowania w przestrzeni miejskiej to dużo więcej... Przede wszystkim plan i realizacja porządkowania robiona systematycznie przez miasto (nie czekając na wnioski, chyba że tam, skąd są wnioski, robić to w pierwszej kolejności), w podobny sposób jak na pl. Muzealnym i w okolicy (choć ideałem byłoby od razu z remontami chodników, etc.).

Co do „Rozwój ITS (Inteligentny System Transportu) o skrzyżowania z nadanym priorytetem dla transportu zbiorowego”

w „Optymalizacji transportu zbiorowego”, to na WSZYSTKICH skrzyżowaniach powinien być taki priorytet (a w przypadku konfliktu między różnymi liniami – puszczanie ich na zmianę: najpierw z jednego wlotu skrzyżowania, potem z drugiego).

Wiele lat temu zaczęła się we Wrocławiu przebudowa skrzyżowań tak, by przystanki tramwajowe były za skrzyżowaniami. Daje to tyle, że tramwaj stoi 2 razy: najpierw przed skrzyżowaniem, bo puszcza samochody, potem na przystanku, bo następuje wymiana pasażerów. To jest niedopuszczalna sytuacja i nie powinna się zdarzać.

Brakuje w ankiecie działań polegających na budowie przystanków wiedeńskich czy dwóch przejść dla pieszych do podwójnych przystanków tramwajowych. Są za to „Przyjazne miejsca przystankowe”, ale nie wiadomo, co się w tych przyjaznych miejscach kryje – to powinno być napisane wprost.

Dziwne jest też pomieszczenie „taboru czystego i z klimatyzacją”. Oczywiście jest, że tramwaje i autobusy muszą być sprzątane i utrzymywane w czystości – inaczej nikt nie będzie chciał nimi jeździć. Natomiast klimatyzacja, choć czasem jest bardzo potrzebna, to jest jednak dodatkowe udogodnienie, a nie podstawa.

Tutaj chciałabym też zwrócić uwagę, że jak już klimatyzacja jest w pojeździe, to jest źle użytkowana, tj. temperatura jest zwykle ustawiona na najniższą możliwą, a kiedy na zewnątrz jest 30 stopni C czy więcej, to jest to nie tylko niekomfortowe (nagle się robi zimno), ale też niebezpieczne – łatwo się wtedy przeziębć. Więc klimatyzacja tak, ale z głową. Nie wiem jednak, czy w omawianym dokumencie można to jakoś wpisać.

Brakuje też przebudowy ulic kompleksowo pod kątem porządkowania parkowania, małej architektury i zieleni (tak jak w Łodzi robi się woonerfy), a jest to nie tylko dobry sposób na

uspokojenie ruchu, ale też na podniesienie jakości przestrzeni i wzmocnienie integracji społecznej.

Brakuje także wprost zapisanego działania polegającego na zwężeniu pasów ruchu na ulicach (np. w II Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym) – nie jako punktowe zwężenia, tylko na całości. Wtedy nie tylko łatwiej jest ulicę pokonać pieszym (mniej metrów do przejścia), ale też wpływa to na bezpieczeństwo – kierowcy jeżdżą wolniej po węższych pasach. A wrocławskie drogi są zdecydowanie przewymiarowane.

Przydałoby się też wpisanie wprost działania polegającego na przenoszeniu parkowania z chodników na jezdnię – docelowo we Wrocławiu nie powinno być parkowania na chodnikach (ew. z niewielkimi wyjątkami; tak jest np. w Londynie).

W kontekście zieleni wysokiej dobrze by było dopisać, że z zasady remontowane ulice lub budowane nowe mają być ulicami zielonymi – koniecznie z drzewami.

Brakuje też wprost wpisanego działania o regularnym szlifowaniu szyn tramwajowych – muszą być one utrzymywane w dobrym stanie, aby były bezpieczne i nie powodowały wykolejeń. Szlifowanie jest też kluczowe, by tramwaje na szynach mniej hałasowały. We Wrocławiu jest z tym ogromny problem, a nie musi być.

Byłoby też dobrze, gdyby w działaniach było np. takie działanie jak „rozbudowa systemu transportu zbiorowego, nawet kosztem infrastruktury dla transportu indywidualnego samochodowego”.

Podam przykład. Na pl. Dominikańskim, pod Galerią Dominikańską, można by rozbudować tory po zlikwidowaniu tuneli, robiąc po dwa perony (każdy podwójny) w obie strony. Mogłoby to zapobiec zatorom tramwajowym i oczekiwaniu wielu pojazdów przed przystankami. Taki zapis też pokazywałby silnie, w jakim kierunku ma podążać miasto.

W związku ze zmianami klimatu wydaje mi się też, że w dokumencie wprost powinien być sformułowany cel polegający na zmniejszeniu wpływu transportu we Wrocławiu na klimat, nawet jeśli wymienione w tym celu działania byłyby powtórzeniem różnych działań z innych celów (oceniający aplikację o tytuł Zielonej Stolicy Europy na pewno by to docenili; pokazałoby to też, że władze we Wrocławiu myślą o tym problemie poważnie w kontekście transportu).

4. Konkluzje

4.1. Sugestie wobec struktury Planu

1. Wyżej zaprezentowane rezultaty są sugestią dotyczącą struktury dokumentu oraz hierarchii celów i działań. Ich ostateczny kształt powinien zostać opracowany przez Wykonawcę oraz zostać przedłożony mieszkańcom i interesariuszom podczas trzeciego etapu konsultacji.

4.2. Wnioski

W 2. etapie konsultacji na podstawie diagnozy, której elementem był m.in. 1. etap konsultacji, wskazano wizję oraz obszary PZMM i wynikające z nich cele szczegółowe wraz

z działaniami. Struktura ta powinna zostać odzwierciedlona w PZMM, stając się podstawą dokumentu i realizowanego w najbliższym czasie planu.

Uczestnicy forum, jak i interesariusze byli zgodni co do przyszłości mobilności w mieście. Wrocław ma być bezpiecznym, przyjaznym i komfortowym miejscem do przemieszczania się, w którym szybko można dotrzeć do celu.

Uczestnicy 2. etapu konsultacji rozumieją, że powyższe postulaty możliwe są do zrealizowania jedynie poprzez ograniczenie ruchu samochodowego w mieście, zwłaszcza w centrum – przy jednoczesnym bardzo silnym wzmocnieniu i rozwoju transportu publicznego oraz ruchu rowerowego, pieszego i alternatywnych w stosunku do samochodu sposobów przemieszczania się.

Kluczowe jest, aby postrzegać mobilność w mieście jako kluczową dla kształtowania spójnych, skoordynowanych i estetycznych przestrzeni miejskich ułatwiających życie we Wrocławiu.

Warto również podkreślić, iż przemieszczanie się po mieście powinno być przyjazne środowisku, wpływając na realizację postulatów „zielonego i cichego” miasta.