

Raporty z konsultacji

Raport nr 2

1 Etap Konsultacji Społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia

Wrocław, 25 czerwca 2018 r.

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
2. Część 1 - Założenia	4
2.1. Kontekst realizowanych działań	4
2.2. Cel konsultacji	4
2.3. Interesariusze	4
2.4. Promocja	5
3. Część 2 - Opis Konsultacji	6
3.1. Konsultacje z mieszkańcami, 15.05.2018	6
3.2. Konsultacje z interesariuszami, 24.05.2018	14
3.3. Konsultacje z interesariuszami, 06.06.2018	21
4. Część 3 - Konkluzje	27

1. Wstęp

Raport jest podsumowaniem 1 etapu konsultacji społecznych dotyczących Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia (dalej jako PZMM). Zostały zorganizowane 3 spotkania konsultacyjne. Jedno z nich było otwarte dla wszystkich mieszkańców, dwa pozostałe dla zidentyfikowanej grupy interesariuszy. Celem spotkań było zapoznanie uczestników z założeniami PZMM, korzyściami, jakie wiążą się z jego sporządzeniem i wdrożeniem oraz zebranie opinii, propozycji uczestników spotkań związanych z poprawą mobilności miejskiej.

Konsultacje zostały zorganizowane zgodnie z Uchwałą nr XIX/387/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Wrocławia, Zarządzenie Prezydenta Wrocławia z dnia 26 stycznia 2017 r. w sprawie zasad i trybu prowadzenia konsultacji z mieszkańcami Wrocławia oraz wytycznymi Biura ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia.

2. Część 1 - Założenia

2.1. Kontekst realizowanych działań

W roku 2013 Rada Miejska Wrocławia przyjęła Wrocławską Politykę Mobilności (dalej jako WPM) jako najważniejszy dokument strategiczny o transporcie w mieście. Głównym celem WPM jest uczynienie transportu we Wrocławiu bardziej zrównoważonym. Opracowywany PZMM dla Wrocławia ma być dokumentem uszczegóławiającym i określającym działania, które muszą zostać podjęte w celu realizacji założeń WPM. Zgodnie z unijnymi wytycznymi dotyczącymi opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej nowoczesne planowanie, w odróżnieniu od "tradycyjnego" skoncentrowane ma być na ludziach - a nie na samym ruchu. W odniesieniu do konsultacji oznacza to, że przygotowanie PZMM musi odbyć się w sposób partycypacyjny - z udziałem mieszkańców, uwzględniając ich interesy oraz potrzeby.

2.2. Cel konsultacji

Konsultacje są podzielone na trzy etapy. Celem pierwszego etapu było poinformowanie mieszkańców o założeniach PZMM oraz zebranie

potrzeb i oczekiwań względem planu. Dzięki zebranych opiniom, a także realizowanym badaniom społecznym oraz diagnozie stanu aktualnego, powstały założenia do planu. Na pierwszym etapie konsultacji mieszkańcy uzyskali informację czym jest PZMM i jakie korzyści wynikają z jego opracowania i wdrożenia. Wrocławianie mieli możliwość podzielenia się oczekiwaniami względem dokumentu oraz określenia swoich potrzeby, a także wskazania barier związanych z poruszaniem się po mieście. Zebrane opinie oraz prowadzone jednocześnie badania społeczne posłużyły jako punkt wyjścia do opracowania diagnozy, a następnie głównych wytycznych do Planu Mobilności.

Celem drugiego etapu konsultacji będzie przedyskutowanie wytycznych do PZMM. Wspólnie z interesariuszami chcemy zweryfikować, czy przyjęte założenia zgodne są z ich oczekiwaniami. Celem trzeciego etapu konsultacji będzie prezentacja opracowanego PZMM oraz zebranie opinii, uwag i propozycji do dokumentu.

2.3. Interesariusze

Szczególną rolę w procesie konsultacji odgrywają interesariusze - przedstawiciele różnych instytucji i organizacji szczególnie zainteresowani wdrażaniem polityki mobilności, osoby posiadające dużą wiedzę i doświadczenie w tym zakresie. Do udziału w konsultacjach zostali zaproszeni przedstawiciele z następujących grup:

- Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego Wrocławia odpowiedzialni za realizację PZMM, w tym: Biuro Rozwoju Wrocławia, Biuro Zrównoważonej Mobilności, Wydział Inżynierii Miejskiej, Wydział Transportu, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta,
- Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego Wrocławia odpowiedzialnych za nadzorowanie ruchu w mieście, w tym Straż Miejska, Oficer Pieszy oraz Oficer Rowerowy,
- Przedstawiciele firm dostarczających usługi transportowe we Wrocławiu, w tym Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Koleje Dolnośląskie, firmy taksówkarskie oraz wypożyczające samochody, skutery i rowery,
- Przedstawiciele instytucji generujących duży ruch w mieście, w tym przedsiębiorcy i dyrektorzy szkół,
- Przedstawiciele instytucji reprezentujących interesy określonych grup społecznych:

seniorów, młodzieży, osób z niepełnosprawnościami,

- Organizacje społeczne zajmujące się polityką miejską ze szczególnym uwzględnieniem organizacji zajmujących się transportem,
- Przedstawiciele wrocławskich Rad Osiedli,
- Naukowcy badający jakość życia we Wrocławiu.

Należy zauważyć, że nie wszyscy przedstawiciele ww. grup rozpoznawali siebie jako interesariuszy. Część z nich uznała, że PZMM ich nie dotyczy lub nie ma bezpośredniego wpływu na ich działalność.

Lista instytucji i organizacji, których przedstawiciele wzięli udział w konsultacjach:

1. Biuro Rozwoju Wrocławia (Urząd Miejski Wrocław)
2. Biuro Zrównoważonej Mobilności (Urząd Miejski Wrocław)
3. Wydział Inżynierii Miejskiej (Urząd Miejski Wrocław)
4. Instytut Rozwoju Terytorialnego
5. Straż Miejska Wrocławia
6. Instytut Socjologii Uniwersytetu Wrocławskiego
7. Stowarzyszenie Akcja Miasto
8. Stowarzyszenie Wrocławska Inicjatywa Rowerowa
9. Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia
10. Stowarzyszenie Wrocławski Ruch Obywatelski
11. Rada Osiedla Psie Pole-Zawidawie
12. Rada Osiedla Stare Miasto
13. Rada Osiedla Lipa Piotrowska
14. Volvo Polska sp. z o. o.
15. Wrocławska Rada Seniorów
16. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
17. Młodzieżowa Rada Miasta
18. Wydział Transportu (Urząd Miejski Wrocław)
19. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta

procesu konsultacji były realizowane poprzez plakaty i ulotki oraz kampanię informacyjną na portalach społecznościowych i stronach www. Ponadto zostały wyprodukowane gadżety rozdawane uczestnikom spotkań.



Źródło: Materiały własne

2.4. Promocja

Procesowi konsultacji towarzyszą działania promocyjne, których celem jest zarówno informowanie mieszkańców o przygotowywanym PZMM, jak i zachęcenie do udziału w konsultacjach. Na potrzeby projektu stworzone zostało hasło "Ruch Miasta" oraz identyfikacja wizualna. Działania informacyjne w etapie 1

3. Część 2 - Opis Konsultacji

3.1. Konsultacje z mieszkańcami, 15.05.2018 r.

Spotkanie rozpoczęła kilkuminutowa prezentacja przybliżająca uczestnikom ideę Planu. Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Następnie uczestnicy konsultacji mieli okazję do poszerzenia swojej wiedzy dot. realizacji projektu PZMM podczas otwartej sesji pytań. Odpowiedzi na pytania mieszkańców udzielali przedstawiciele Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miasta Wrocławia oraz realizator projektu - firma Trako Projekty Transportowe.



Źródło: Materiały własne

Kolejną częścią spotkania była praca warsztatowa. Podczas tej sesji mieszkańcy proponowali działania i zadania, które Miasto Wrocław powinno wprowadzać, wdrażać lub rozwijać, a także opowiadali się przeciwko niektórym dotychczasowym rozwiązaniom ruchu w mieście. Postulaty „za” i „przeciw” uczestników spotkania dotyczyły pięciu określonych wcześniej obszarów mobilności czyli tzw. Pięciu Wytocznych do PZMM. Należą do nich:

- Transport umożliwiający dostęp do kluczowych celów podróży i usług;
- Zwiększenie bezpieczeństwa;
- Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz redukcja emisji gazów cieplarnianych i konsumpcji energii;
- Poprawa wydajności i efektywności kosztów transportu osób i towarów;
- Wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.

Najważniejsze propozycje i wskazania mieszkańców przedstawione zostały poniżej.

3.1.1. Transport umożliwiający dostęp do kluczowych celów podróży i usług

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
* Rozwój infrastruktury * Rozwój <i>Park&Ride</i>, <i>Bike&Ride</i>, stacji Roweru Miejskiego itp. * Plany mobilności w zakładach pracy * Rozwój oferty usług osiedli * Alternatywne sposoby poruszania się	* Koncentracja usług (galerie handlowe) * Parkowanie na chodnikach * Budowa kluczowych celów podróży bez możliwości dojazdu do nich

3.1.2. Zwiększenie bezpieczeństwa

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
* Bezpieczne korytarze dla transportu sanitarnego * Szkolenia dla urzędników, naznaczenie urzędnika ds. bezpieczeństwa * Utworzenie oddzielnego planu (programu) całkowicie poświęconego poprawie bezpieczeństwa w mieście * Rewizja: oznakowania dróg, przejść dla pieszych i ich oświetlenia, bezpieczeństwa dróg prowadzących do szkół * Analiza danych wypadkowych z przeszłości związana z ew. przebudową infrastruktury * Centrum: wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego na całym obszarze	* Likwidacja przejść podziemnych / kładek nadziemnych

3.1.3. Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz redukcja emisji gazów cieplarnianych i konsumpcji energii

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
* Postawienie na rower i komunikację zbiorową (przede wszystkim tramwaj!) * Rozwój zieleni miejskiej * Wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej dla wszystkich (gdy normy jakości powietrza są przekroczone) * Racjonalne planowanie przestrzenne w celu zmniejszenia zanieczyszczenia i oddziaływania hałasu * Konsultacje planów z Radami Osiedli * Maksymalne zmniejszenie szerokości pasów, stosowanie „reduktorów hałasu”, odpowiedni wybór nawierzchni, utrzymanie dobrego stanu dróg * Partycypacja w kosztach budowy infrastruktury kom. miejskiej przez deweloperów	* Niepotrzebne podróże spowodowane brakiem infrastruktury * Kongestia

3.1.4. Poprawa wydajności i efektywności kosztów transportu osób i towarów

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
* Rowery: traktowanie roweru jako środka transportu używanego łącznie z komunikacją zbiorową. Rowery cargo jako fundament przewozu towarów w ścisłym centrum. Tworzenie stacji przeładunkowych łączących transport samochodowy i rowerowy * Przystanki komunikacji zbiorowej: optymalna liczba i analiza lokalizacji, tworzenie przystanków wiedeńskich, zwiększenie przystanków kolejowych * Taryfa biletowa zależna od pory dnia * Tramwaje: priorytetowe traktowanie tramwajów na każdym skrzyżowaniu, wyższe środki na utrzymanie linii, remonty torowisk, międzydzielnicowe połączenia tramwajowe omijające centrum miasta * Stworzenie buspasów na terenie całego miasta	* Podobny czas pracy dla wszystkich pracowników (tworzenie się szczytów komunikacyjnych) * Puste kursy autobusów i tramwajów z i do zajezdni

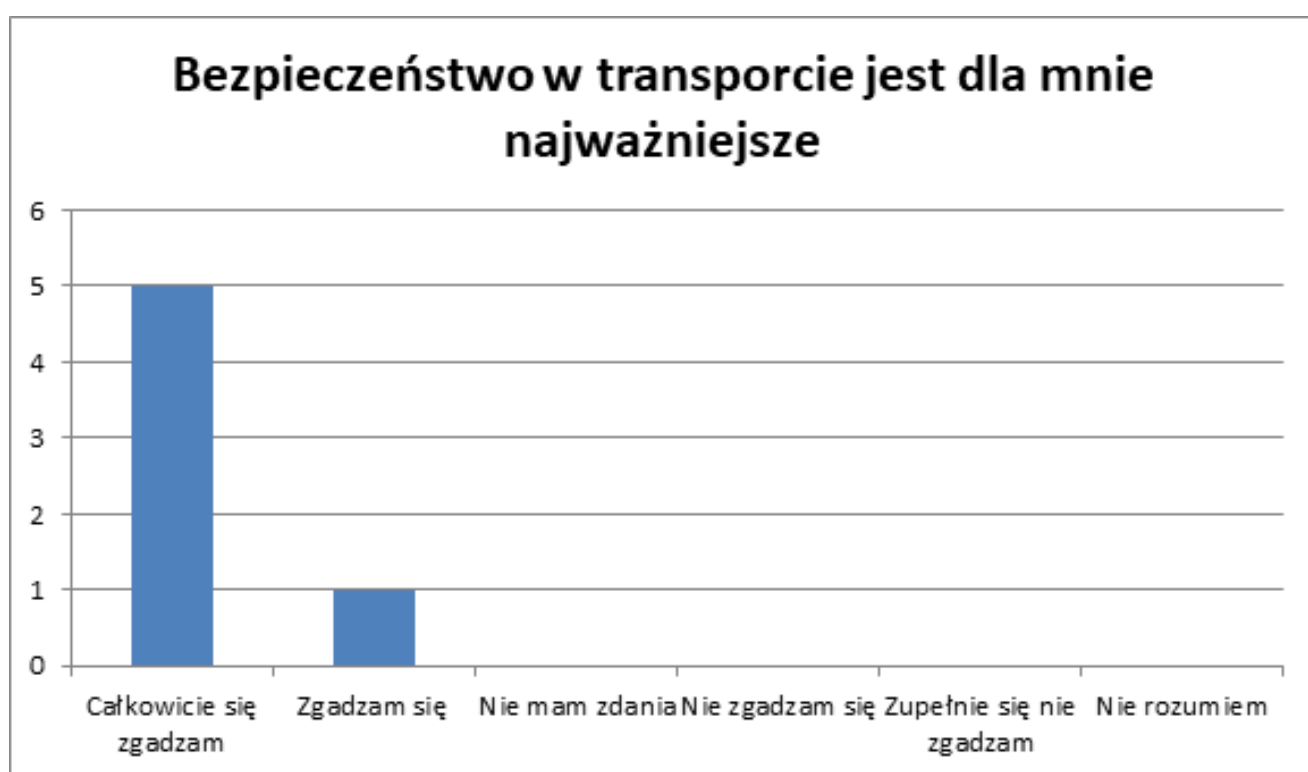
3.1.5. Wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
* Zmniejszenie użytkowania samochodu w mieście: ograniczenie budowania parkingów przy inwestycjach * Rowerostrady poza głównymi ulicami, łączące osiedla oraz zapewniające dostęp do centrum * Zieleń na osiedlach (zielone miejsca spotkań) i wzdłuż dróg (zielona infrastruktura drogowa) * Uspokojenie ulic, stworzenie prawdziwych stref zamieszkania * Wykorzystanie Odry i terenów wzdłuż niej (do rekreacji i użytkowania codziennego)	* Bariery na ciągach komunikacyjnych np. między przystankami Komunikacji miejskiej a koleją

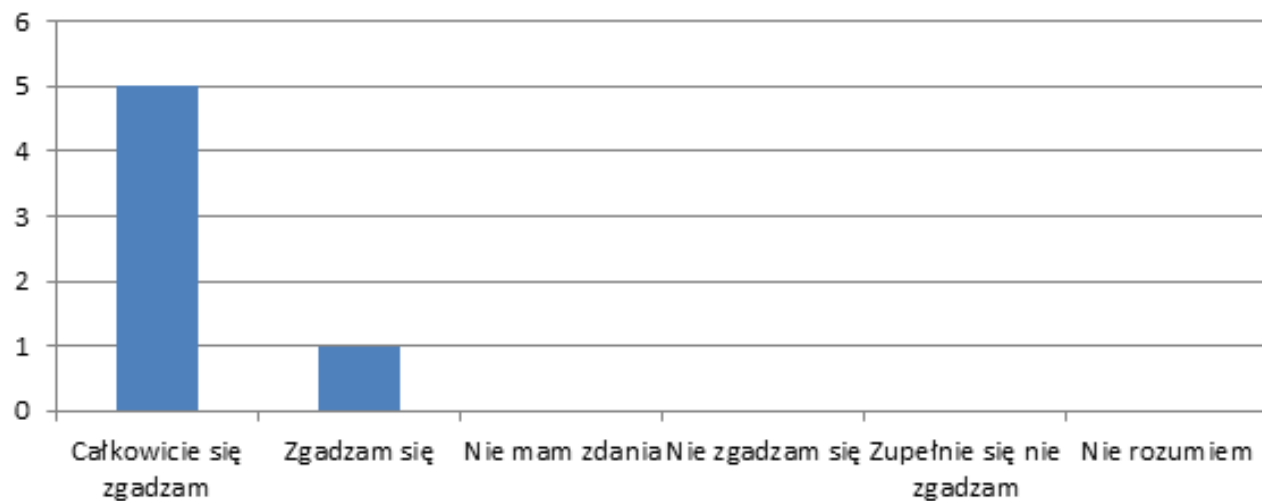
Spotkanie zamykała indywidualna ocena dziewięciu opinii / postulatów związanych z ruchem miasta wykorzystująca metodę „kropkokracji”. Jest to metoda pozwalająca na zbieranie opinii w grupie poprzez głosowanie (przy pomocy kolorowania kropek) oraz zapisywanie komentarzy na przygotowanych formularzach. Mieszkańcy mieli możliwość wyrażenia swojego stanowiska na dany temat oceniając pomysły w następującej skali: „całkowicie się zgadzam”, „zgadzam się”, „nie mam zdania”, „nie zgadzam się”, „całkowicie się nie zgadzam”, „nie rozumiem”. Kropkokrację uzupełniało jedno pytanie otwarte, w którym mieszkańcy mieli za zadanie zaproponować alternatywne formy transportu miasta przyszłości. Wyniki kropkokracji prezentują się następująco:



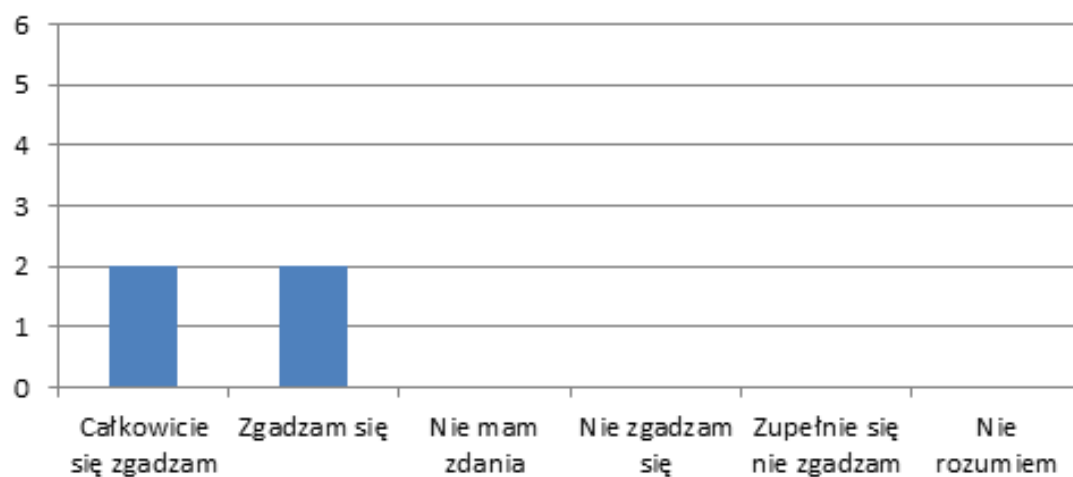
Źródło: Materiały własne



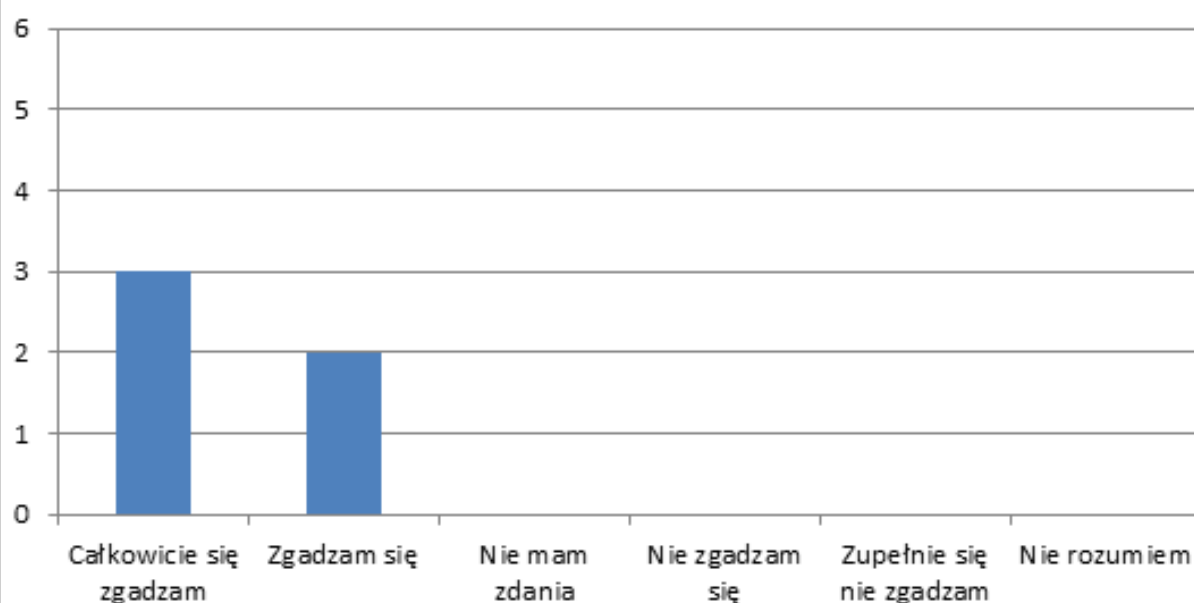
Chcę mieć większy wpływ na decyzje związane z transportem w mieście nie tylko poprzez konsultacje



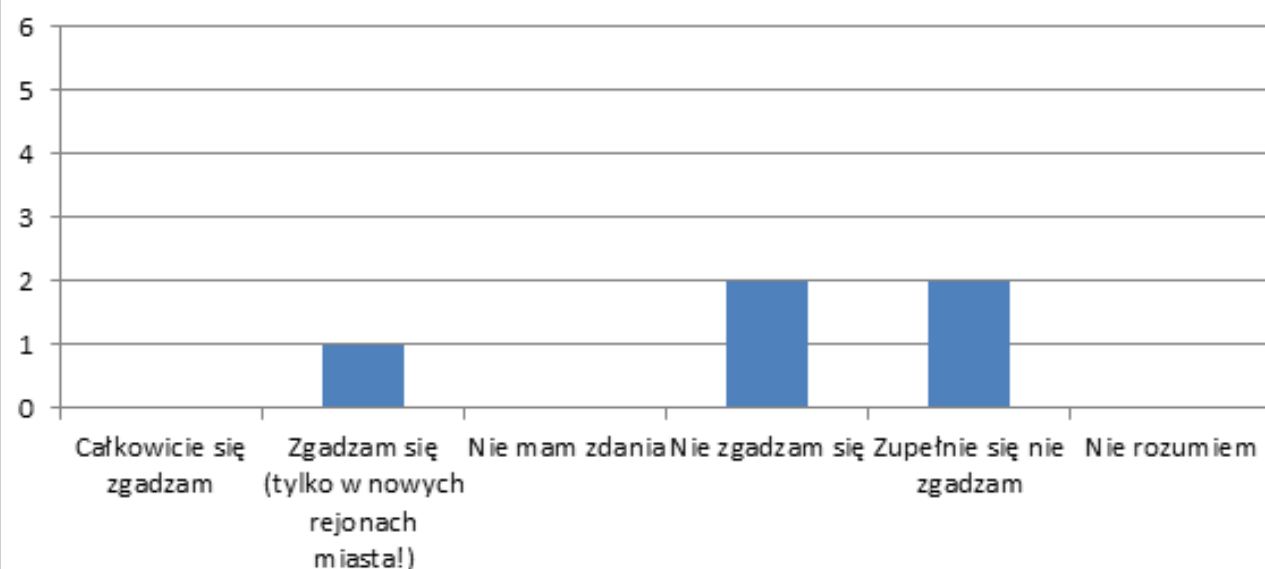
Chcę brać aktywny udział w tworzeniu miejskich planów rozwoju Wrocławia

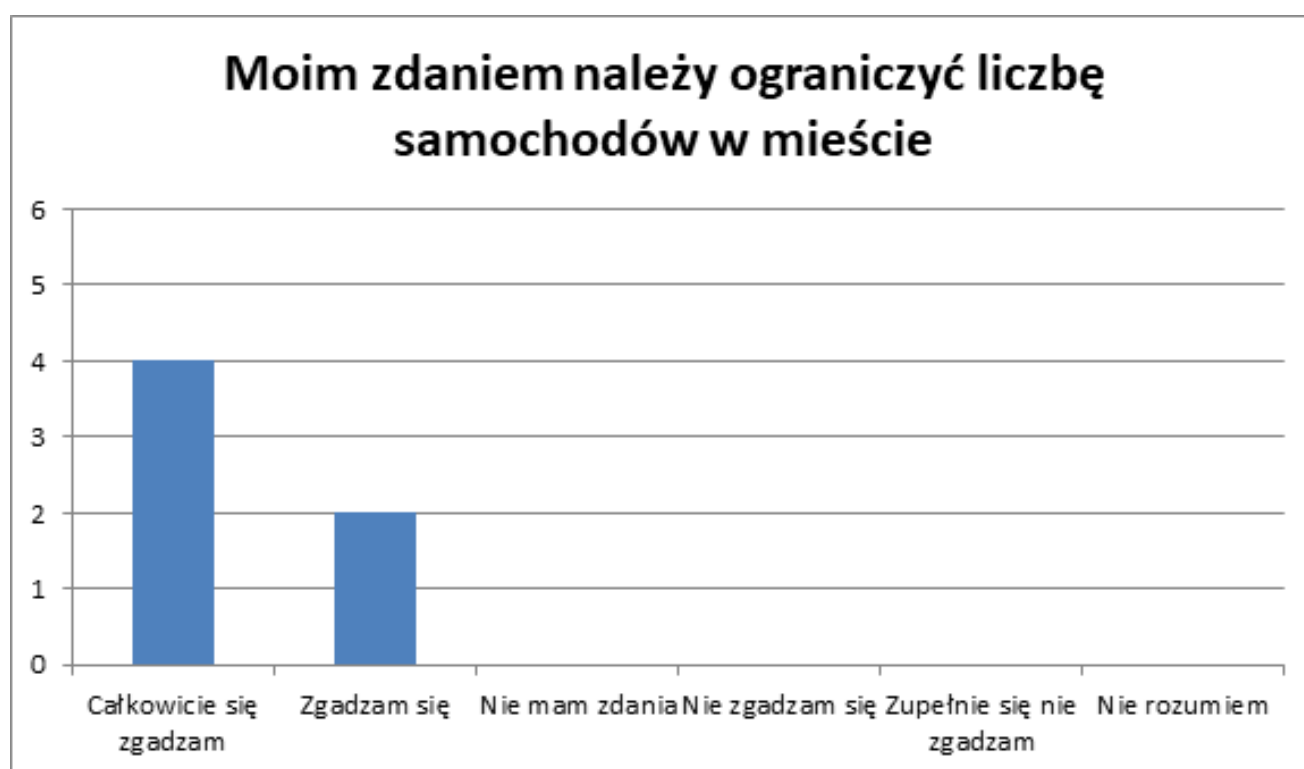
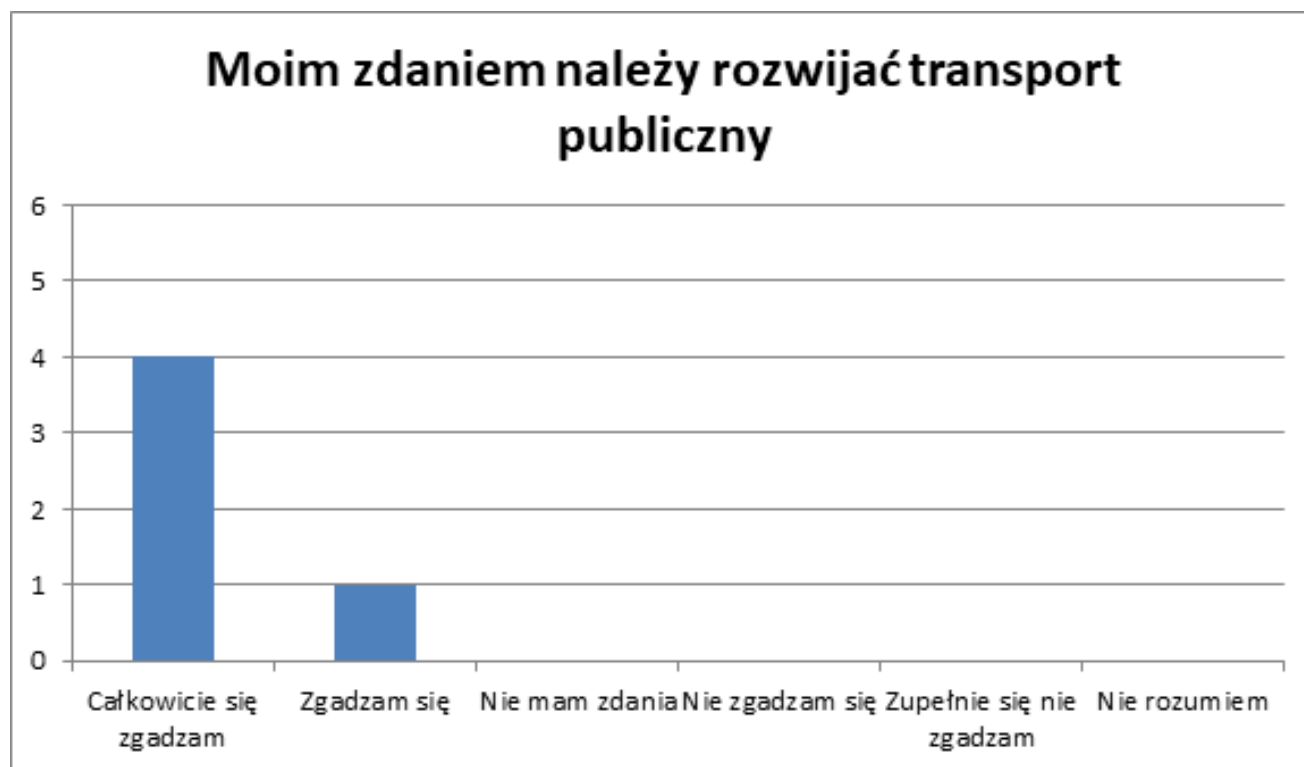


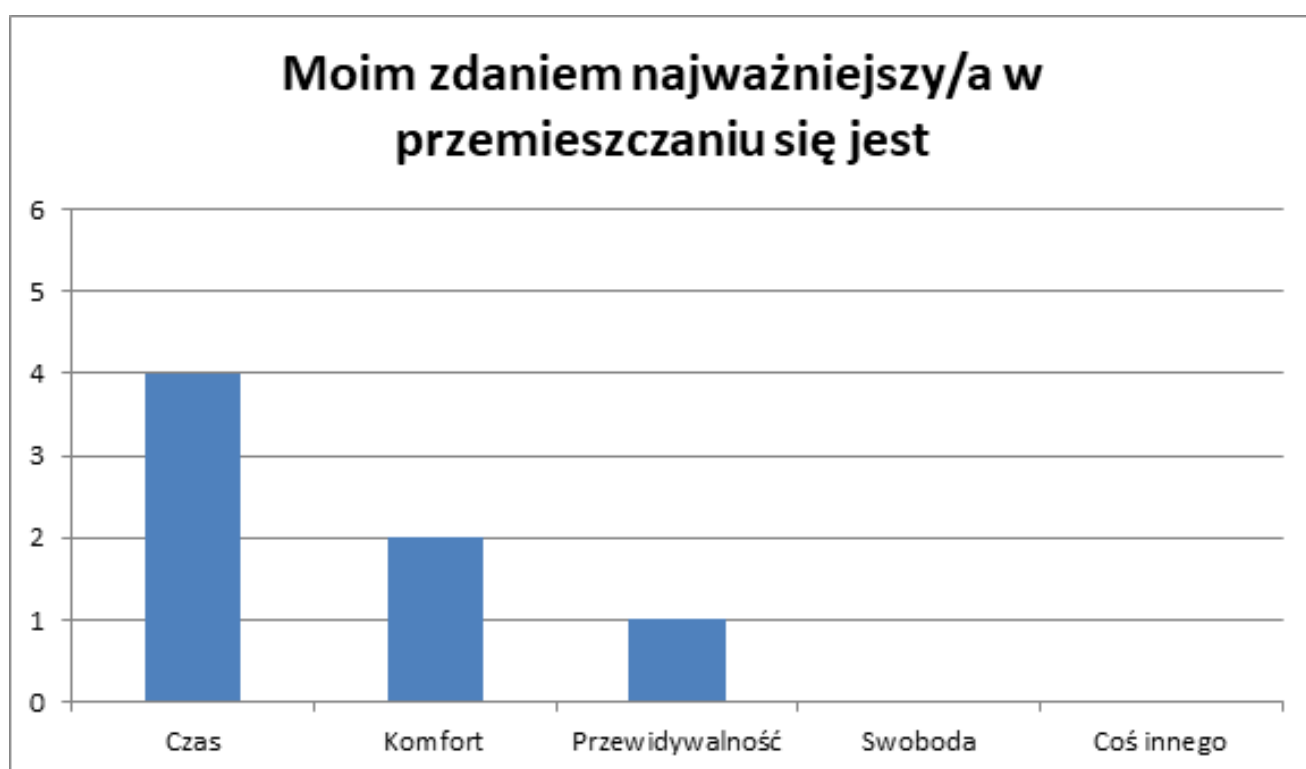
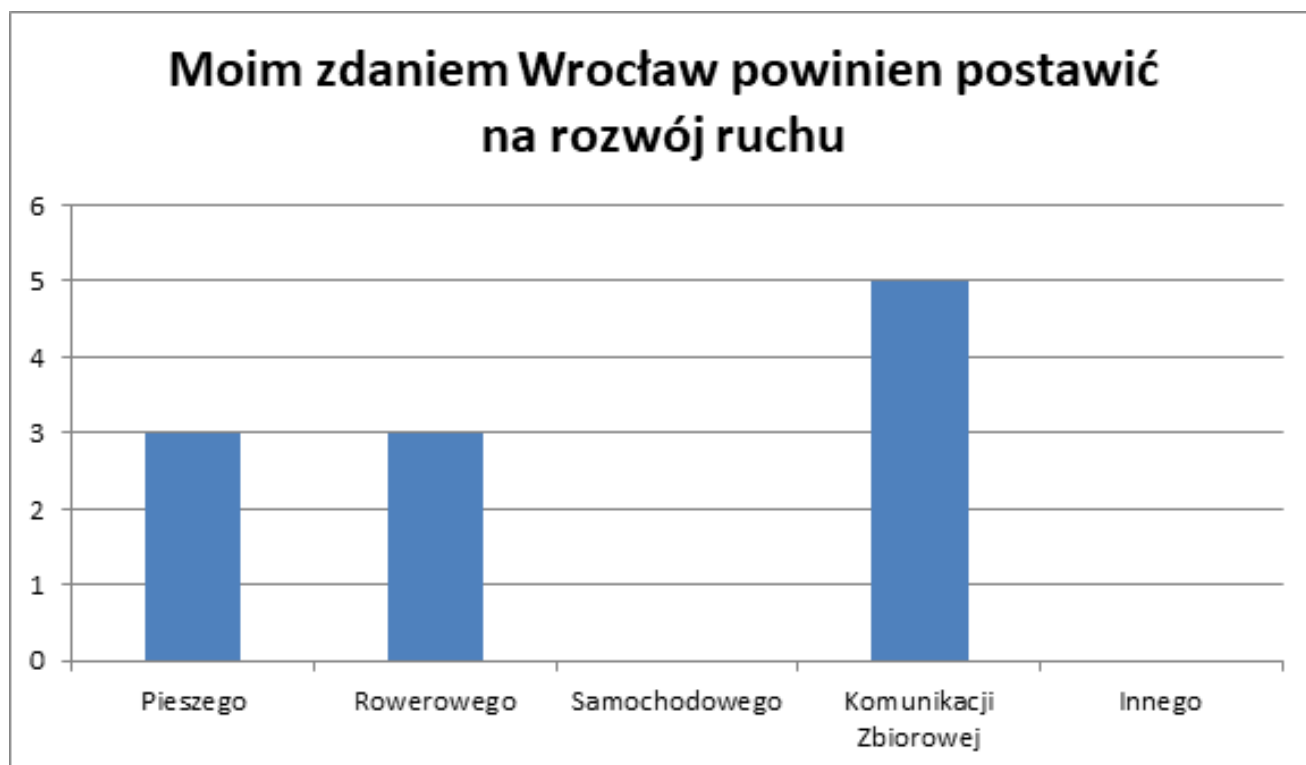
Należy rozwijać sieć dróg rowerowych



Moim zdaniem należy budować więcej dróg dla samochodów







Jakie alternatywne formy transportu wprowadziłbyś/wprowadziłabyś w mieście przyszłości (pytanie otwarte)

- rolki / deskorolki
- hulajnogi
- *Segway* (czyli dwukołowy, jednoosobowy pojazd elektryczny, zasilany z wbudowanych akumulatorów)
- Elektroskutery + elektrorowery

3.2. Konsultacje z interesariuszami, 24.05.2018 r.

Pierwszą częścią spotkania była prezentacja założeń oraz harmonogramu projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM).

Następnie przeprowadzona została część warsztatowa, podczas której uczestnicy spotkania podzieleni zostali na cztery mniejsze zespoły złożone z przedstawicieli różnych instytucji, firm i organizacji. Każda z grup na początku sesji otrzymała arkusz papieru poświęcony jednemu zagadnieniu z obszaru mobilności miejskiej (Grupa I - Ruch pieszy i rowerowy, Grupa II - Transport publiczny, Grupa III - Ruch samochodowy i logistyka, Grupa IV - Parkingi i przestrzeń miejska). Wszystkie cztery arkusze z zagadnieniami podzielone były dodatkowo na cztery podkategorie. Przykładowo zagadnienie Ruch pieszy i rowerowy podzielone zostało na podkategorie: 1. Bezpieczeństwo, 2. Infrastruktura i oznakowanie, 3. Ciągłość, 4. Ruch pieszy i rowerowy a transport publiczny.

Zadaniem każdego zespołu było zastanowienie się nad zaobserwowanymi problemami ruchu miasta związanymi z wybranymi zagadnieniami, a także wskazanie najważniejszego problemu z każdej kategorii poprzez jego podkreślenie.



Źródło: Materiały własne

Po zapisaniu zidentyfikowanych problemów na swoim arkuszu, każda z grup otrzymała częściowo wypełniony arkusz-zagadnienie innej grupy w celu dopisania do niego swoich wskazań i zaznaczenia na nim najważniejszych problemów. Taka wymiana arkuszy powtarzana była następnie jeszcze dwukrotnie, tak aby wszystkie grupy miały możliwość pracy nad każdym arkuszem-zagadnieniem.

Po zakończeniu pracy w grupach nastąpiło wspólne omówienie zapisanych idei poprzez wymienienie najważniejszych problemów związanych z czterema podkategoriami każdego z arkuszy-zagadnień.

Poniżej wypisano najważniejsze problemy wskazane przez wszystkie grupy interesariuszy dotyczące czterech zagadnień czyli łącznie szesnastu podkategorii.

3.2.1. I - Ruch pieszy i rowerowy:

Bezpieczeństwo

- * Brak chodników
- * Parkowanie na chodnikach, zastawianie skrzyżowań i przejść dla pieszych przez samochody
- * Zbyt duża prędkość samochodów

Infrastruktura i oznakowanie

- * Za wąskie chodniki
- * Zła nawierzchnia
- * Nadmiar sygnalizacji świetlnej

Ciągłość
* Brak ciągłości chodników i dróg dla rowerów (w szczególności w centrum i śródmieściu) * Brak tras rowerowych poza terenem gminy Wrocław

Ruch pieszy i rowerowy a transport publiczny
* Drogi rowerowe na chodnikach + przystanki MPK nachodzą na siebie * Grodzenie osiedli -> dłuższa droga do przystanków * Połączenie transportu zbiorowego z rowerowym

3.2.2. II – Transport publiczny

Tabor
* Przestarzały tabor tramwajowy * Zakup pojazdów nie w pełni niskopodłogowych * Brak autobusów nisko i zeroemisyjnych
Oferta przewozowa
* Niska częstotliwość * Długi czas przejazdów
Przystanki
* Za niskie perony * Niezintegrowane węzły przesiadkowe
Jakość
* Zły stan torowisk

3.2.3. III - Ruch samochodowy i logistyka

Płynność ruchu
* Za dużo samochodów w stosunku do przepustowości * Nieprzestrzeganie ograniczeń prędkości
Dostawa towarów
* Brak miejsc parkingowych dla dostawców * Parkowanie na chodnikach i ścieżkach
Dostęp do usług
* Brak rotacji miejsc parkingowych * Brak usług na nowych osiedlach
Infrastruktura drogowa
* Zły stan nawierzchni * Zbyt szerokie pasy ruchu * Niedokończony układ obwodnicowy * Niedostatecznie rozwinięty system buspasów i <i>Park&Ride</i>

3.2.4. IV – Parkingi i przestrzeń miejska

Ekologia
* Rozjeżdżanie terenów zielonych * Za duża liczba starych samochodów (zanieczyszczenie) * Brak parków kieszonkowych
Planowanie przestrzenne
* Za mały obszar strefy płatnego parkowania * Brak maksymalnych wskaźników parkingowych
Miejsca parkingowe dla samochodów i rowerów
* Podwórka – nieuregulowany system parkowania * Brak parkingów – konieczność ich rozwoju zwłaszcza na „starych” osiedlach

* *Park&Ride* na przedmieściach i granicach miasta

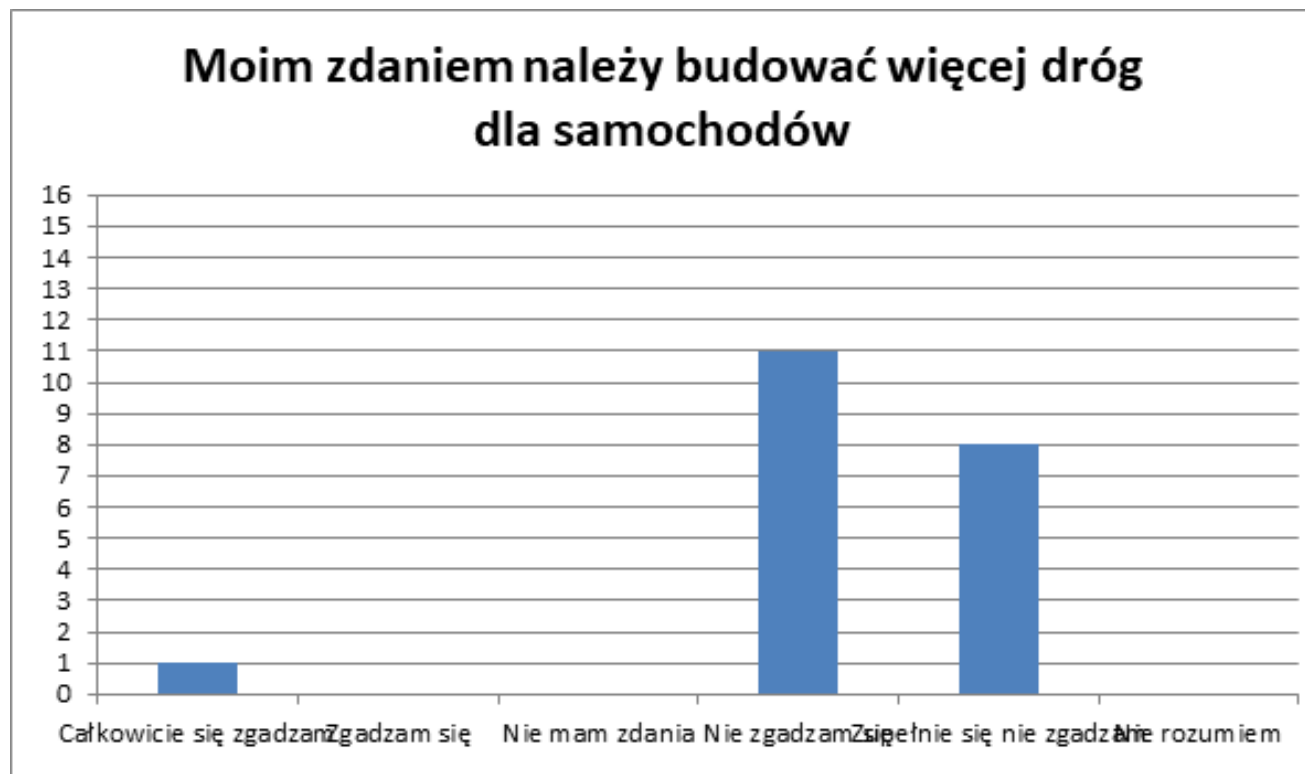
Zachowania komunikacyjne mieszkańców

* Parkowanie w miejscach niedozwolonych (chodniki, trawniki)

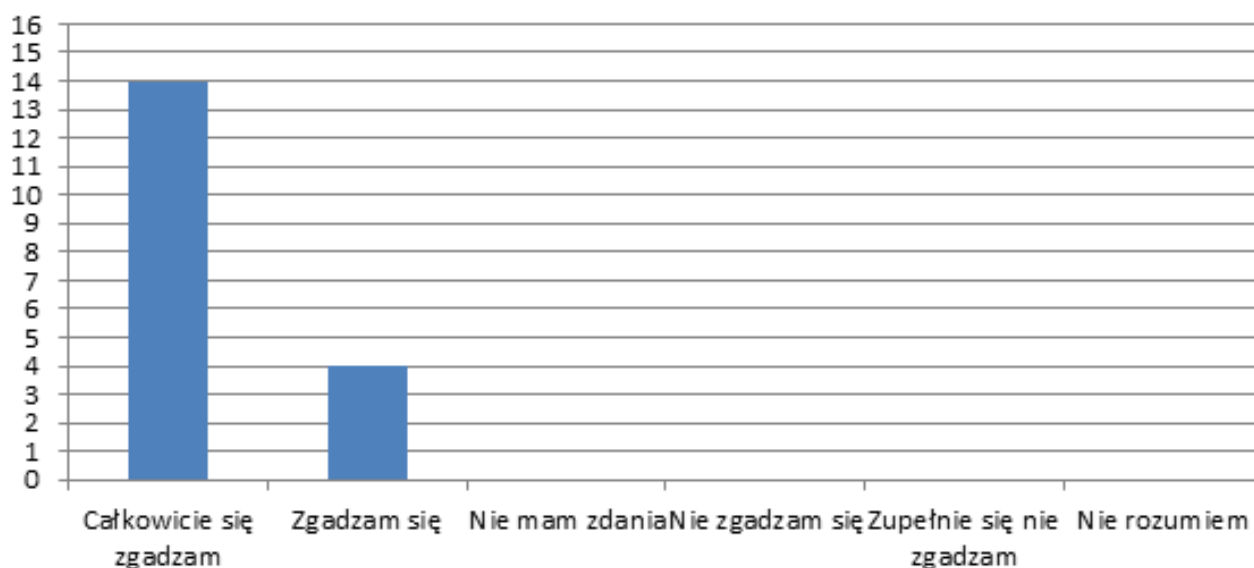
* Brak skutecznej reakcji na złe parkowanie

Podobnie jak podczas spotkania z mieszkańcami, konsultacje z interesariuszami zakończyła indywidualna kropkokracja, w której interesariusze oceniali te same dziewięć opinii/postulatów związanych z ruchem miasta, co wcześniej

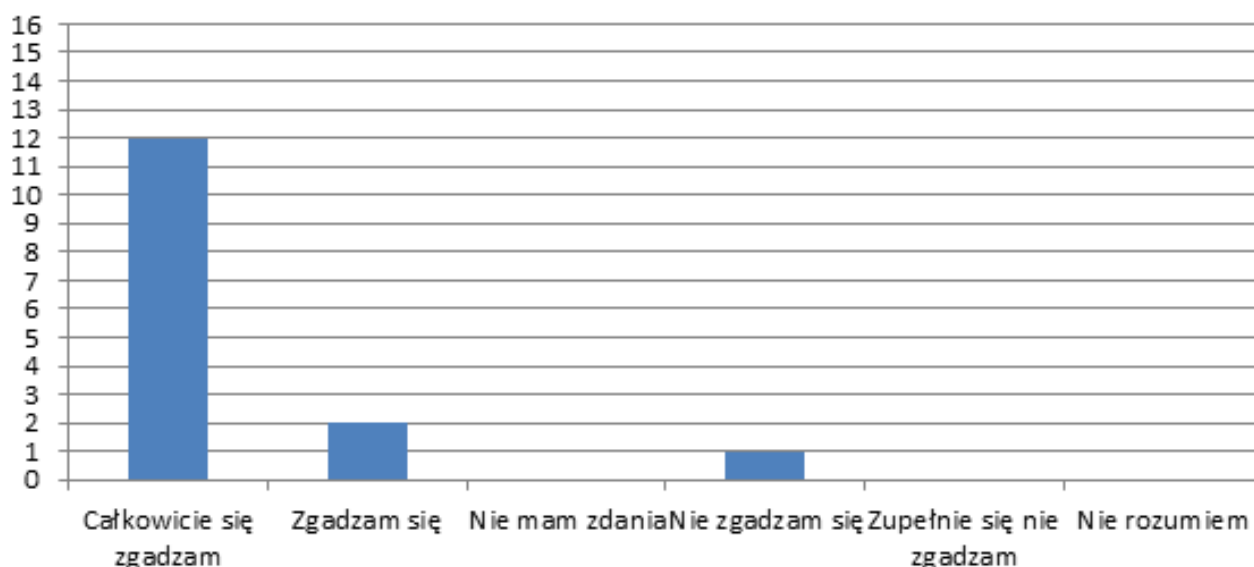
mieszkańcy. "Kropkokracja" ta również uzupełniona została o jedno pytanie otwarte, w którym interesariusze proponowali alternatywne formy transportu miasta przyszłości. Rezultaty ankiety wyglądają następująco:



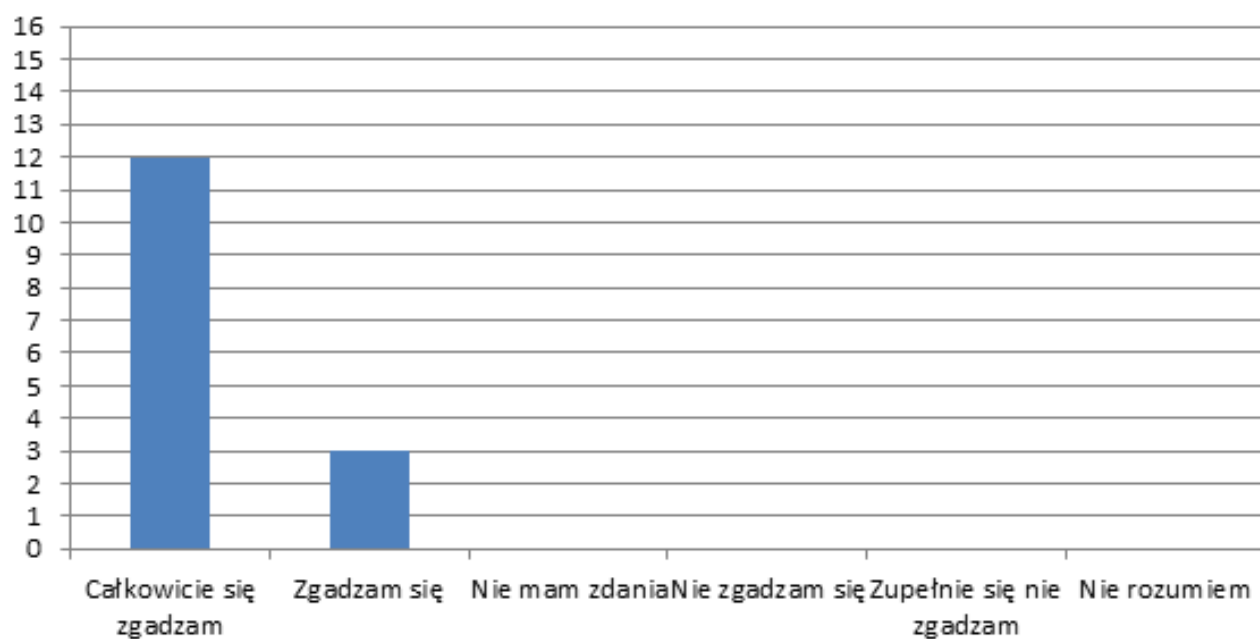
Moim zdaniem należy rozwijać transport publiczny



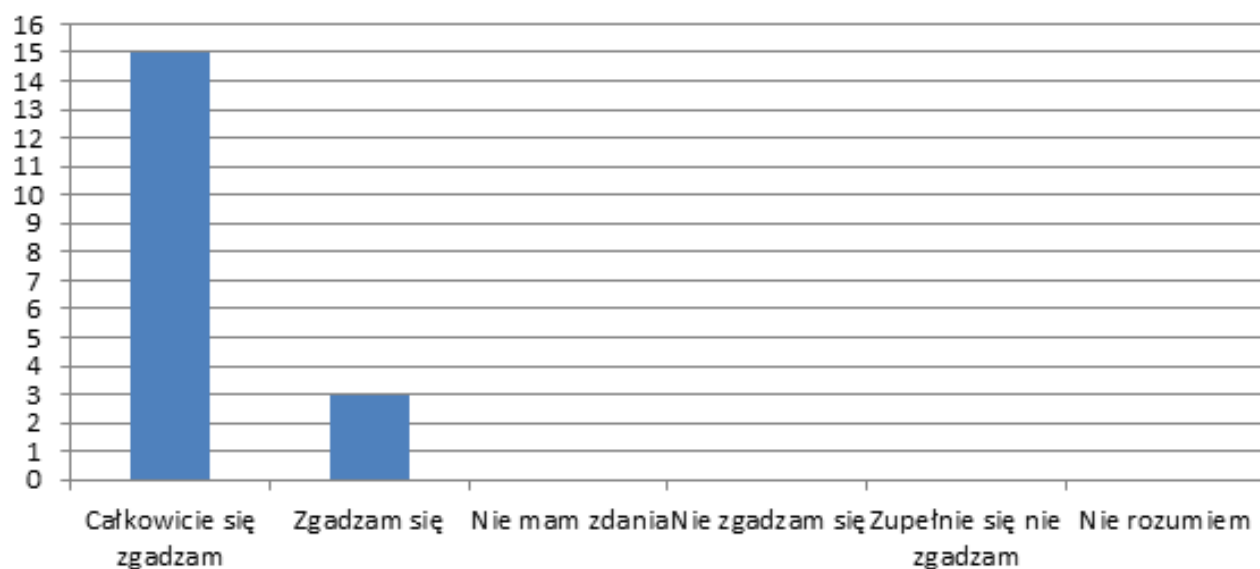
Bezpieczeństwo w transporcie jest dla mnie najważniejsze



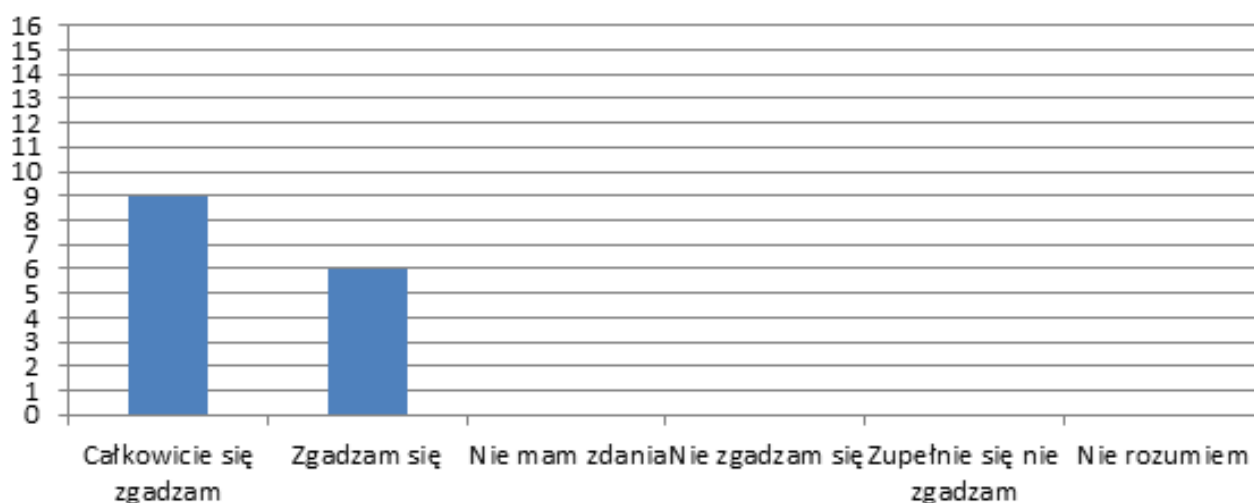
Należy rozwijać sieć dróg rowerowych



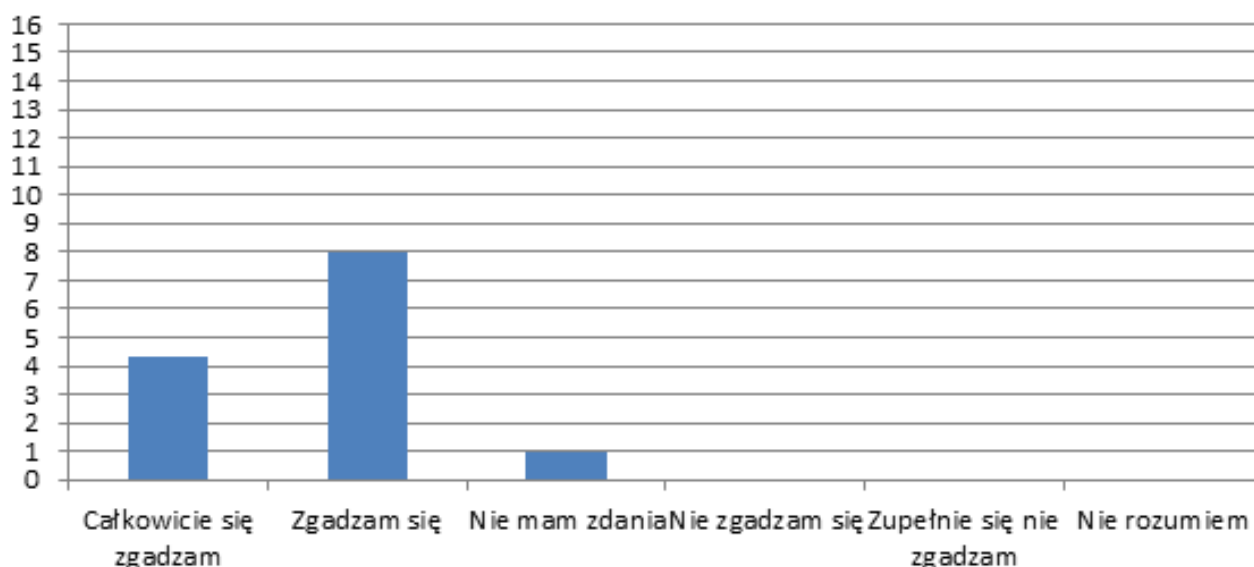
Moim zdaniem należy ograniczyć liczbę samochodów w mieście



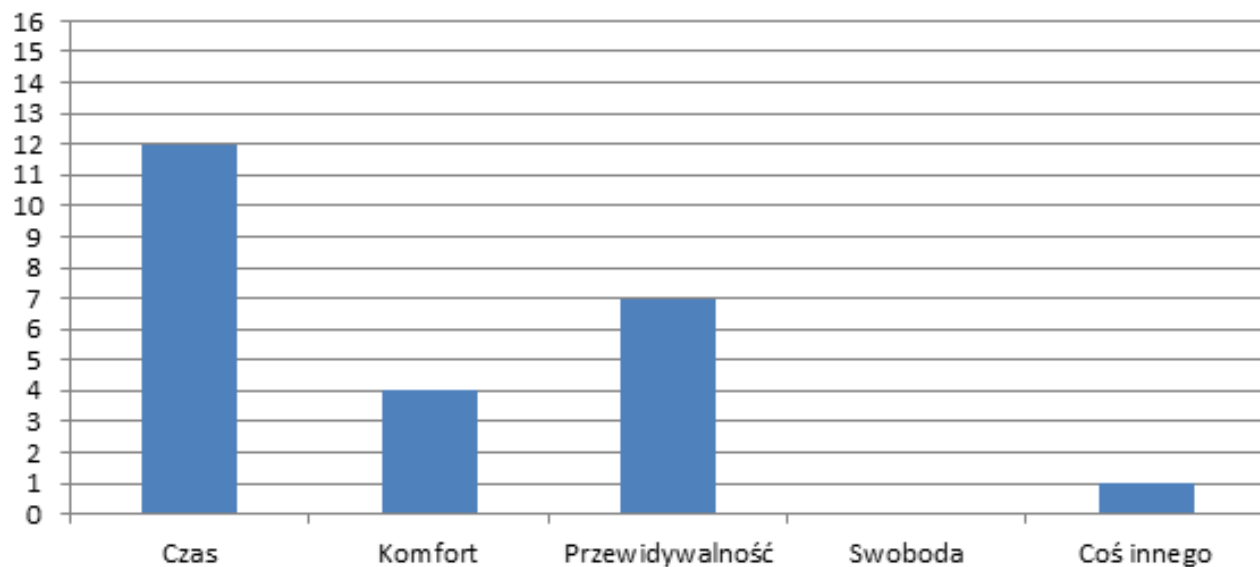
Chcę mieć większy wpływ na decyzje związane z transportem w mieście nie tylko poprzez konsultacje



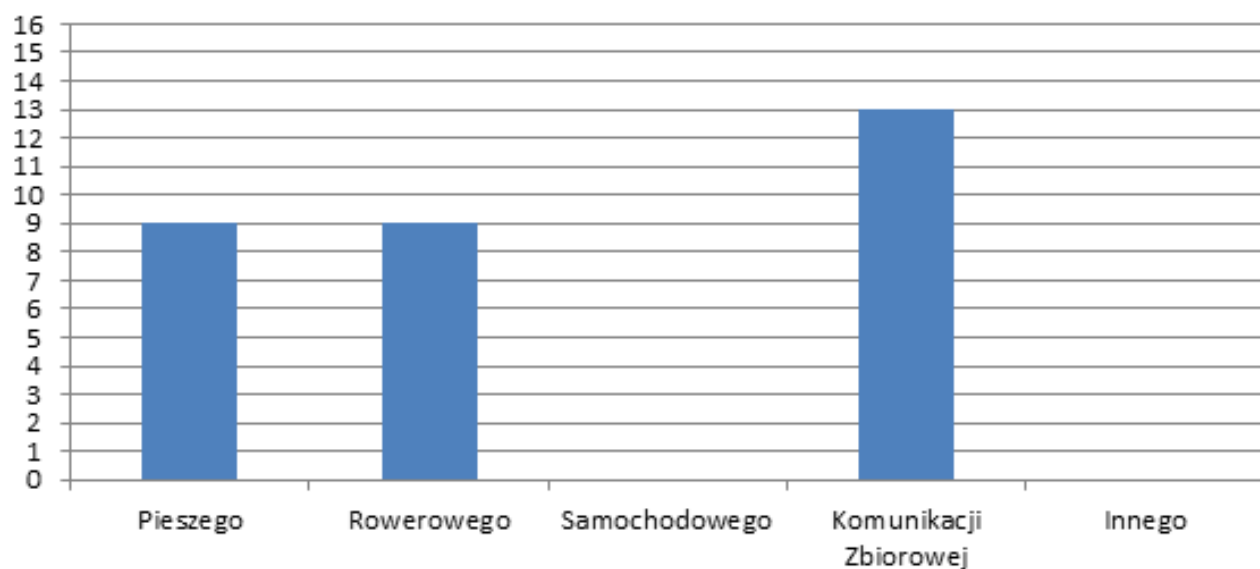
Chcę brać aktywny udział w tworzeniu miejskich planów rozwoju Wrocławia



Moim zdaniem najważniejszy w przemieszczaniu się jest:

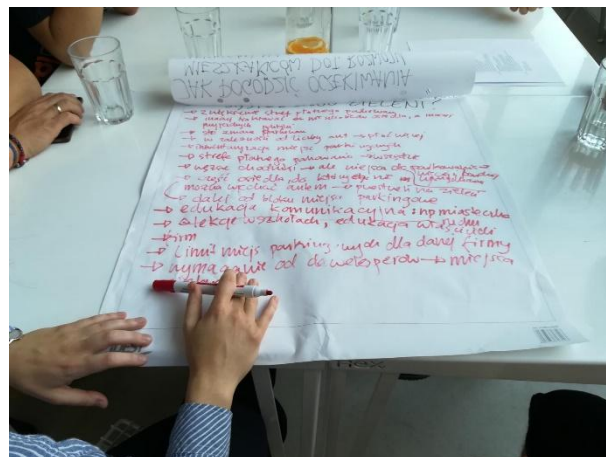


Moim zdaniem Wrocław powinien postawić na rozwój ruchu:



Jakie alternatywne formy transportu wprowadziłbyś/
wprowadziłabyś w mieście przyszłości?

- Hulajnogi, składane szybko rowery łatwo przewożone transportem publicznym
- Tramwaj wodny, mini busy na żądanie
- Wszystkie autobusy po buspasach
- Lekka kolej
- Metro (3 wskazania)
- Transport wodny
- Większe wykorzystanie rzeki Odry – transport wodny
- Wrocławski Rower Miejski jako środek na dotarcie do węzłów komunikacyjnych (tj. więcej stacji na osiedlach, nie tylko w centrum)
- Więcej informacji o transporcie publicznym (awarie, „wypadnięcie” autobusów z siatki na skutek awarii itd.)



Zródło: Materiały własne

Na zakończenie pierwszej części spotkania przedstawiono cztery ważne problemy zidentyfikowane podczas badań ankietowych oraz wcześniejszych spotkań konsultacyjnych:

- 1) Jak uczynić transport publiczny najbardziej popularnym i konkurencyjnym dla samochodu środkiem transportu?
- 2) Jak pogodzić oczekiwania mieszkańców dot. rozwoju parkingów na osiedlach i w centrum, bez ograniczenia dostępności chodników, zapewniając jednocześnie sąsiedztwo zieleni?
- 3) Jak rozwijać infrastrukturę rowerową by oferowała bezpieczny i dostępny sposób podróżowania dla każdego?
- 4) Jak ograniczyć negatywny wpływ transportu na jakość życia i środowisko?

Część warsztatowa spotkania miała na celu wypracowanie rozwiązań tych problemów. W tym celu uczestnicy zostali podzieleni na cztery zespoły. Każda grupa proponowała swoje rozwiązania problemu przy wsparciu moderatora. Po wypracowaniu rozwiązań przez każdą z grup następowała zmiana problemu (i moderatora). Zadaniem kolejnych grup było proponowanie nowych rozwiązań oraz ustosunkowanie się do pracy wcześniejszych zespołów.

Poniżej zaprezentowano rezultaty pracy grupowej.

3.3.1. Jak uczynić transport publiczny najbardziej popularnym i konkurencyjnym dla samochodu środkiem transportu?

Skrócenie czasu podróży	
* Wprowadzenie priorytetów na każdej sygnalizacji * Tworzenie buspasów i wydzielenie 100% torowisk z przestrzeni przyznanej samochodom * Poprawa stanu torowisk	* Zwiększenie liczby przystanków na trasie (tylko na obszarach gęsto zamieszkałych) oraz wprowadzenie przystanków na żądanie w systemie tramwajowym * Likwidacja jednotorów i zatok przystankowych

- * Lokalizowanie przystanków w bliższej odległości od celów podróży niż zlokalizowanych w otoczeniu parkingów samochodowych
- * Umożliwienie korzystania z buspasów przez autobusy komunikacji aglomeracyjnej
- * Wprowadzenie systemu szybkich linii średnicowych (najkrótszą trasą) wraz z liniami dowozowymi

Poprawa komfortu

- * Stosowanie taboru o dużej pojemności (przeciwdziałanie ściskowi w pojazdach)
- * Poprawa działania Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (w szczególności funkcjonalności podawania rzeczywistego czasu oczekiwania na pojazd)
- * Utworzenie dojść do przystanków podwójnych z obu stron
- * Dopasowanie sieci komunikacji miejskiej do aktualnych źródeł i celów podróży (zagospodarowania przestrzennego)
- * Wykorzystanie wyłącznie pojazdów w 100% niskopodłogowych (których podłoga jest na wysokości poziomu chodnika) oraz klimatyzowanych
- * Poprawa jakości informacji pasażerskiej
- * Wyświetlanie na monitorach w pojazdach informacji o wydarzeniach kulturalnych w mieście zamiast pokazywania reklam komercyjnych
- * Stworzenie bardziej zwartych węzłów przesiadkowych i zespołów przystankowych (tj. grupy słupków tego samego przystanku)
- * Przywrócenie bardzo dobrej jakości węzła komunikacji nocnej (takiego jakim był ówczesny dworzec PKS)
- * Wyposażenie każdego przystanku w głęboką wiatę osłaniającą

Poprawa bezpieczeństwa

- * Poprawa stanu torowisk
- * Akcje edukacyjne informujące pasażerów w jaki sposób powinni się zachować w przypadku zaistnienia sytuacji zagrożenia w pojeździe (agresja współpasażera, duża uciążliwość współpasażera)
- * Montaż przycisków alarmowych sygnalizujących kierowcy/motorniczemu o zagrożeniu w pojeździe
- * Udostępnienie aplikacji alarmowej o podobnej do powyższej funkcjonalności

Poprawa taryfy

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> * Uproszczenie taryfy (w szczególności rezygnacja z odrębnych cen biletów na linie pospieszne i nocne) * Wprowadzenie atrakcyjnego cenowo biletu dla | <ul style="list-style-type: none"> małych grup * Zwiększenie integracji taryfowej: wszystkie bilety powinny uprawniać do korzystania ze wszystkich |
|---|--|

systemów komunikacyjnych (autobus, tramwaj, pociąg, autobus podmiejski - w tym PKS - oraz rower miejski)

Poprawa zarządzania

- * Częstszy monitoring (badania)
- * Sankcje za nierealizowanie własnych polityk

3.3.2. Jak pogodzić oczekiwania mieszkańców dot. rozwoju parkingów na osiedlach i w centrum, bez ograniczenia dostępności chodników, zapewniając jednocześnie sąsiedztwo zieleni?

Opłaty

- * Zwiększenie strefy płatnego parkowania lub wprowadzenie jej na terenie całego miasta
- * Odmienne traktowanie mieszkańców osiedla (centrum) i osób przyjeżdżających na osiedle / do centrum
- * Wprowadzenie wyższych opłat dla gospodarstw domowych posiadających więcej aut (im więcej aut dane gospodarstwo domowe posiada, tym więcej płaci)
- * Wyrównanie cen parkingów podziemnych i naziemnych
- * Wprowadzenie płatnych parkingów dla urzędników, dyrektorów szkół, nauczycieli itp.
- * Podwyższanie opłat za parkowanie w przypadku większej popularności danego miejsca parkingowego
- * Przeznaczenie opłat za wykup miejsc parkingowych na rozwój komunikacji zbiorowej

Zieleń

- * Wyznaczanie zielonej przestrzeni na osiedlach, do której nie można wjechać autem. Umieszczenie parkingów dalej od budynków mieszkalnych
- * Zieleń na wielopoziomowych parkingach typu P&R
- * Wymaganie od deweloperów utworzenia stref zieleni na osiedlach kosztem „zabetonowanych” przestrzeni miejsc parkingowych

Działania edukacyjne

- * Edukacja komunikacyjna w szkołach + przywrócenie miasteczek ruchu, szkolenia dla dyrektorów firm, korporacji i przedsiębiorstw
- * Edukacja osób w wieku produkcyjnym: „Z czym wiąże się wyprowadzka poza miasto”

Rozwój usług, komunikacji zbiorowej i infrastruktury

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> * Rozwój (zamkniętych) parkingów dla rowerów * Rozbudowa komunikacji miejskiej → dobra dostępność i bliskość osiedli od tramwajów i autobusów * Rozwój usług na osiedlach * Rozwój parkingów podziemnych i parkingów | <ul style="list-style-type: none"> wielopiętrowych (również na osiedlach budowanych przez deweloperów) * Rozwój informacji parkingowej (informacja o lokalizacji wolnych miejsc oraz przekierowywanie kierowców do dostępnych parkingów) * Rozwój wypożyczalni aut elektrycznych i miejsc |
|---|--|

parkingowych dla tych aut kosztem zmniejszenia liczby samochodów spalinowych i miejsc parkingowych dla nich

- * Rozwój komunikacji miejskiej (przede wszystkim tramwajów), rowerowej oraz pieszej w centrum
- * Skoordynowanie parkingów, komunikacji zbiorowej oraz infrastruktury rowerowej w aglomeracji wrocławskiej

Planowanie przestrzenne

- * Odpowiednie planowanie przestrzenne przeciwdziałające „rozlewaniu się” miasta na peryferia
- * Uwzględnianie planowania przestrzennego przez inwestorów
- * Podział miasta na strefy (przykład Krakowa)
- * Oddalenie parkingów od największych atrakcji turystycznych oraz centrum miasta
- * Sytuowanie parkingów poza osiedlami. Ulice osiedli powinny być zamknięte dla samochodów: wprowadzenie zamiast nich rowerów, meksów itp.
- * Wprowadzenie absolutnego zakazu parkowania na chodnikach: zwężenie chodników do minimalnych dopuszczalnych norm. Uzyskane w ten sposób miejsce można wykorzystać na miejsca parkingowe
- * Inwentaryzacja i uporządkowanie obecnych miejsc parkingowych
- * Skoordynowanie planów miejscowych między gminami ościennymi: stworzenie centrów przesiadkowych w gminach ościennych, co miałyby przeciwdziałać wjazdowi do miasta samochodów spoza Wrocławia

Inne działania mające wpływ na zmniejszenie liczby samochodów

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> * Zamykanie dróg w centrum * Wprowadzenie strefy niskoemisyjnej w centrum miasta * Działalność straży miejskiej – nieuchronność kary za nieprzepisowe parkowanie (zwłaszcza na terenach zielonych) * Wprowadzenie lokalnych planów mobilności dla firm | <ul style="list-style-type: none"> * Zachęty do używania komunikacji zbiorowej * Ograniczenie liczby samochodów wjeżdżających do miasta przez regulowanie ich wjazdu światłami * W przypadku posiadania auta -> konieczność wykupienia podziemnego miejsca parkingowego na osiedlu (jeśli parking taki został zbudowany) * Wprowadzenie limitu miejsc parkingowych dla danego przedsiębiorstwa |
|---|---|

3.3.3. Jak rozwijać infrastrukturę rowerową by oferowała bezpieczny i dostępny sposób podróżowania dla każdego?

Sieci rowerowe	
* Rozbudowa istniejącej sieci * Uzupełnienie luk w istniejącej sieci w celu stworzenia jednej spójnej sieci * Stworzenie planera / aplikacji (w oparciu o istniejące mapy) pozwalającej bardzo szybko zaplanować trasę jedynie po ścieżkach/drogach przeznaczonych dla rowerzystów * Oznakowanie ścieżek rowerowych (Gdzie dojadę daną ścieżką/ciągiem? W jakim kierunku zmierzam? Jaki dystans dzieli mnie od celu podróży?)	

Infrastruktura	
* Remont starej infrastruktury lub jej zmiana (np. kostki Bauma na ścieżkach rowerowych) * Redukcja ilości krzyżujących się ścieżek rowerowych i chodników (ścieżek pieszych) * Budowa parkingów dla rowerów (w tym krytych) - zwłaszcza na dużych osiedlach i „blokowiskach” * Budowa na osiedlach „społecznych szop” do przechowywania rowerów w zimie * Rozwój w pełni bezpiecznej infrastruktury rowerowej wokół szkół (tak aby deklarowana przez dzieci chęć dojeżdżania do szkoły była faktem - chodzi zwłaszcza o młodsze dzieci, które do szkoły zazwyczaj dowożone są przez swoich rodziców, ale deklarują, że jak będą mogły same docierać do szkoły to wybiorą rower) * „Nowe spojrzenie na miasto”	

Spójność infrastruktury rowerowej z transportem publicznym	
* Budowa węzłów przesiadkowych (rower - transport publiczny) (P&R dla rowerów)	

3.3.4. Jak ograniczyć negatywny wpływ transportu na jakość życia i środowisko?

Uwaga ogólna: zmiany powinny być wprowadzane pakietowo, powinny być ze sobą powiązane, tak by jakaś niedogodność (np. ograniczenie ruchu) była

powiązana z jakimś ułatwieniem (np. zwiększenie kursów komunikacji zbiorowej).

Ograniczenie prędkości samochodów w mieście	
* Wprowadzenie odcinkowego pomiaru prędkości * Tworzenie infrastruktury wymuszającej wolniejszą jazdę * Zachęcenie do działania Inspekcji Transportu Drogowego * Budowa „osiedli motyli” gdzie brak jest szybkich tras tranzytowych zachęcających do rozwijania dużej prędkości	

Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza emitowanego przez stare samochody

- * Wprowadzenie bonifikat dla pojazdów ekologicznych (np. przy opłatach za parkowanie)
- * Ograniczenie wjazdu aut nieekologicznych (diesel) do centrum miasta
- * Zakup ekologicznych autobusów komunikacji zbiorowej
- * Wprowadzenie strefy niskoemisyjnego transportu

Lepsze planowanie przestrzenne

- * Zmiana organizacji ruchu wokół szkół, tak aby nie było możliwości podwiezienia dzieci „pod same drzwi”
- * Plany mobilności przy nowych inwestycjach jako prawo lokalne
- * Zabudowanie torowisk tak, by mogły poruszać się po nich również autobusy i taksówki
- * Tworzenie alei zamiast obwodnic: są bardziej zielone i zachęcają do różnorodnych form transportu
- * Rozproszenie transportu (osobno trasy samochodowe, osobno pieszo-rowerowe) - dzięki czemu przemieszczanie się będzie bardziej komfortowe dla pieszych i rowerzystów
- * Zwiększenie strefy płatnego parkowania
- * Rozwój stref bez samochodów (deptaki)

Rozwój komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla komunikacji samochodowej

- * Promocja kolei w mieście (lepszą integracją serwisami typu „Jak dojadę”, lepszą informacją o możliwościach korzystania z kolei)
- * Integracja transportu rowerowego z komunikacją zbiorową (miejsca przesiadkowe, możliwość przewozu rowerów pojazdami MPK)
- * Zwiększenie bezpieczeństwa w komunikacji zbiorowej
- * Szybka, niezawodna komunikacja zbiorowa
- * Rozwój sieci tramwajowej
- * Wycieczki szkolne i grupy zorganizowane powinny przemieszczać się osobnymi pojazdami, a nie regularnymi liniami

Działania edukacyjne i kampanie społeczne

- * Organizacja publicznych dyskusji
- * Akcje edukacyjne w szkołach - lekcje o komunikacji
- * Stworzenie odpowiedniego komunikatu dla rodziców
- * Kampanie informacyjne o polityce zrównoważonej mobilności w mediach
- * Informacje dla turystów (np. w hotelach)

Ograniczanie transportochłonności

- * Tworzenie usług podstawowych w pobliżu miejsca zamieszkania
- * Stworzenie programu rozwoju osiedla - na podstawie Analizy Funkcjonalnej Osiedli (<http://www.osiedlawroclawia.pl/>) by określić jakie usługi brakuje

Rozwijanie pozytywnych środków transportu (transport pieszy i rowerowy)

- * Poszerzenie oferty wypożyczalni roweru miejskiego o rowery z fotelikami lub cargo
- * Stworzenie autostrad rowerowych
- * Rozwój infrastruktury rowerowej nie może się odbyć kosztem infrastruktury pieszej - konieczna jest równowaga

Ograniczanie hałasu w mieście

- * Szlifowanie szyn i smarowanie kół tramwajów
- * Ograniczanie prędkości pojazdów
- * Ograniczenie ruchu samochodów dostawczych w centrum np. poprzez wymuszanie przewożenia towarów w ścisłym centrum na rowerach cargo lub poprzez ograniczenie czasu, kiedy taki ruch mógłby się odbywać

Czyste ulice - ograniczenie pyłu na jezdni

- * Intensywniejsze odkurzanie ulic
- * Zakup specjalnych tramwajów-odkurzaczy

4. Część 3 - Konkluzje

Na wstępie podsumowania należy zauważyć, że grupa uczestnicząca w spotkaniach była dość jednorodna w opiniach. Przeważały osoby, które zgadzają się, że Wrocławska Polityka Mobilności powinna być konsekwentnie realizowana i wiąże się to z ograniczeniami dotyczącymi indywidualnego transportu drogowego. Różnice dotyczyły bardziej środków, poprzez które polityka ta ma być realizowana. Na spotkaniach nie pojawiły się osoby, które otwarcie kwestionowały by sens idei zrównoważonej mobilności. Jest to zgodne z niektórymi wynikami badań społecznych pokazujących, że większość mieszkańców jest za ograniczeniem ruchu samochodowego. Można interpretować ten fakt jako poparcie dla prowadzonej przez Gminę Wrocław polityki. Należy jednak pamiętać, że grupa uczestnicząca w konsultacjach nie była reprezentatywna dla społeczeństwa Wrocławia. Na podstawie spotkań z mieszkańcami zarysowała się wizja rozwoju miasta w

obszarze mobilności. Mieszkańcom Wrocławia zależy przede wszystkim na rozwoju ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Z drugiej strony dość wyraźnie zarysowała się potrzeba ograniczenia ruchu samochodowego zwłaszcza w centrum miasta. Podróżowanie w mieście powinno być wygodne, szybkie i proekologiczne. Nie będzie to możliwe według mieszkańców, bez rozwoju infrastruktury, szczegółowych analiz oraz nowego spojrzenia na miasto, w którym samochody nie muszą być dominującym środkiem transportu. Dość istotne są również obszary bezpieczeństwa i edukacji. Przemieszczanie po mieście musi być w pełni bezpieczne dla wszystkich mieszkańców niezależnie od sposobu podróżowania, wieku, czy poziomu sprawności. Celem do realizacji powyższego powinny być edukacja wrocławian oraz prewencja.

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 uświadomienia 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 mieszkank 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.

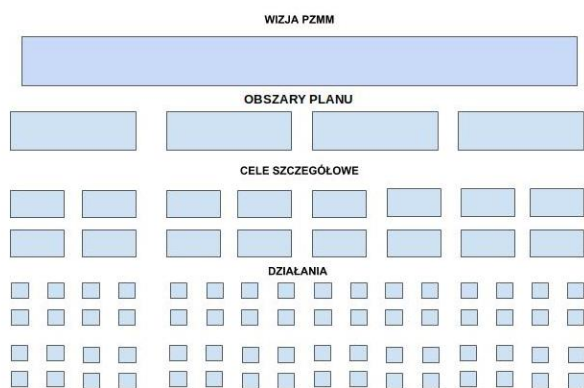
3. Warsztaty z interesariuszami

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 pożądaný 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 wykorzystaniu 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.

Raport nr 4

Raport z 3. etapu konsultacji społecznych
Planu Zrównoważonej Mobilności
Miejskiej dla Wrocławia

Wrocław, listopad 2018

Dokument przygotowany przez



Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Tadeusz Mincer, Paulina Popiół



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

Spis treści

1. Wstęp	4
1.1. Cel 3. etapu konsultacji.....	4
1.2. Opis 3. etapu konsultacji.....	4
2. Warsztaty z interesariuszami – 11.10.2018	5
2.1. Opis warsztatów	5
2.2. Ogólne uwagi do PZMM	5
2.3. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących przestrzeni	6
2.4. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących zarządzania i szybkości	6
2.5. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących bezpieczeństwa i komfortu	7
2.6. Uwagi do wskaźników monitorowania całości PZMM.....	8
3. Warsztaty z mieszkańcami – 18.10.2018	9
4. Warsztaty z mieszkańcami – 25.10.2018	11
5. Konkluzje	13

1. Wstęp

1.1. Cel 3. etapu konsultacji

Trzeci – i ostatni – etap konsultacji miał na celu zebranie uwag do projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) oraz do towarzyszącego mu projektu Prognozy Oddziaływania na Środowisko.

Na podstawie prac podczas pierwszego i drugiego etapu autorzy stworzyli dokument uwzględniający z jednej strony potrzeby interesariuszy i mieszkańców, z drugiej zaś strony – oczekiwania i plany Urzędu Miejskiego.

Podczas ostatniego etapu celem było zaprezentowanie i wypromowanie dokumentu oraz zebranie szczegółowych uwag. Zależało nam na dotarciu do mieszkańców, którzy wcześniej nie mieli okazji uczestniczyć w procesie konsultacji oraz wyjaśnieniu ewentualnych nieporozumień dotyczących zawartości dokumentu.



1.2. Opis 3. etapu konsultacji

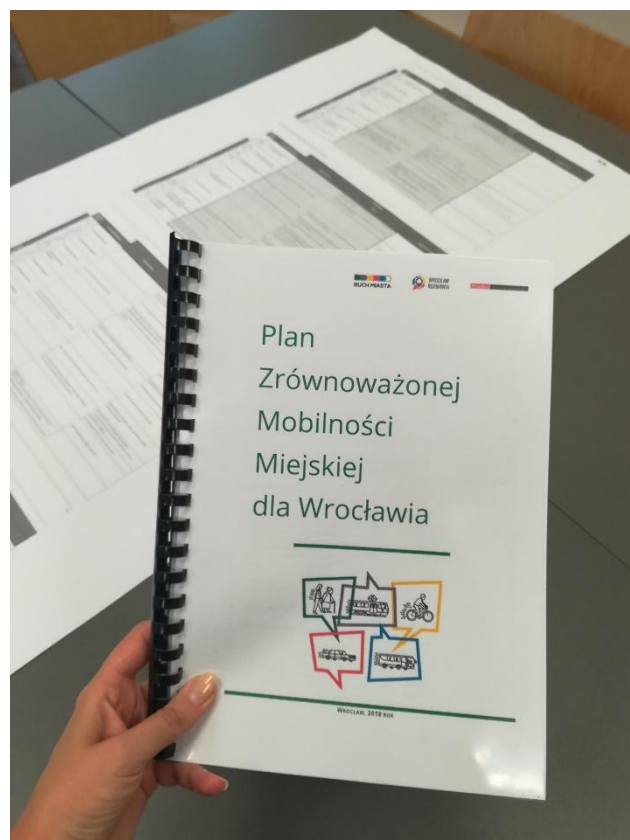
Planując trzeci etap konsultacji, zamierzaliśmy zorganizować trzy spotkania warsztatowe dla wszystkich zainteresowanych.

Zdecydowaliśmy, że jedno z tych spotkań będzie poświęcone interesariuszom – by przedstawić im ostateczną wersję dokumentów oraz podsumować dotychczasową współpracę. Pozostałe dwa spotkania skierowane były do

mieszkańców i miały przede wszystkim charakter informacyjny.

Informacja o spotkaniach, zgodnie z planem promocji, była umieszczona w mediach elektronicznych, tradycyjnych, dystrybuowana przy pomocy plakatów, newsletterów oraz informacji w pojazdach MPK. Spotkania odbyły się w następujących terminach:

- 11.10.2018, godz. 17.00 – spotkanie z interesariuszami;
- 18.10.2018, godz. 17.00 – spotkanie z mieszkańcami;
- 25.10.2018, godz. 17.00 – spotkanie z mieszkańcami.



2. Warsztaty z interesariuszami – 11.10.2018

2.1. Opis warsztatów

Warsztaty podzielone zostały na trzy etapy:

1. prezentację dokumentu,
2. dyskusję ogólną nad PZMM,
3. pracę warsztatową nad 7. częścią PZMM: „Monitorowanie realizacji PZMM”.

Spotkanie rozpoczęła prezentacja podsumowująca dotychczasową współpracę z interesariuszami oraz omawiająca powstały dokument. Szczególny nacisk w prezentacji położony został na podział obszarów i celów szczegółowych, a także przybliżenie roli Pakietów w realizacji PZMM.

Druga część spotkania przybrała charakter moderowanej dyskusji nad PZMM, podczas której interesariusze zgłaszali ogólne uwagi do dokumentu.

Trzeci etap spotkania zakładał pracę w czterech grupach, mającą na celu ocenę przez interesariuszy wskaźników służących monitorowaniu realizacji PZMM. Po krótkim omówieniu ogólnych zasad monitorowania PZMM, każda z grup otrzymała wydrukowaną planszę z opisem danego obszaru oraz z czynnikami, które będą podlegały analizie przy monitorowaniu PZMM.

Do uwzględnionych obszarów zaliczono:

1. Przestrzeń:
 - a. Miasto Przestrzennie Skoordynowane,
 - b. Miasto Przestrzeni Zorganizowanej,
2. Zarządzanie i Szybkość:
 - a. Miasto Szybkich Przemieszczeń,
 - b. Miasto Systemów Zintegrowanych,
3. Bezpieczeństwo i Komfort:
 - a. Miasto Bezpieczne w Ruchu,
 - b. Miasto Komfortowej Podróży,
4. Ogólne wskaźniki PZMM.

Po omówieniu danego obszaru każda z grup otrzymywała planszę kolejnego obszaru, dzięki czemu każdy uczestnik spotkania miał możliwość zgłoszenia uwag do wszystkich wskaźników.

Podczas spotkania dostępne były formularze zgłaszania uwag oraz wydrukowane PZMM i POŚ do wglądu.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele 11 instytucji oraz studenci Instytutu Historycznego, specjalizacji regionalistyka. Po spotkaniu stworzono notatkę, która została przesłana do uczestników celem sprawdzenia i ewentualnego uzupełnienia.

2.2. Ogólne uwagi do PZMM

Po prezentacji ogólnych założeń PZMM odbyła się moderowana dyskusja, podczas której zgłoszono następujące uwagi:

- Brak listy inwestycji z kwotami – czy ona się jeszcze pojawi? W dyrektywach unijnych zwraca się uwagę na plan wdrożeniowy (*implementation plan*), a w zaproponowanym PZMM go nie ma. Wiele z zapisów Polityki Mobilności nie jest realizowanych wprost, więc może być podobnie z PZMM, jeśli nie będzie planu inwestycyjnego z budżetem. Nie chodzi o wypisanie konkretnej listy inwestycji, ale konieczne jest uzupełnienie dokumentu o bardziej precyzyjną część.
- Jeśli jeden z wskaźników nie jest realizowany, kto będzie go „rozliczał”? Czy istnieje jakieś ciało, które będzie monitorować wszystkie wskaźniki?
- Zawarcie w dokumencie „konkretów”, np. w „programie tramwajowym” – konkretem byłoby tworzenie przystanków wiedeńskich (a nie podanie ich dokładnych lokalizacji wraz z budżetem).
- Pewne działania są już opisane bardzo szczegółowo, inne zaś są bardzo ogólne. Istnieje duża różnica między opisami działań w samym dokumencie.

- PZMM powinien być połączony z Diagnozą. Powinna to być spójna całość.
- Niejasność w tabeli: jednostki realizujące oraz kompetencje jednostek realizujących, np. dwie jednostki są odpowiedzialne za budowę chodników. W związku z tym tabela z przypisaniem odpowiedzialności się rozmywa. Może należałoby wpisać lidera koordynacji prac nad danym działaniem, bądź też zapisać w planie zalecenia, która z jednostek powinna za co odpowiadać.
- Dużo ogólników, np. program szybkiego reagowania – w planie nie powinno być wpisane zrealizowanie w ciągu tych 5 lat samej analizy.



2.3. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących przestrzeni

Czynnik nr 1:

- „Liczba planów miejscowych sporządzonych w oparciu o analizy dostępności do komunikacji zbiorowej”
- **Parametr** „Liczba uchwalonych planów” – przyrost powinny zapewniać tylko te plany, które w 100% oparte są na analizie dostępności do komunikacji zbiorowej. (Obecnie są to wszystkie plany, ale problem stanowią wcześniejsze plany miejscowe, które niekoniecznie uwzględniają te analizy).

- Konieczność zastanowienia się nad przeformułowaniem czynnika lub parametru (BZM jest tego świadome).

Czynnik 2:

- „Dostępność mieszkańców do przystanków KZ w MPZP, zgodnie z wytycznymi Studium” – **parametr** – „liczba mieszkańców w MPZP w strefie dojazdu do przystanków KZ” - należy zamienić na procent mieszkańców.
- **Miernik** – „Pozytywny – przyrost w ciągu roku” należy zamienić na „powyżej 50% – pozytywny”.

Czynnik nr 14:

- „Liczba zadań związanych z porządkowaniem podwórek” – dopisać „nie dotyczy strefy A”.
- **Parametr** – „liczba zadań” zmienić na „liczba podwórek”.

Czynnik nr 15:

- „Liczba zadań ulepszających dostępność pieszą i rowerową centrum i śródmieścia (wraz z listą)” – komentarz: czynnik ten jest za mało konkretny.
- **Miernik** – „pozytywny – przyrost w ciągu roku” zamienić na „procent względem poprzedniego roku” LUB określić minimalną liczbę zadań w roku.

2.4. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących zarządzania i szybkości

Czynnik nr 3:

- „Długość linii tramwajowych i autobusowych” – należy rozdzielić linie tramwajowe i autobusowe.

Czynnik nr 5:

- „Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych – tramwaje” – średnia prędkość tramwajów jest niższa niż autobusów, co jest

sprzeczne z przyjętym priorytetem rozwoju transportu tramwajowego.

- Ponadto zasugerowano dodanie nowego czynnika „Średnia prędkość przejazdu tramwajów przez centrum” oraz „Liczba przystanków na żądanie dla tramwajów”.

Czynnik nr 10:

- „Liczba zadań związana z obniżeniem krawężników” – jest to niejasne, lepszym czynnikiem byłaby liczba miejsc, gdzie dokonano obniżenia krawężników.

Czynnik nr 11:

- „Liczba »dużych« zadań inwestycyjnych związanych ze zmianą sposobu przekroczenia jezdnii (przejścia naziemne)” – określenie „dużych” jest mało konkretne.

Czynnik nr 12:

- „Liczba m² wyremontowanych chodników” – należy doprecyzować, czy chodzi o załatwienie dziur, czy wymianę całej nawierzchni.

Ponadto interesariusze wnioskowali o uwzględnienie następujących nowych czynników:

- długość szybkich tras rowerowych (liczba km, przyrosty w ciągu roku),
- długość ciągłych tras rowerowych (liczba km, przyrosty w ciągu roku),
- długość „zielonej fali” dla rowerzystów (nie podano proponowanego parametru),
- odległość pomiędzy przystankami tramwajowymi (nie podano proponowanego parametru, sugerowano, że im częściej, tym wolniejsze tramwaje),
- liczba kilometrów tras rowerowych łączących gminy w aglomeracji wrocławskiej (liczba km, przyrosty w ciągu roku),
- liczba sprzedanych biletów okresowych w komunikacji aglomeracyjnej (nie podano proponowanego parametru),

- częstotliwość połączeń kolejowych aglomeracyjnych (nie podano proponowanego parametru).

2.5. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących bezpieczeństwa i komfortu

Czynnik nr 17:

- **Parametr** – być może poza liczbą dzieci, parametrem powinna być też liczba szkół objętych programem albo liczba klas, które zostały objęte tym programem,
- **Miernik** (patrz powyżej) – sformułowanie „pozytywny – przyrost w ciągu roku” jest bardzo lakoniczne i niewiele mówiące (odnosi się to do każdego czynnika, w którym pojawia się to sformułowanie; obecnie np. w czynniku nr 17 wzrost o jednego ucznia, będzie oznaczał, iż analizowany czynnik zostanie oceniony pozytywnie; przy takim ogólnym sformułowaniu gubi się skalę, a z drugiej strony powodujemy, że każdy – nawet najmniejszy – wzrost, będzie uznany za sukces); należałoby go zastąpić liczbami określającymi wzrost, np. co roku 1000 nowych uczniów albo co roku 15% wrocławskich szkół, albo wzrost o ileś procent, dzieci, szkół.

Czynnik nr 18:

- **Parametr** – ta sama uwaga, co przy nr 17.
- **Miernik** – te same uwagi, co przy nr 17.

Czynnik nr 19:

- **Parametr** – ta sama uwaga, co przy nr 17.
- **Miernik** – te same uwagi, co przy nr 17.

UWAGA do **czynników nr 18 i 19** – powinny być połączone, jeśli chodzi o parametry i mierniki, tzn. liczba szkół objętych audytem bezpieczeństwa musi być równa liczbie szkół, dla których wdrożono działania poprawiające bezpieczeństwo. Oczywiście w przypadku, gdy audyt wykaże potrzebę zmian. Równa liczba szkół objętych audytem i tych, w których wdrożono działania, nie musi być równa w danym

cyklu pomiarów, ale powinna się zgadzać w okresie 5-letnim, czyli np. jeśli przez 5 lat przeprowadzono audyt w 50 szkołach, to w tym samym czasie liczba szkół, w których wdrożono działania, też będzie wynosić 50. W poszczególnych latach te wartości mogą się różnić.

Czynnik nr 20:

- **Analizowany czynnik** – czy azyle w nawiasie podane są jako przykład? Jeśli tak, to trzeba dopisać np. „i/lub” oraz wymienić kilka innych możliwości uspokojenia ruchu; teraz można odnieść wrażenie, że chodzi tylko o azyle.
- **Parametr** – nie liczba zadań, a liczba miejsc.

Czynnik nr 21:

- **Miernik** – jest: „Pozytywny – spadek liczby ofiar”, powinno być: „0 ofiar śmiertelnych” (czyli miernik powinien być 0-1, jak w przypadku np. 31 i 32) i być może powinno się uwzględnić również liczbę rannych (miernikiem byłby wtedy spadek liczby rannych).

Czynnik nr 22:

- Zastanowić się, czy nie dodać jeszcze jednego czynnika „liczba kolizji drogowych”, oczywiście jako osobny czynnik – odrębny od wypadków.

Czynnik nr 23:

- **Parametr** – obecnie jest „długość ulic w km”, powinno się zaznaczyć, że mówimy o kilometrach ulic, na których rzeczywiście wprowadzono elementy uspokojenia ruchu, a nie tylko znaki drogowe; często właśnie tak się mierzy kilometry ulic – objętych znakiem, a nie tych, na których faktycznie pojawiły się elementy uspokojenia ruchu.

UWAGA do **czynników nr 20 i 23** – te czynniki należy w jakiś sposób połączyć i zintegrować, jeśli chodzi o parametry i mierniki; muszą być spójne.

Czynnik nr 24:

- należy usunąć ten czynnik – jako niemiarodajny, mało obiektywny i niewiele wnoszący, a pochłaniający sporo zasobów.

Czynnik nr 31:

- Co to znaczy tramwaj niskopodłogowy – czy Moderus jest niskopodłogowy?

Czynnik nr 33:

- Jasno zaznaczyć, że chodzi o zwiększenie częstotliwości, a nie samą zmianę, która może być wyrażona również poprzez spadek częstotliwości.

Czynnik nr 34:

- **Parametr** – nie: „liczba zmian”, lecz: „liczba doposażonych/wybudowanych z wiatą przystanków”.

2.6. Uwagi do wskaźników monitorowania całości PZMM

Uwaga dotycząca wszystkich mierników, w których występuje sformułowanie „pozytywny – przyrost w ciągu roku” (odnośnie **czynników nr 17-35**) – jest to bardzo lakoniczny i niewiele mówiący zwrot.

Obecnie np. w czynniku nr 17 wzrost o jednego ucznia będzie oznaczał, iż analizowany czynnik zostanie oceniony pozytywnie. Przy takim ogólnym sformułowaniu gubimy skalę działań, a z drugiej strony powodujemy, że każdy – nawet najmniejszy wzrost, będzie uznany za sukces.

Odnosząc się do przykładu z czynnika nr 17, należałoby go zastąpić liczbami określającymi wzrost, np. co roku 1000 nowych uczniów albo co roku 15% wrocławskich szkół, albo wzrost o ileś procent dzieci, szkół.

Czynnik nr 36:

- „Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie

podróży z rozbiorem na poszczególne środki transportu” – doprecyzować: podróże na terenie miasta (wrocławianie + wjeżdżający).

Czynnik nr 36:

- Jedna uwaga do wartości wskaźników – bardziej zaostrzyć progi oceny niedostatecznej, tj. ustawić na wartość równą zbadanej w ramach KBR2018 – ma być lepiej.

Czynnik nr 37:

- „Liczba mieszkańców w strefie dojazdu 300 m od przystanku (tramwajowego)” powinna być analizowana ŁĄCZNIE z odpowiednio zaproponowaną częstotliwością kursowania z tych przystanków.
- Uwaga zgłoszona dwukrotnie i raczej popierana przez pozostałych uczestników.

Czynnik nr 38:

- „Liczba mieszkańców w strefie dojazdu 300 m od przystanku (autobusowego)” powinna być analizowana ŁĄCZNIE z odpowiednio zaproponowaną częstotliwością kursowania z tych przystanków.
- Uwaga zgłoszona dwukrotnie i raczej popierana przez pozostałych uczestników.

Czynnik nr 38:

- Nie ma zgody na ocenę (3) dla „bez zmian”, a tym bardziej dla wartości ujemnych (ocena 2 i 1). Gradacja powinna być identyczna, jak dla tramwajów (czynnik nr 37). Chodzi o to, aby pracę autobusów przesunąć w inne rejony Wrocławia (nie zmniejszać), a nie zastępować tramwajową.
- Uwaga zgłoszona dwukrotnie i raczej popierana przez pozostałych uczestników.

3. Warsztaty z mieszkańcami – 18.10.2018

Spotkanie podzielone było na dwie części. Pierwszą część stanowiła prezentacja przedstawiająca proces powstawania PZMM oraz główne obszary dokumentu. Prezentacja, mająca na celu omówienie założeń PZMM przybliżyła również towarzyszącą PZMM Prognozę Oddziaływania na Środowisko (POŚ), sposób zgłaszania uwag do dokumentu oraz najczęściej zadawane pytania dotyczące PZMM.



Druga część spotkania miała charakter warsztatowy. Ze względu na liczbę uczestników (w spotkaniu wzięło udział 5 osób) prowadzący zdecydowali się na pracę w jednej grupie. Bazując na wydrukowanej planszy – tabeli 6.1. z PZMM: „Kolejność działań w poszczególnych Celach zgodnie z rangą ich realizacji” oraz opisach obszarów z PZMM – mieszkańcy dyskutowali na temat tytułów działań oraz ich priorytetyzacji. Uczestnicy zgłaszali również swoje komentarze dotyczące poszczególnych działań, obszarów oraz całego dokumentu.



Poniżej wyszczególniono listę uwag mieszkańców do tabeli 6.1.:

- **2.1.1. „Wrocławski Program Tramwajowy”:**
 - prośba o wytłumaczenie, czym jest Wrocławski Program Tramwajowy,
 - prośba o wymienienie w PZMM propozycji planowanych inwestycji (podanie przykładowych tras tramwajowych, które powinny powstać; wypisanie przykładowych działań do realizacji/rozwiązań, które należy wprowadzać, np. tworzenie przystanków wiedeńskich).
- **2.1.2. „Rozwijanie transportu zbiorowego w powiązaniu z nowymi obszarami zamieszkania i pracy”:**
 - podkreślenie konieczności analizy skupisk miejsc pracy, a nie tylko zamieszkania mieszkańców – istotne, by konsultacje społeczne nie skupiały się tylko na mieszkańcach danej dzielnicy, ale i pracownikach (przykład Ołtaszyna),
 - plany miejscowe dla biurowców powinny zawierać wskazania konieczności lokalizowania miejsc postojowych dla rowerów w budynkach.
- **4.1.3. „Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym”:**
 - kampania ta powinna dotyczyć zarówno dzieci, jak i dorosłych – nie powinno to być „najmniej pilne” działanie, zdaniem mieszkańca należy przenieść to działanie do pakietu nr 1.
- **3.3.1. „Przestrzeń wspólna w najbliższym otoczeniu – uporządkowanie parkowania na wniosek”:**
 - prośba o wykreślenie z tytułu działania sformułowania „na wniosek”.
 - propozycja objęcia całego Wrocławia strefą parkowania.
- **3.3.2. „Zagospodarowanie podwórek – uporządkowanie wraz z poprawą warunków społecznej integracji”:**
 - prośba o wytłumaczenie, gdzie po zagospodarowaniu podwórek powinni parkować mieszkańcy.
- **4.2.3. „Audyt bezpieczeństwa w rejonie szkół (istniejących oraz na etapie projektu)”:**
 - prośba o włączenie do konsultacji z przedstawicielami instytucji mieszkańców jako jednej ze stron.
- **5.2.1. „Analiza węzłów przesiadkowych pod kątem powiązań pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej”:**
 - celem nie jest sama analiza – zapis należy rozszerzyć o wprowadzenie zmian na podstawie analizy.
- **5.3.1. „Porozumienia pomiędzy różnymi przewoźnikami umożliwiające zachowanie spójności taryfowej w obszarze miasta”:**
 - literówka: należy wykreślić „z”.
- **9.1.3. „Kampania informacyjna dla turystów”:**
 - prośba o włączenie do pakietu nr 1 działania, które wzbogaciłoby taryfę biletową o bilety grupowe dla turystów (np. pięcioosobowa grupa) – takie działanie jest bowiem łatwe do zrealizowania.
- **9.2.3. „Działania promocyjne, np. dofinansowania do biletów okresowych dla zakładów pracy (podróże służbowe)”:**
 - prośba o zawarcie biletów okresowych dla zakładów pracy jako jednego z priorytetowych działań w tym planie.
- **4.1.1 „Elementy uspokojenia ruchu w mieście”:**
 - zamienić kolejnością z 4.1.2 „Audyt bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem

możliwości poprawy)” – chodzi tu o zmianę numerów działań.

- 4.1.2 „Audyt bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem możliwości poprawy)”:
- prośba o poszerzenie działania o plan naprawczy – dodanie działań zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym na głównych arteriach miasta.

Podczas spotkania dostępne były formularze zgłaszania uwag oraz wydrukowane PZMM i POŚ. W spotkaniu wzięło udział 5 mieszkańców.

4. Warsztaty z mieszkańcami – 25.10.2018

Podobnie jak spotkanie 18.10.2018 roku, warsztaty podzielone zostały na dwie części. Pierwsza część zaplanowana została w formie prezentacji PZMM przybliżającej historię jego powstania, obszary, z których składa się dokument i dotychczasowe pytania mieszkańców dotyczące PZMM. Druga część o charakterze warsztatowym zakładała pracę w mniejszych grupach. W spotkaniu wzięło udział 12 mieszkańców.



Omówienie podczas prezentacji założeń i głównych obszarów PZMM stanowiło dla mieszkańców okazję do zadawania pytań i wypowiadania swoich obaw względem PZMM. Uczestnicy w pierwszej części spotkania wygłosili

również postulaty zmian do wprowadzenia w celu usprawnienia mobilności w mieście.

Wśród pytań i komentarzy dotyczących PZMM oraz konsultacji społecznych wymieniono:

- obawę, czy PZMM zostanie przyjęty przez nową Radę Miejską,
- obawę dotyczącą realizacji działań PZMM przez władze miasta – wypowiedź ta motywowana była przywołaniem sytuacji Wrocławskiej Polityki Mobilności z 2013 roku, która zdaniem uczestniczki spotkania nie jest realizowana przez miasto,
- pytanie o różnicę między Wrocławską Polityką Mobilności a PZMM,
- pytanie o to, czy PZMM wzorowany był na innych dokumentach tego typu z Polski i z zagranicy oraz czy czerpano z doświadczeń mobilności innych miast polskich i zagranicznych,
- pytania dotyczące sposobu promocji konsultacji społecznych Ruchu Miasta.

Do ogólnych pytań i komentarzy dot. mobilności we Wrocławiu należały:

- pytanie o częstotliwość przeprowadzania Kompleksowych Badań Ruchu,
- postulat konieczności poprawy systemu ITS w celu zniwelowania czerwonych fal (dla samochodów oraz pieszych).

Po sesji pytań i odpowiedzi przeprowadzono pracę w dwóch grupach. Mieszkańcy prosili o wyjaśnienie tytułów działań z tabeli 6.1. „Kolejność działań w poszczególnych Celach zgodnie z rangą ich realizacji”. Omówienie poszczególnych działań stało się okazją do rozmowy na temat zidentyfikowanych przez uczestników problemów w mieście i na poszczególnych osiedlach.



Mieszkańcy zwrócili uwagę m.in. na:

- konieczność monitorowania przez miasto stanu rowerów miejskich;
- znaczenie budowania przez miasto świadomości sposobu kształtowania podwórek przez władze spółdzielni;
- wagę analizy miejsc zgłoszonych przez mieszkańców do projektów WBO – tak, aby miasto (lub inne podmioty) nie zagospodarowywało potencjalnych miejsc realizacji projektów WBO na inne cele.



5. Konkluzje

Celem trzeciego etapu konsultacji z mieszkańcami była z jednej strony prezentacja pierwszej publicznej wersji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, z drugiej zaś zebranie uwag i sugestii, które mogą wpłynąć na zmiany w dokumencie i powstanie ostatecznej wersji, przede wszystkim w obszarze monitorowania realizacji PZMM. Pojawiło się wiele zasadnych wniosków, których zrealizowanie może poprawić klarowność, spójność i logikę całego dokumentu.

Konsultacje były również okazją do odpowiedzi *ad hoc* na pojawiające się pytania, czy to ze strony interesariuszy, czy też mieszkańców. Sporo kwestii zostało wyjaśnionych, doprecyzowanych i przedyskutowanych.

Należy zwrócić uwagę na niską frekwencję, zwłaszcza ze strony mieszkańców, pamiętając jednak, iż PZMM jest dość obszernym i niełatwym dokumentem. Dlatego też jego konsultowaniem zainteresowane były przede wszystkim osoby na co dzień zajmujące się mobilnością we Wrocławiu.

Warto podkreślić, iż trzeci etap konsultacji był dopełnieniem pierwszego i drugiego etapu, a na każdym z nich PZMM był współtworzony przez interesariuszy i mieszkańców. W związku z tym dyskusje były bardzo merytoryczne, a proponowane zmiany były wynikiem znajomości założeń PZMM i treści samego dokumentu.

Uczestnicy za największą słabość PZMM uznali zbyt małą liczbę konkretów i zbyt dużą ogólność oraz brak planu finansowego. Największe uznanie wzbudził partycypacyjny sposób powstania PZMM oraz holistyczne ujęcie wszystkich problemów. Uczestnicy konsultacji podkreślali przejrzystą prezentację treści, jasne określenie celów, działań i sposobów monitorowania PZMM, a także zgodność PZMM z polityką mobilności i europejskimi dyrektywami.



Pełne zestawienie zgłoszonych uwag i opinii przekazywanych w formie pisemnej znajduje się w załączniku pn.:

„Zestawienie zgłoszonych opinii i uwag do:

- Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia, oraz**
- Prognozy Oddziaływania na Środowisko Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia”**

będącego równocześnie załącznikiem do pisemnego podsumowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia.

*Załącznik do
pisemnego podsumowania SOOŚ
dla dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia*

Konsultacje społeczne - Etap 3
Zestawienie zgłoszonych opinii i uwag do:

Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia

oraz

Prognozy Oddziaływania na Środowisko Projektu
Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
dla Wrocławia

Dokument przygotowany pod opieką merytoryczną
Biura Zrównoważonej Mobilności przez:



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

Nr wniosku	Nazwa dokumentu, które wniosek dotyczy	Data wpływu	Forma wpływu (email, pisemnie, ustnie do protokołu, w trakcie spotkań)
1	PZMM	15.10.2018 r.	E-mailem, dnia 15.10.2018 r.
Wniosek		Rozstrzygnięcie	
Fragment dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Status (uwzględniono, częściowo uwzględniono, nie uwzględniono)	Uzasadnienie (dot. wniosków nieuwzględnionych lub uwzględnionych częściowo)
strona 61, Tab. 7.1, Numer czynnika 5 i 6	Wnoszę, aby zarówno "Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych - tramwaje" (czynnik nr 5) jak i "Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych" (czynnik nr 6) były doprecyzowane, że badanie średniej prędkości do tych czynników ma zostać wykonane na nie na podstawie projektowanych (teoretycznych) rozkładów jazdy, tylko na podstawie wartości rzeczywistych (pomiar z danych gps), którymi Miasto dysponuje poprzez swoje służby MPK, ITS. Uzasadnienie: Prędkość rzeczywista lepiej oddaje stan jakościowy komunikacji MPK, niż wartości teoretyczne.	Nie uwzględniono.	Do tabeli monitoringu zostały dodane czynniki "Punktualność komunikacji miejskiej" oraz "Regularność komunikacji miejskiej", które monitorują pośrednio średnie prędkości rzeczywiste.

Nr wniosku	Nazwa dokumentu, które wniosek dotyczy	Data wpływu	Forma wpływu (email, pisemnie, ustnie do protokołu, w trakcie spotkań)
2	PZMM	04.11.2018	E-mailem, dnia 04.11.2018 r.
Wniosek		Rozstrzygnięcie	
Fragment dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Status (uwzględniono, częściowo uwzględniono, nie uwzględniono)	Uzasadnienie (dot. wniosków nieuwzględnionych lub uwzględnionych częściowo)
DO GŁÓWNYCH ZAŁOŻEŃ	PROSZĘ O MNIEJ IDEOLOGII, A WIĘCEJ ZDROWEGO ROZSĄDKU. MÓWICIE O ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI, PODCZAS GDY OD KILKU LAT NIEUSTANNIE DESTABILIZUJECIE RÓWNOWAGĘ. WROCŁAW JEST NIEWSPÓŁMIERNIE ZAKORKOWANY DO SWOJEJ WIELKOŚCI I GĘSTOŚCI ZAŁUDNIENIA W PORÓWNIANIU Z PODOBNYMI MIASTAMI, A PORÓWNYWANIE SIĘ Z BERLINEM NA WSKAŹNIK ILOŚCI ZAREJESTROWANYCH AUT NA GŁOWĘ MIESZKAŃCA ŚWIADCZY ALBO O MANIPULACJI, ALBO O KOMPLETNYM NIEZROZUMIENIU ZAGADNIENIA. Po PIERWSZE BERLIN MA DWA RAZY WIĘKSZĄ GĘSTOŚĆ ZAŁUDNIENIA, CO W NATURALNY SPOSÓB POWODUJE SPADEK WIELU WSKAŹNIKÓW LICZONYCH PER CAPITA, A PO DRUGIE MA METRO, KTÓRE JAKO JEDYNE MOŻE KONKUROWAĆ W SZYBKOŚCI PORUSZANI SIĘ, ZE SPRAWNĄ INFRASTRUKTURĄ DROGOWĄ. JESTEM ZA ROZWOJEM TRANSPORTU PUBLICZNEGO, ORAZ ŚCIEŻEK ROWEROWYCH, ALE MAM DOSYĆ BYCIA TRAKTOWANYM PRZEZ URZĄD MIASTA JAKO OBYWATEL DRUGIEJ KATEGORII, TYLKO DLATEGO, ŻE CZASAMI WYBIERAM SAMOCHÓD. MAM DOSYĆ STANIA W KORKACH, KIEDY WIOŻĘ DZIECKO DO LEKARZA, MAM DOSYĆ BYCIA NARAŻONYM NA UTRATĘ ŻYCIA I ZDROWIA, DLATEGO, ŻE KARETKA MUSI SIĘ PRZEBIJAĆ DO MNIE PRZEZ CELOWO ZAKORKOWANE ULICE. MAM DOSYĆ URZĘDU MIASTA, KTÓRY ZAMIAST ZARZĄDZAĆ MIASTEM W MOIM IMIENIU, TAK, ŻEBY ŻYŁO MI SIĘ TU LEPIEJ, WYBIERA IDEOLOGIE ANTYSAMOCODOWĄ I PRÓBUJE NIE TYLE ZACHĘCAĆ, A ZMUSZAĆ MNIE DO PODEJMOWANIA INNYCH WYBORÓW DOT. SPOSOBU PORUSZANIA SIĘ. NIE AKCEPTUJĘ TAKIEGO RZĄDZENIA, W KTÓRYM JESTEM TRAKTOWANY JAK PODDANY, KTÓRY MA WYKONYWAĆ WOLĘ RZĄDZĄCYCH. CHCĘ MIEĆ REALNY, A NIE ILUZORYCZNY WYBÓR SPOSOBU PORUSZANIA SIĘ PO MIEŚCIE. ROZUMIEM, ŻE ROWERY SĄ MODNE. SAM TEŻ GDZIE I KIEDY MOGĘ JEŹDŻĘ, ALE NIE JESTEM FANATYKIEM. BIORĄC POD UWAGĘ ILOŚĆ DNI OPADÓW, ILOŚĆ DNI W KTÓRYCH TEMPERATURY SĄ ZBYT NISKIE I INNE CZYNNIKI (ODLEGŁOŚĆ, DROGA NA SPOTKANIE	Nie uwzględniono.	Wniosek nie zawiera postulatów do PZMM.

	BIZNESOWE I WIELE INNYCH) REALNIE DLA NORMALNEGO CZŁOWIEKA ROWER JEST WYBOREM W MAX 30% CZASU, KTÓRE I TAK PRZYPADA GŁÓWNIEM W MIESIĄCACH, KIEDY RUCH JEST MNIEJSZY (WAKACJE), WIĘC NIE JEST ROZWIĄZANIEM. KOMUNIKACJA MIEJSKA, TEŻ CZĘSTO NIE JEST ROZWIĄZANIEM, KIEDY PRZEJAZD POTRAFI ZAJĄĆ 2,5H, TAM, GDZIE SAMOCHODEM, NAWET W KORKACH MOŻNA DOTRZEĆ W 1h . Do tego dochodzą koszty. KIEDY GDZIEŚ JADĘ Z CAŁĄ RODZINĄ BILETY WYNIOSĄ MNIE KILKA RAZY WIĘCEJ NIŻ KOSZT PALIWA, A AUTO I TAK MAM, ZE WZGLĘDU NA CHARAKTER PRACY. JAK TO POWIEDZIAŁ OFICER PIESZY W RADIU WROCŁAW, NA KIEROWCÓW POTRZEBNY JEST KIJ, BO MARCHEWKA TO ZA MAŁO.... IDEALNY ILUSTRACJA, KIEDY WŁADZA UDERZA DO GŁOWY, A IDEOLOGIA PRZYSŁANIA ZDROWY ROZSĄDEK. TEN KIJ (W POSTACI ZMIAN GENERUJĄCYCH KORKI I LIKWIDACJI MIEJSC PARKINGOWYCH) GENERUJE NASTĘPUJĄCE KOSZTY GOSPODARCZE I SPOŁECZNE: • WZROST KOSZTÓW PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI NA TERENIE MIASTA, CO SKUTKUJE WZROSTEM CEN TOWARÓW I USŁUG DLA WSZYSTKICH MIESZKAŃCÓW. • WIĘCEJ AUT DOSTAWCZYCH NA DRODZE – TE SAME DOSTAWY, MUSZĄ BYĆ REALIZOWANE PRZEZ WIĘCEJ AUT, PONIEWAŻ STOJĄ W KORKACH, ZAMIAST „ODWIEDZIĆ” WIĘCEJ PUNKTÓW • WIĘKSZY STRES, A CO ZA TYM IDZIE POGORSZENIE STANU ZDROWIA MIESZKAŃCÓW • WIĘCEJ SPALIN. STOJĄCE I CO CHWILĘ RUSZAJĄCE, BY ZARAZ SIĘ ZATRZYMAĆ, AUTA SPALAJĄ OK 30% WIĘCEJ PALIWA • WIĘKSZE KOSZTY PONOSZONE PRZEZ GOSPODARSTWA DOMOWE • MNIEJ CZASU DLA RODZINY • DŁUŻSZE OCZEKIWANIE NA SŁUŻBY RATUNKOWE, KTÓRE JUŻ ZBIERA ŚMIERTELNE ŻNIWO. WIEM TO OD RATOWNIKÓW, A TAKŻE Z WŁASNEGO DOŚWIADCZENIA. WIOSNĄ TEGO ROKU REANIMOWAŁEM CZŁOWIEKA PO ZAWALE, WRAZ Z JEGO SYNEM. NA KARETKĘ SIĘ NIE DOCZEKALIŚMY, A STRAŻACY ZMIENILI NAS DOPIERO PO 40MIN. CZŁOWIEK ZMARŁ. W PRZYPADKU KARETEK, KTÓRE SĄ OGRANICZONYM ZASOBEM, CZAS STRACONY NA PRZEDZIERANIE SIĘ PRZEZ KORKI, KUMULUJE SIĘ • SAM TEŻ NIE JESTEM W STANIE DOJECHAĆ Z DZIECKIEM DO LEKARZA. DROGA, KTÓRE POWINNA ZAJĄĆ DO 10MIN, POTRAFI ZAJĄĆ 40 I WIĘCEJ. W IMIENIU MOJEJ CÓRECZKI, KTÓRA OSTATNIO W DRODZE WYMIOTOWAŁA Z BÓLU, W ZWIĄZKU Z ZAPALENIEM UCHA, DZIĘKUJĘ ZA TAKI „KIJ NA KIEROWCÓW” JESTEM W STANIE PODWAŻYĆ WIĘKSZOŚĆ ZAŁOŻEŃ AKTUALNEJ POLITYKI (NIE)MOBILNOŚCI I WSZYSTKIE PSEUDONAUKOWE UZASADNIENIA, JAKICH UŻYWA SIĘ DO JEJ USPRAWIEDLIWIENIA, PONIEWAŻ W ODRÓŻNIENIU OD „OFICERÓW” PIESZEGO I ROWEROWEGO, NIE JESTEM FANATYKIEM JAKIEJS IDEOLOGII, TYLKO MAM MERYTORYCZNE (ZARÓWNO AKADEMICKIE, JAK I ZAWODOWE) PODSTAWY KU TEMU. ZAPEWNIAM, ŻE WIĘKSZOŚĆ MIESZKAŃCÓW NIE POPIERA TAKICH ZMIAN I NIE ŻYCHY SOBIE TAK PRZEDMIOTOWEGO TRAKTOWANIA, A NA RAZIE NIE ZNAJDUJE TO ODZWIERCIEDLENIA W WYBORACH SAMORZĄDOWYCH, PONIEWAŻ W DUŻYCH MIASTACH WYSTARCZY BYĆ ANTYPISEM, ŻEBY WYGRAĆ, A CO WAŻNIEJSZE, MAŁO KTO ZDAJE SOBIE SPRAWĘ Z TEGO, JAK DUŻY WPŁYW NA POGORSZENIE JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW, MAJĄ CELOWE DZIAŁANIA URZĘDNIKÓW.		
--	---	--	--

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

	JA JESTEM ZBYT ZAJĘTY, ŻEBY ZACZYNAĆ KRUCJATĘ PRZECIW OBECNEJ WŁADZY I UŚWIADAMIAĆ LUDZI, ŻEBY NASTĘPNYM RAZEM NIE GŁOSOWALI Wbrew SWOIM INTERESOM, ALE MOGĘ ZROBIĆ JEDNO: CAŁĄ SWOJĄ RODZINĘ (Z JEDNYM AUTEM I NASZYMI NIEMAŁYMI PODATKAMI) WYPROWADZIĆ POZA MIASTO. TAM, GDZIE WŁADZE JESZCZE NIE ODERWAŁY SIĘ TAK BARDZO OD LUDZI I OD RZECZYWISTOŚCI I TAM, GDZIE DO URZĘDU BĘDĘ MÓGŁ SIĘ DOSTAĆ BEZ TRACENIA PÓŁ DNIA W MPK LUB W KORKACH, NA DODATEK PŁACĄC KROCIE ZA PARKING. SWOJĄ DROGĄ, JEŚLI NAPRAWDĘ CHCECIE ZMNIJSZYĆ ILOŚĆ AUT W CENTRUM, WYPROWADŹCIE URZĘDY NA OBRZEŻA, A SAMI URZĘDNIICY (W TYM NAJWYŻSI) NIECH ŚWIECĄ PRZYKŁADEM.		
STR 11. SŁABE STRONY – SŁABO ROZWINIĘTE SPOŁECZEŃSTWO OBYWATELSKIE, CO SKUTKUJE NISKĄ FREKWENCJĄ NA SPOTKANIACH KONSULTACYJNYCH	POWODEM NISKIEJ FREKWENCJI, NIE JEST SŁABO ROZWINIĘTE SPOŁECZEŃSTWO OBYWATELSKIE (A PRZYNAJMNIEJ NIE TYLKO). JA Z CHĘCIĄ BYŁBYM NA KAŻDYM Z TYCH SPOTKAŃ, ALE INFORMACJE O NICH DO MNIE NIE DOTARŁY. JAKKOLWIEK BYŁO TO OGŁASZANE, TAK WAŻNY TEMAT POWINIEN BYĆ MOCNIEJ NAGŁOŚNIONY.	Uwzględniono częściowo.	W słabych stronach dodano punkt "niewystarczające informowanie społeczeństwa o projektach miejskich".
STR 12. ZAGROŻENIA. OSTATNI AKAPIT – NISKA ŚWIADOMOŚĆ MIESZKAŃCÓW NA TEMAT NEGATYWNEGO WPŁYWU RUCHU SAMOCHODOWEGO NA ŚRODOWISKO	RACZEJ NISKA ŚWIADOMOŚĆ URZĘDNIKÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA KRUCJATĘ ANTYSAMOCHODOWĄ NA TEMAT NEGATYWNEGO WPŁYWU NA ŚRODOWISKO ICH DECYZJI. SZTUCZNIE GENERUJĄC KORKI, TAM GDZIE ICH WCZEŚNIEJ NIE BYŁO, ZASŁANIAJĄC SIĘ FORMUŁKĄ „ZMIANY SĄ ZGODNE Z POLITYKĄ MOBILNOŚCI” (PRZYKŁAD – RONDO NA POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH), LUB ZMNIJSZAJĄC LICZBĘ MIEJSC PARKINGOWYCH, CO JAK WIADOMO GENERUJE SZTUCZNY RUCH POJAZDÓW, KTÓRE MUSZĄ DŁUŻEJ SZUKAĆ MIEJSCA DO ZAPARKOWANIA, PRZYCZYNIAJĄ SIĘ DO ZWIĘKSZANIA EMISJI SPALIN. AUTO STOJĄCE W KORKU PALI ZDECYDOWANIE WIĘCEJ NIŻ AUTO JADĄCE PŁYNNIE. DO TEGO, W PRZYSZŁOŚCI, AUTA BĘDĄ ELEKTRYCZNE, A INFRASTRUKTURA DROGOWA I TAK NIE BĘDZIE PRZYGOTOWANA DO ICH PRZYJĘCIA, SKORO TERAZ, PRÓBUJE SIĘ KORKAMI ZMUSIĆ NAS DO ZMIANY SPOSOBU PORUSZANI SIĘ PO MIEŚCIE. PONADTO, ZDECYDOWANIE WIĘKSZY WPŁYW NA ŚRODOWISKO MAJĄ PIECE NA PALIWA STAŁE, MIMO IŻ JEST ICH WIELOKROTNIE MNIEJ NIŻ AUT, WIĘC NIE DEMONIZUJMY TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO, ŻEBY ZNALEŹĆ USPRAWIEDLIWIENIE DLA ANTYSAMOCHODOWYCH IDEOLOGII.	Nie uwzględniono.	Wniosek nie zawiera postulatów do PZMM.

Nr wniosku	Nazwa dokumentu, które wniosek dotyczy	Data wpływu	Forma wpływu (email, pisemnie, ustnie do protokołu, w trakcie spotkań)
3	PZMM	05.11.2018	Email w dniu 05.11.2018 r.
Wniosek		Rozstrzygnięcie	
Fragment dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Status (uwzględniono, częściowo uwzględniono, nie uwzględniono)	Uzasadnienie (dot. wniosków nieuwzględnionych lub uwzględnionych częściowo)
str. 11 - Tabela SŁABE STRONY	Uzupełnienie listy o następujące istotne punkty:	Uwzględniono.	
	1- Codzienne zjawisko Kongestii (korki) - nadmierny ruch samochodowy w stosunku do pojemności miasta,		
	2- nie wystarczająca świadomość społeczna w zakresie konieczności redukcji ruchu samochodowego,	Uwzględniono częściowo.	Postulat został zawarty w zagrożeniach tiret 10.
	3- oczekiwania społeczne dotyczące poprawy i rozbudowy sieci drogowej,	Uwzględniono częściowo.	Postulat został zawarty w zagrożeniach tiret 8.
	4- obawa władz przed decyzjami bardziej odważnymi ograniczającymi ruch samochodowy (tzw. doktryna ewolucyjna prowadzenia zmian, która nie przynosi oczekiwanych efektów),	Nie uwzględniono.	Postulat jest subiektywną oceną.
	5- utrzymujące się złe trendy komunikacyjne tzn: wzrost ilości samochodów wjeżdżających do miasta samochodów oraz liczby zarejestrowanych w mieście samochodów. Uzasadnienie: są to istotne (kluczowe) cechy opisujące obecną sytuację w zakresie mobilności w mieście.	Uwzględniono częściowo.	W słabych stronach dodano zapis o zbyt dużej ilości samochodów w mieście. Wzrost liczby aut wjeżdżających do Wrocławia został zawarty w zagrożeniach - tiret 7.

Str. 13, opis sytuacji bazowej	Zdanie: „Jednak konsekwentne działania np. przy zwiększonym ich tempie doprowadzą w efekcie – nie rewolucyjnie, a ewolucyjnie – do pozytywnych zmian w wygodnym poruszaniu się po mieście.” należy zastąpić zdaniem: „Jednak konsekwentne działania np. przy zwiększonym ich tempie doprowadzą w konsekwencji do pozytywnych zmian w wygodnym poruszaniu się po mieście. Uzasadnienie: zapis nic nie wnosi, natomiast sformułowanie „Ewolucyjne” sugeruje zachowawczy charakter wprowadzanych zmian, co w praktyce oznacza pogłębienie się negatywnych trendów w mobilności (co obserwujemy obecnie).	Uwzględniono.	
Str 14, Tabela Opisująca cechy miasta nastawionego na transport samochodowy	Kolumnę „co otrzymamy” należy uzupełnić o następujące atrybuty: - drastyczne ograniczenie mobilności mieszkańców (kryzys mobilności poprzez korki samochodowe, wydłużenie czasu podróży), - szybkie obniżanie się jakości życia mieszkańców (oprócz utraty mobilności pogorszą się wskaźniki ekonomiczne i środowiskowe). Uzasadnienie: są to Absolutnie kluczowe cechy miasta zorientowanego na transport samochodowy, bezwzględnie należy na nie zwrócić uwagę.	Uwzględniono.	
Str 14. Tabela Opisująca cechy miasta nastawionego na transport samochodowy	kolumnę „co Stracimy ” należy uzupełnić o następujące atrybuty: - szanse na poprawę mobilności mieszkańców , a w konsekwencji na dalszy ekonomiczny rozwój miasta i szansę na poprawę jakości życia; Uzasadnienie : Są to kluczowe Konsekwencje sytuacji, gdy miasto jest zorientowane na transport samochodowy, bezwzględnie należy na nie zwrócić uwagę dla odpowiedniej wymowy dokumentu.	Uwzględniono.	

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

STR 15. Tabela opisująca sytuację w scenariuszu wykorzystania szans	W kolumnie „co otrzymamy” należy dopisać: - krótsze czasy podróży, wzrost mobilności, w konsekwencji wzrost ogólnej jakości życia (a za tym napływ kapitału ludzkiego i wzrost konkurencyjności Wrocławia jako miejsca do życia i rozwoju biznesu), - wyhamowanie negatywnych procesów suburbanizacyjny (pozostanie mieszkańców w mieście); Uzasadnienie: są to aspekty kluczowe dla prawidłowego opisu niniejszego scenariusza. W kolumnie „co stracimy” należy dodać: możliwość swobodnego poruszania się i swobodnego parkowania samochodów w ścisłym centrum miasta, część miejsc parkingowych i ciągów komunikacyjnych przeznaczonych dla samochodów (przestrzeń odzyskana dla innych środków transportu). Uzasadnienie: są istotne elementy pełnego opisu sytuacji (pewne restrykcje dla ruchu samochodowego w mieście są konieczne dla przywrócenia równowagi pomiędzy środkami transportu i nie należy tego przemilczać).	Uwzględniono.	
Str. 21, tabela „1.2: Mobilność zrównoważona w planowaniu przestrzennym”	Należy uzupełnić o zapis o wskaźnikach parkingowych dotyczących miejsc postojowych dla rowerów. Uzasadnienie: niedobór miejsc parkingowych dla rowerów jest poważną barierą rozwoju ruchu rowerowego, zatem już dokumenty planistyczne powinny zapobiegać takiej sytuacji	Uwzględniono.	
Str 22. Opis cech „miasta szybkich przemieszczeń”	W opisie niezbędna jest wzmianka o tym, że rower jest również ważną alternatywą dla samochodu i jest najszybszym środkiem transportu na krótkich dystansach (do 5 km) oraz, że jest to środek najbardziej odporny na problemy występujące w czasie szczytów komunikacyjnych, kiedy udział ruchu rowerowego podróży rowerowych jest znacząco wyższy). Uzasadnienie: są to bardzo istotne fakty dotyczące ruchu rowerowego, których podkreślenie nadaje właściwą wagę tematyce ruchu rowerowego. Ruch rowerowy odgrywa bardziej istotną rolę dla mobilności miejskiej niż wskazywałyby na to jego docelowy udział w podziale zadań przewozowych.	Uwzględniono.	

Str. 23, punkt: 2.4. Rozbudowa systemu dróg dla rowerów wraz z pokonywaniem barier	Należy zmienić całkowicie brzmienie i strukturę Celu 2.4, Uzasadnienie: sposób sformułowania celu nie odpowiada sytuacji bieżącej w zakresie rozwoju miejskiego systemu komunikacji rowerowej, a także nie jest zgodny z zapisami obowiązującej Polityki Rowerowej Wrocławia. Np. w opisie wspomina się tylko jednym z rodzajów infrastruktury rowerowej jakim jest droga dla rowerów, a powinno operować się terminem szerszym jak trasa rowerowa, uwzględniającym wszystkie inne typy infrastrukturalnych udogodnień, system powinien zapewniać 100% dostępności miasta na rowerze, a także wzrost konkurencyjności roweru względem innych środków transportu.	Uwzględniono częściowo.	W całym dokumencie zastąpiono sformułowanie drogi rowerowe trasami rowerowymi.
	Ponadto, jak się ma rozbudowa systemu dróg (a nawet tras) do rozbudowy roweru miejskiego? Żeby było logicznie zamiast tras trzeba tytule w 2.4 użyć sformułowania system komunikacji rowerowej (rower miejski można uznać za element tego systemu). System rowerowych tras głównych jest w dla miasta jednoznacznie zdefiniowany (nie tylko tras typu Greenways) w Studium Zagospodarowania Przestrzennego i znacznym stopniu już wykonany. Wymaga on dokończenia (uspójnienia), co winno być głównym priorytetem przyszłych działań. Opis i struktura celu 2.4 winien brzmieć następująco: 2.4. Rozbudowa systemu komunikacji rowerowej zapewniającego 100% dostępności miasta na rowerze oraz wzrost konkurencyjności roweru względem innych środków transportu;	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono nazwę celu 2.4 na: Rozbudowa systemu komunikacji rowerowej wraz z pokonywaniem barier.
	2.4.1. Likwidacja istniejących luk w systemie tras rowerowych, zwłaszcza w centrum miasta, oraz poprawa jakości tras istniejących; Realizacja zadań inwestycyjnych polegających na łączeniu sieci rowerowej w spójny system poprzez dobudowę niezbędnych brakujących elementów (zdefiniowanych w obowiązujących dokumentach planistycznych tj. SUIKZP). Przebudowa tras niespełniających w obecnym kształcie swojego zadania (np. remont tras dróg rowerowych o niskim standardzie, zastąpienie słabo wykorzystywanych pasów rowerowych wydzieloną infrastrukturą, itp.);	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono nazwę działania 2.4.1 na "Likwidacja luk w systemie tras rowerowych" oraz przekształcono opis zgodnie z postulatem, uzupełniając o zapis odnoszący się do SUIKZP.
	2.4.2. Rozwijanie systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego; Rozszerzenie oferty WRM poprzez zwiększenie liczby dostępnych rowerów oraz lokalizacji stacji rowerowych – rozszerzenie zasięgu o osiedla usytuowane poza centrum i śródmieściem lub w rejonach dużych generatorów ruchu.	Uwzględniono.	

	2.4.3. Dalsza rozbudowa systemu tras rowerowych pozwalająca podłączenie do niego kolejnych obszarów o intensywnym zagospodarowaniu, Realizacja zadań inwestycyjnych z zakresu budowy nowych dróg dla rowerów o wysokich parametrach użytkowych, które stanowiąc będą atrakcyjną i bezpieczną formę przemieszczania się, w szczególności z obszarów mieszkaniowych w kierunku centrum (zgodnie z SUIKZP);	Uwzględniono.	
	2.4.4. Uzupełnienie systemu głównych tras rowerowych o sieć tras alternatywnych odseparowanych od ruchu samochodowego tzw. „Greenaway”. Realizacja zadań inwestycyjnych polegających na budowie dróg rowerowych stanowiących atrakcyjne połączenia międzyosiedlowe, z wykorzystaniem terenów wzdłuż rzek, linii kolejowych czy też terenów zieleni. Oprócz działań inwestycyjnych, trasy te będą elementem planowania przestrzennego w celu utrzymania odpowiednich rezerw terenowych (zgodnie z SUIKZP).	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono nazwę działania 2.4.4. na “Sieć tras dla rowerów niezależnych od głównych ulic” oraz uzupełniono opis o wyrażenie „zgodnie ze Studium”.
Str. 30 4.2: Bezpieczna droga do szkoły	Należy zmienić treść punktu 4.2.2 następujący sposób: Realizacja, docelowo we wszystkich placówkach edukacyjnych na terenie miasta, programu edukacyjnego (typu Rowerowa Szkoła) skierowanego bezpośrednio do dzieci, którego celem jest nauka prawidłowych i bezpiecznych zachowań na drodze już od najmłodszych lat oraz promowanie wykorzystania zrównoważonych środków transportu w codziennej podróży do szkoły, w tym zwłaszcza dojazdów rowerem. W ramach programu prowadzone będą zajęcia teoretyczne i praktyczne przygotowujące do bezpiecznych dojazdów do szkoły. Uzasadnienie: Program zajmujący się propagowaniem bezpiecznej jazdy pn. Rowerowa Szkoła funkcjonuje we Wrocławiu od dekady i zasadne jest wykorzystanie wypracowanych doświadczeń i zwiększenie jego zakresu oraz zasięgu (zasięg programu limitowany był jedynie poprzez ilość zaangażowanych środków finansowych).	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono opis w oparciu o postulat, dodając “opracowanie i realizacja” oraz podkreślenie znaczenia dojazdów rowerem do szkoły.

	Należy dopisać punkt 4.2.3 Optymalizacja szkolenia na kartę rowerową. W treści: Uruchomienie pakietu kompleksowych działań mających na celu optymalizację szkolenia na kartę rowerową w miejskich szkołach. Pakiet zawierać będzie kompleksowe szkolenie nauczycieli zajmujących się wychowaniem komunikacyjnym przygotowujące do prowadzenia praktycznych zajęć nauki bezpiecznej jazdy (i egzaminu praktycznego w stylu „holenderskim”). Wydane będą kompletne materiały edukacyjne dla dzieci dla nauczycieli służące przygotowaniu prowadzeniu nowoczesnego kursu na kartę rowerową, zawierające informacje na temat aktualnej polityki miasta i zrównoważonej mobilności. Uzasadnienie: Szkolenie na kartę rowerową w obecnym kształcie nie przygotowuje zupełnie uczniów do jazdy rowerem od strony praktycznej. Jednocześnie stosunkowo można wesprzeć nauczycieli w tym zadaniu i znacząco podnieść jakość nauczania w tym zakresie na poziomie miasta. Jest to konieczne działanie komplementarne względem działań zachęcających do jazdy rowerem, gdyż w przeciwnym przypadku grozi nam wraz ze wzrostem ruchu wzrost ilości wypadków z udziałem nieletnich rowerzystów.	Nie uwzględniono.	Obecnie nie ma obowiązku prawnego posiadania karty rowerowej, a lekcje i działania promocyjne dotyczące jazdy rowerem zawierają się w innych działaniach (m.in... 9.2.1)
Str. 37 6.1: Poprawa warunków dostępności i obsługi pasażerskiej w komunikacji zbiorowej	Należy dodać wytyczną (podpunkt), że tabor powinien umożliwiać komfortowy i bezpieczny przewóz rowerów w komunikacji zbiorowej. Uzasadnienie: Jest to konieczne dla ułatwienia podróży intermodalnych.	Nie uwzględniono.	Postulowana wytyczna jest zbyt szczegółowa.
Str. 41	W punkcie 7.2.3 należy dodać „i rowerowym”. Uzasadnienie: nie ma powodu wyłączać strefy z ruchu rowerowego	Uwzględniono.	

Str. 46	Należy dodać Punkt 9.1.4 Powszechna kampania promują i popularyzująca zrównoważoną mobilność. w treści: Zlecenie jakościowych badań opinii publicznej i na ich podstawie opracowanie profesjonalnej strategii promocyjno- edukacyjnej dla działań miasta z zakresu zrównoważonego transportu. Przeprowadzenie profesjonalnych kampanii skierowanych do różnych grup docelowych zorientowanych na budowę społecznego poparcia dla działań miasta (budujących powszechną świadomość korzyści ze wdrażania zrównoważonej mobilności, a zwłaszcza zwiększających społeczne poparcie dla częściowego ograniczenia ruchu samochodowego w pewnych obszarach miasta. Uzasadnienie: Konieczne jest ciągły wysiłek mający na celu poszerzanie i ugruntowanie społecznego poparcia i rozumienia kierunków działania miasta. Inaczej w ramach dialogu z mieszkańcami urząd stanie przed presją ulegania nierealnym oczekiwaniom społecznym np. w zakresie tworzenia nowych miejsc parkingowych i ciągłej rozbudowy sieci drogowej, kosztem inwestycji w zrównoważonym transport. Oczekiwania społeczne należy świadomie kształtować (w oparciu o fakty i fachową wiedzę), co wymaga profesjonalnych działań (kampanii społecznych) i odpowiednio dużej skali, opartych o znaną dobrą praktykę.	Uwzględniono częściowo.	Proponowane zapisy zostały uwzględnione w rozdziale 6 (zasady realizacji planu), w akapicie "Udział społeczny w realizacji planu".
	W punkcie 9.2.1 należy wykreślić tytuł konkretnej akcji Rowerowy Maj i zastąpić określeniem np. Kampanie typu Rowerowy Maj itp. W treści (str 47): W związku z efektywnością akcji Rowerowy Maj zakłada się jej kontynuowanie i zwiększanie zasięgu. Działania propagujące dojazdy rowerem do szkoły wśród będą rozszerzane na kolejne placówki oraz szkoły ponadpodstawowe. Formuła akcji będzie rozszerzona o działania propagujące jazdę rowerem przez cały rok oraz o instytucjonalne wsparcie szkół w zakresie rozwoju ruchu rowerowego. Działania promocyjne zachęcające do jazdy będą uzupełniane działaniami edukacyjnymi nastawionymi na zwiększenie umiejętności bezpiecznej jazdy (szkolenia teoretyczne i praktyczne). Uzasadnienie: Formuła akcji Rowerowy Maj wymaga docelowo rozszerzenia o działania komplementarne promujące jazdę rowerem cały rok i obejmującej również szkoły ponadpodstawowe. Należy dopuścić możliwość zmiany nazwy akcji, która utrwala sezonowe konotacje. Konieczne jest też bardziej wielopłaszczyznowe wsparcie pro rowerowych zmian w szkołach oraz skuteczną edukację w zakresie bezpiecznej jazdy, zwłaszcza od strony praktycznej.	Uwzględniono.	

Str 47.	Punkt 9.22. winien otrzymać brzmienie: „Powszechny program edukacyjny promujący zrównoważone podstawy transportowe wśród uczniów wrocławskich szkół. W treści: Kontynuacja i zwiększenie zakresu (docelowo objęcie działaniem wszystkich placówek) realizacji programu edukacyjnego dla dzieci i młodzieży szkolnej Rowerowa Szkoła, którego zadaniem jest kształtowanie świadomości transportowej oraz propagowanie zrównoważonej mobilności już od najmłodszych lat. Uzasadnienie: Dzieci i młodzież szkolna jest jedna z kluczowych grup docelowych, którą można kształtować w zakresie zrównoważonych postaw transportowych. Od dekady we Wrocławiu realizowany był program edukacyjny Rowerowa Szkoła (w skali o charakterze pilotażowym) i wskazane jest skorzystanie z dorobku projektu i zwiększenie sali oddziaływania poprzez skierowanie na ten cel adekwatnych środków finansowych	Uwzględniono częściowo.	Obecny opis działania 9.2.2 został skorygowany.
Str 61. Tab. 7.1 Wskaźniki monitorowania celów PZMM.	W punkcie 9. konieczne jest zastąpienie wskaźnika długości tras rowerowych wskaźnikiem stopnia realizacji szkieletu głównych tras rowerowych zdefiniowanych w SUIKZP wyrażanego procentowo (100% - łączna długość docelowa tras głównych). Korzystne było by dodanie analogicznego wskaźnika dla długości tras typu greenway oraz wskaźnika ilości miejsc parkingowych w przeliczeniu na mieszkańca miasta. Uzasadnienie: wskaźnik łącznej ilości długości tras rowerowych jest bardzo mocno upośledzony. Nie obrazuje on adekwatnie poprawy warunków ruchu w mieście w wyniku kolejnych inwestycji, gdyż nie rozróżnia on znaczenia w systemie komunikacji rowerowej poszczególnych tras. Budowa trasy o znikomym znaczeniu komunikacyjnym wpływa na niego tak samo jak budowa odcinka o ważnym znaczeniu. Realizacja wskaźnika nie musi oznaczać znaczącej poprawy warunków poruszania się rowerem.	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitoringu: “Wypełnienie systemu tras głównych rowerowych ze Studium”.
Str. 66, Tab. 7.2 Wskaźniki monitorowania postępu realizacji PZMM.	Konieczne jest uwzględnienie wskaźnika dotyczącego udziału ruchu rowerowego w podróżach. Powinien być on na poziomie co najmniej 15%, przy czym za pozytywnym można uznać już fakt przekroczenia 10%. Uzasadnienie: Wskazany powyżej poziom ruchu zakłada obowiązująca Polityka Rowerowa Wrocławia. Jest on też tożsamy z potencjałem miasta takiego jak Wrocław, przy założeniu dokończenia budowy tras głównych. A jest to cel niniejszego planu. Został on także zawarty bezpośrednio w deklaracji wyborczej nowo wybranego prezydenta miasta.	Uwzględniony częściowo.	Dodano nowy czynnik monitoringu: “Udział podróży mobilności aktywnej w ogólnej liczbie podróży”

Nr wniosku	Nazwa dokumentu, które wniosek dotyczy	Data wpływu	Forma wpływu (email, pisemnie, ustnie do protokołu, w trakcie spotkań)
4	PZMM	05.11.2018 r.	Email w dniu 05.11.2018 r.
Wniosek		Rozstrzygnięcie	
Fragment dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Status (uwzględniono, częściowo uwzględniono, nie uwzględniono)	Uzasadnienie (dot. wniosków nieuwzględnionych lub uwzględnionych częściowo)
uwaga ogólna	W dokumencie brak wielu rozwiązań niezbędnych do jak najszybszego wprowadzenia:	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera się w działaniu 8.1.1. Ponadto proponowane działanie jest zbyt szczegółowe.
	1.Wprowadzenie winiet dla samochodów wjeżdżających do miasta w cenach zróżnicowanych (wielkość samochodu, rodzaj silnika – promowanie pojazdów małych i eko).		
	2.Wszystkie parkingi płatne.	Nie uwzględniono.	Planowane jest działanie 3.4.1., które zakłada rozwój strefy płatnego parkowania, ale nie w całym mieście, tylko w obszarach wymagających interwencji.
	3.Zakaz parkowania pod urzędami dla urzędników.	Nie uwzględniono.	Szczegółowe rozwiązania powinny być zawarte w planach mobilności opracowanych i wdrażanych dla dużych zakładów pracy. Zawarte jest to w działaniu 8.2.1.
	4.Zakaz parkowania na podwórkach (to miejsce wypoczynku i zabaw dzieci).	Uwzględniono częściowo.	Postulat jest zawarty w działaniu 3.3.2.

5. Linie MPK superpośpieszne wykorzystujące obwodnice.	Nie uwzględniono.	Postulat o zbyt wysokim stopniu szczegółowości, optymalizacja sieci transportu zbiorowego mająca na celu skrócenie czasu podróży została opisana w działaniu 2.3.2. i 2.3.3.
6. Rozkłady jazdy planowane komputerowo – obecnie nagminne jeżdżenie „stadami”, linie w tych samych kierunkach w odstępie minuty, dwóch, a potem dłuższy okres bez żadnego kursu.	Nie uwzględniono.	Optymalizacja sieci transportu zbiorowego została opisana w działaniu 2.3.2. i 2.3.3.
7. Kładki pieszko-rowerowe przez rzeki, gdzie brakuje mostów, a ruch duży (np. Psie Pole, Zgorzelisko).	Uwzględniono częściowo.	Postulat jest zawarty w działaniach 2.4.1. i 2.5.1.
8. Ostrzejsze kary dla parkujących w miejscach niedozwolonych, np. na terenach zielonych.	Nie uwzględniono.	Postulat jest zawarty w działaniach 3.3.1, 3.3.2 oraz w celu 7.2.
9. Częstsze kontrole pojazdów i wykluczanie z użycia tych w złym stanie.	Nie uwzględniono.	Nie leży to w kompetencjach Urzędu Miasta i służb mu podległych.
10. Całkowity zakaz poruszania się samochodami z silnikami Diesla, z napędem na 4 koła, o masie przekraczającej typową masę MAŁEGO samochodu.	Nie uwzględniono.	Zbyt wysoki stopień szczegółowości, postulat częściowo zawarty w celu 7.1.
11. Absolutny priorytet dla pojazdów MPK – światła zielone, buspasy itp.	Uwzględniono częściowo.	Postulat zawarty w działaniu 2.3.1, 2.3.2.
12. Taksówki wyłącznie elektryczne.	Nie uwzględniono.	Rozwiązanie nie zostało wzięte pod uwagę ze względu na brak przesłanek i możliwości prawnych jego wprowadzenia.
13. Ograniczenie samochodów służbowych dla urzędników, których praca nie wymaga wyjazdów poza miasto.	Nie uwzględniono.	Szczegółowe rozwiązania powinny być zawarte w planach mobilności opracowanych i wdrażanych dla

			dużych zakładów pracy. Zawarte jest to w działaniu 8.2.1.
	14.Systemy zachęt dla firm stosujących telepracę – co najmniej 1 dzień w tygodniu dla co najmniej 10% pracowników.	Nie uwzględniono.	Szczegółowe rozwiązania powinny być zawarte w planach mobilności opracowanych i wdrażanych dla dużych zakładów pracy. Zawarte jest to w działaniu 8.2.1.

Nr wniosku	Nazwa dokumentu, które wniosek dotyczy	Data wpływu	Forma wpływu (email, pisemnie, ustnie do protokołu, w trakcie spotkań)
5	PZMM	05.11.2018	Email w dniu 05.11.2018 r.
Wniosek		Rozstrzygnięcie	
Fragment dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Status (uwzględniono, częściowo uwzględniono, nie uwzględniono)	Uzasadnienie (dot. wniosków nieuwzględnionych lub uwzględnionych częściowo)
uwagi ogólne	1. Ewolucyjne tempo zmian Na stronie 13 czytamy: „Jednak konsekwentne działania np. przy zwiększonym ich tempie doprowadzą w efekcie – nie rewolucyjnie, a ewolucyjnie – do pozytywnych zmian w wygodnym poruszaniu się po mieście.” Wnioskujemy o wykreślenie tego zdania oraz korektę całościowego podejścia i wydźwięku dokumentu. Nie zgadzamy się z tym cytatem. Stwierdzenie o ewolucyjnym tempie zmian zwyczajnie nie ma podstaw i jest, w obliczu 5 lat istnienia WPM, myśleniem życzeniowym. Owszem, przyjęcie WPM przyniosło poprawę w wielu obszarach transportu. Jednak te zmiany nie przynoszą wyraźnej poprawy całego systemu transportowego. Dowodem na to jest rosnąca liczba samochodów na tysiąc mieszkańców i ogromna liczba samochodów, które codziennie wjeżdżają do miasta. Równocześnie wiemy, że tramwaje wcale nie przyspieszają, stan torowisk ulega znacznemu pogorszeniu, a w budżecie wciąż więcej środków jest przeznaczane na budowę dróg niż na budowę torowisk. Przeczy to zapisom WPM. Co więcej, w dwóch pierwszych przypadkach świadczy to o braku pozytywnych ocen wskaźników, które podlegają monitoringowi co rok. Tym samym, od czterech lat wiemy, że kluczowe parametry dla transportu zbiorowego są na złym poziomie, a nie dzieje się wystarczająco dużo, by to zmienić. W przypadku stanu torowisk doszło wręcz do pogorszenia sytuacji, mimo że od początku istnienia WPM całościowa jego ocena była negatywna! Jak zatem liczyć na to, że wrocławianie nagle zrezygnują z podróży samochodami? Potrzebujemy Planu, który będzie bardziej ambitny niż dotychczasowa polityka miasta. Zarówno ta na papierze, jak i w praktyce. Oznacza to, że część zmian musi zostać przeprowadzona niezwłocznie. Sprzyjać temu będzie dłuższa kadencja samorządowa, bo dzięki niej rośnie szansa na przeprowadzenie trudnych zmian, których nie da się wprowadzić	Uwzględniono.	

	w tempie ewolucyjnym. Takie zmiany są konieczne, bo w przeciwnym razie zaczną rosnąć sprzeciw mieszkańców, którzy nie będą widzieli zmian na lepsze związanych z prowadzoną przez miasto polityką zrównoważonej mobilności.		
	2. Cel Plan nie posiada głównego celu. To naszym zdaniem niedopatrzenie. Dlatego wnioskujemy o uzupełnienie sekcji 5.2. wstępem, który przedstawi cel PZMM: osiągnięcie 70% podróży niesamochodowych w roku 2028. To i tak mniej ambitne podejście niż np. w Wiedniu (tam celem jest 80% podróży niesamochodowych). Choć WPM stawia poprzeczkę nieco niżej, zmieniała się nasza wiedza o transporcie i jego skutkach. Dotyczy to szczególnie dwóch obszarów: jakości powietrza i aktywności fizycznej. To pierwsze jest oczywiście związane ze zjawiskiem smogu transportowego. I choć za większość zanieczyszczeń we Wrocławiu odpowiada niska emisja, z ekspertyzy prof. Zwoździaka wynika jasno, że samo jej ograniczenie nie sprawi, że powietrze stanie się czyste. Jednocześnie coraz więcej wiemy o fatalnych konsekwencjach smogu dla naszego zdrowia. Hans Bruyninckx, dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Środowiskowej mówił o smogu transportowym następująco: Emisje z transportu drogowego są często bardziej szkodliwe niż emisje z innych źródeł, ponieważ następują one na poziomie gruntu i zazwyczaj występują w miastach, w pobliżu ludzi. Dlatego tak ważne jest, aby Europa podwoiła wysiłki na rzecz ograniczenia emisji powodowanych przez transport, energię i rolnictwo oraz zainwestowała w uczynienie ich czystszy i bardziej zrównoważony. Tym samym, na magistracie spoczywa większa niż w 2013 odpowiedzialność za czyste powietrze, a jeszcze większy udział podróży transportem zbiorowym, rowerem lub pieszo sprawi, że normy jakości powietrza (nie te krajowe, a WHO) będą spełnione (przez cały rok, a nie z wyjątkiem 35 dni, jak proponuje ustępujący prezydent). Aktywność fizyczna to odpowiedź na siedzący tryb życia większości ludzi i otyłe społeczeństwo. Zgodnie z danymi WHO brak ruchu ze względu na siedzący tryb życia jest, zaraz po nadciśnieniu, paleniu tytoniu i hiperglikemii, czwartym największym czynnikiem ryzyka przedwczesnej śmierci. I najprawdopodobniej są to zaniżone szacunki. W dodatku brak ruchu wpływa bezpośrednio na występowanie i pogłębianie się, kolejnej na liście tych ryzyk, otyłości. Ponad połowa dorosłych i co ósme dziecko w Polsce są otyłe lub mają nadwagę. Według badań Instytutu Żywności i Żywienia aż 1/5 uczniów szkół podstawowych i gimnazjów ma nadmierną masę ciała. Polska jest na piątym miejscu na świecie pod względem występowania nadwagi i otyłości. Światowa Organizacja Zdrowia, ze względu na te - wciąż pogarszające się - statystyki wydała zalecenie skromnej aktywności fizycznej: umiarkowany wysiłek, minimum pół godziny na dobę przez 5 dni w tygodniu. Nawet taka mała ilość ruchu przyczynia się do zmniejszenia ryzyka przedwczesnej śmierci o 10%, to bardzo dużo, zwłaszcza zważywszy na rosnące koszty opieki medycznej oraz starzejące się społeczeństwo i związane z tym rosnące koszty opieki społecznej. Zatem oprócz oczywistego wpływu na zdrowie (nie tylko fizyczne, ale również psychiczne) obywateli, zachęcanie ich do ruchu przyczyni się również do mniejszych obciążeń dla budżetu. Co bardzo ważne, umiarkowany ruch może i powinien być realizowany przez tzw. "przypadkową aktywność", ponieważ ludzie dużo chętniej podejmują aktywność fizyczną przy okazji załatwiania codziennych spraw, niż poprzez zmuszanie się do uczęszczania na fitness, siłownię etc. W tym kontekście "aktywne podróżowanie", czyli na przykład spacer czy jazda na rowerze, jest idealnym sposobem na podniesienie aktywności społeczeństwa. I jest to tym bardziej zasadne, że różne badania	Uwzględniono.	

	pokazują, że większość podróży odbywana jest na dystansie mniejsze niż 5 km (co pokazały m.in. badania brytyjskie na podstawie spisu powszechnego w 2011 - 1/2 zatrudnionych ma do pracy mniej niż 5 km, 2/3 mniej niż 10 km), czyli odległości idealne do podróży rowerem lub do spaceru.		
	3. Budżet Miasto może uchwalić dowolną strategię, ale miernikiem jej realizacji zawsze będą polityczne decyzje. Ich częścią jest uwzględnienie zapisów danej strategii w budżecie. Dlatego tak ważne jest, by Plan zawierał twarde zapisy związane z budżetem. O jego przyjęciu zadecyduje Rada Miejska, więc będziemy mieli dużo większą szansę na to, żeby zapisy Planu rzeczywiście zostały zrealizowane. Konkretów związanych z budżetem nie ma w WPM. Realna polityka jest w tym obszarze inna niż ta na papierze. Pieniądze przeznaczone na inwestycje w komunikację zbiorową cały czas są mniejsze niż inwestycje drogowe (zgodnie z Wieloletnim Planem Inwestycyjnym: w latach 2013 r. – 2017 r. łącznie większe o 69 mln zł, w samym roku 2017 r. – większe o 96 mln zł). Istnieje bardzo duże ryzyko, że sytuacja się powtórzy. Dlatego wnioskujemy o: • Dodanie sekcji i obszaru “Miasto z budżetem dla zrównoważonej mobilności ” oraz umieszczeniu w nich zasad dzielenia budżetu transportowego na poszczególne zadania. • Wpisanie kwot, choćby szacunkowych, potrzebnych na realizację celów z Pakietu 1. • Zmianę Rys. 5.1. tak, by wyraźnie sugerował, że budżet jest fundamentem realizacji Planu.	Uwzględniono częściowo.	Dodano w opisie pkt. 5.2. akapit o budżecie oraz uzupełniono rysunek 5.1.

	4. Konkret Plan jest zbyt mało szczegółowy, by mógł przynieść znaczącą jakościową zmianę. W obecnej wersji może być miejscami interpretowany podobnie wybiórczo jak WPM. W trakcie konsultacji społecznych słyszeliśmy, że to ryzyko jest małe, bo PZMM ma zestaw wskaźników. Cóż, WPM też ma, ale jeśli jakieś są konsekwentnie nierealizowane, to nic się nie dzieje. Dlatego wnioskujemy o uzupełnienie PZMM o harmonogramy, szczegółowe plany budżetowe, mierzalne i osiągalne cele dla zadań z Pakietu 1. Dopiero to naszym zdaniem da gwarancję realizacji ogólnych obecnie zapisów. Jednocześnie taki końcowy kształt dokumentu będzie spójny z jego celem (tym, który zaproponowaliśmy powyżej). Zestaw harmonogramów, zagwarantowane środki, cele poszczególnych zadań należy sformułować tak, by osiągnięcie 70% podróży niesamochodowych w 2028 roku było ambitnym, ale osiągalnym celem. Rozumiemy, że tworzenie wrocławskiego Planu jest na ostatniej prostej, dlatego wnioskujemy o te plany tylko w przypadku Pakietu 1. Pisząc tę uwagę, kierujemy się wytycznymi Komisji Europejskiej, która w wytycznych do tworzenia planów mobilności sugeruje stworzenie planów budżetowych i planów działania: Powyższy fragment wytycznych KE sugeruje też inne rzeczy, które nie są obecne w przedstawionej wersji Planu. Są to: wpływ zaproponowanych zadań na główne cele oraz analiza ryzyka i plany awaryjne. Dlatego wnioskujemy, by Plan został uzupełniony o: wpływ zadań na realizację zaproponowanego przez nas celu (dotyczy wszystkich zadań z Pakietu 1) i analizę ryzyka i plan awaryjny dla wszystkich zadań najpilniejszych i najważniejszych.	Nie uwzględniono.	Wskazywanie „konieczności uszczegółowienia o harmonogramy, szczegółowe plany budżetowe” wynika z niezrozumienia idei planu. Sporządzony jest on w oparciu o wytyczne UE i będzie dużym wsparciem, a w niektórych sytuacjach wręcz wymogiem, przy staraniach o pozyskiwanie środków zewnętrznych na działania, które są w nim zawarte. Ale co ważniejsze, to także gotowe narzędzie do podejmowania decyzji z zakresu zarządzania miastem. Dokument nie może zawierać szczegółów inwestycyjnych, takich jak: co konkretnie, kiedy i jak, bo jest to przedmiotem planowania w ramach uchwały budżetowej miasta na kolejne lata.
1. Ramy czasowe (sekcja 2.2.)	Tak zaproponowane ramy czasowe nie pozwolą naszym zdaniem na realizację celu, który proponujemy. Tempo prac musi być szybsze. Być może powinno wiązać się to ze zmianą organizacji pracy części jednostek w UM (np. na bardziej projektową, co z kolei wynikać mogłoby z Planu). W szczególności wnioskujemy o:	Uwzględniono częściowo.	
	• 1 przeprowadzenie wszystkich zawartych w planie analiz do połowy 2021 roku,	Uwzględniono.	
	• 2 konkretny zapis, że działania najpilniejsze i najważniejsze rozpoczną się najpóźniej w połowie 2019 roku	Uwzględniono częściowo.	Dodano zapis: “działania najpilniejsze i najważniejsze rozpoczną się najpóźniej 6 miesięcy od momentu przyjęcia Planu przez Radę Miejską.

2. Analiza SWOT	Wnoskujemy o uzupełnienie słabych stron o następujące punkty:	Uwzględniono częściowo.	
	• 1 brak pełnego priorytetu dla transportu zbiorowego na skrzyżowaniach objętych ITS,	Nie uwzględniono.	Nie jest możliwym zapewnienie jednocześnie pełnego priorytetu wszystkim liniom transportu zbiorowego nie zakłócając przejazdu części z nich. Dodatkowo, w istotny sposób zakłóciłoby to ruch na drogach, po których także przecież przemieszczają się pojazdy komunikacji miejskiej.
	• 2 brak biletu aglomeracyjnego,	Nie uwzględniono.	Istnieje bilet aglomeracyjny umożliwiający podróżowanie na nim zarówno liniami podmiejskimi 8xx oraz komunikacją miejską Wrocławia.
	• 3 za mało działań o kształtowaniu zrównoważonej mobilności,	Nie uwzględniono.	Określenie "za mało" jest pojęciem względnym, w Diagnozie zostały opisane działania, które były i są realizowane. Nie powinny być one oceniane ilościowo, a jakościowo.
	• 4 struktura Urzędu Miejskiego – wiele jednostek zajmujących się transportem, co utrudnia koordynację i podejmowanie decyzji oraz rozmywa odpowiedzialność (przykładem może być brak odpowiedzialności za braki w realizacji WPM),	Nie uwzględniono.	Każda jednostka posiada swoje odrębne zadania, za co jest odpowiedzialna.
	• 5 niska średnia prędkość transportu zbiorowego,	Nie uwzględniono.	Jest mała różnica pomiędzy obecną prędkością a oczekiwaną, która jest wskaźnikiem WPM. Tym samym nie ma podstaw, żeby określać obecne wartości jako niskie.

• 6 duża liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych oraz brak programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (tabela mówi obecnie tylko o poczuciu bezpieczeństwa – odnosimy się jeszcze do tego w części Miasto Bezpieczne w Ruchu),	Uwzględniono częściowo.	Dodano tiret "Wzrost liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych".
• 7 chaos parkingowy w centrum i na osiedlach oraz brak systematycznych działań Straży Miejskiej,	Uwzględniono częściowo	Do pierwszej części postulatu nawiązuje tiret 6 w słabych stronach, druga część nie została uwzględniona.
• 8 wysoki wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców.	Uwzględniono częściowo	Dodano tiret 5 w słabych stronach.
9 Po drugie, czytanie tabel z analizą SWOT będzie łatwiejsze, jeśli wskazane będą najważniejsze charakterystyki z każdego z 4 obszarów SWOT. Dlatego wnioskujemy, by wyróżnić i umieścić na górze tabeli następujące punkty: • Mocne strony: Gęsta sieć tramwajowa w centrum i śródmieściu, Wyprowadzenie dużej części dróg krajowych z centrum (pozostała jedynie DK98), • Słabe strony: Niewystarczające środki przeznaczane na rozwój infrastruktury dla zrównoważonej mobilności, niska średnia prędkość transportu zbiorowego, wysoki wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców, • Szanse: Możliwość pozyskania środków na inwestycje związane z komunikacją z funduszy zewnętrznych, Wykorzystanie potencjału Wrocławskiego Węzła Kolejowego, Wprowadzenie regulacji prawnych pozwalających na większe restrykcje w polityce parkingowej, • Zagrożenia:	Nie uwzględniono.	Dotychczasowa forma wynika z kolejności analiz zawartej w Diagnozie. Elementy w tabeli nie posiadają hierarchii i nie podlegały ocenie, są one równorzędne.

	Zbyt wolny rozwój komunikacji zbiorowej, nie nadążający za rozwojem urbanistycznym miasta, Wzrost liczby aut wjeżdżających codziennie do miasta spowodowany niekontrolowanym rozwojem zabudowy na terenach podmiejskich		
3. Scenariusze	- Wnioskujemy o dodanie następującego fragmentu w części o Sytuacji Bazowej: "dotychczasowa polityka transportowa nie jest w pełni skuteczna. Nie udało się dotychczas przełamać trendu wzrostowego liczby samochodów na 1000 mieszkańców, a taki właśnie jest główny cel Wrocławskiej Polityki Mobilności" (proponujemy to jako gotowy cytat), - Wnioskujemy o dodanie trzeciego scenariusza pt. "Scenariusz 3 - co jeśli utrzyma się status quo" o następującej treści: Nie udaje się przełamać trendu wzrostowego liczby aut na 1000 mieszkańców. To częściowo efekt polityki przestrzennej miasta - osiedla na obrzeżach bardzo szybko się rozwijają. Nie nadąża za tym rozwój infrastruktury i oferty transportu zbiorowego. Transport zbiorowy pozostaje niedofinansowany - dotacja na MPK jest zbyt mała, żeby zapewnić obsługę tych osiedli z centrum w takcie co najmniej 12 min. Brakuje też pieniędzy na utrzymanie infrastruktury torowej. Do wykończenia tramwajów dochodzi średnio co 3 dni, więc mieszkańcy stopniowo tracą zaufanie do MPK. W którymś momencie może okazać się, że torowisko na jakimś odcinku trzeba zamknąć. Narastają też konflikty o przestrzeń na obrzeżach¹. Mieszkańcy jednych osiedli domagają się dróg dojazdowych do centrum, a drudzy, przez których osiedla miałyby te nowe drogi przechodzić, są zdecydowanie przeciwko, bo boją się hałasu i spadku poziomu bezpieczeństwa. Poparcie społeczne dla zmian zapisanych w WPM spada, bo choć mieszkańcy słyszą o priorytecie dla zrównoważonej mobilności, to nie widzą poprawy sytuacji. Pojawia się też krytyka drogich inwestycji tramwajowych, które nie sprawiły, że znacznie więcej osób podróżuje MPK. Biuro prasowe Urzędu Miejskiego nie potrafi kreować własnej narracji transportowej, a jedynie odpowiada na głosy krytyki mieszkańców. Ruch rowerowy powoli rośnie, ale nie udało się zrealizować celu Polityki Rowerowej Wrocławia, czyli poziomu 15% podróży rowerem w 2020 roku. Wrocławianie w badaniu ankietowym odpowiadają, że nie czują się bezpiecznie na drodze. Dotyczy to szczególnie odcinków, gdzie nie starczyło woli politycznej, aby zabrać pas ruchu dla samochodów. Wrocławska kolej miejska wciąż jest przedmiotem dyskusji. Miasto nie zdecydowało się na powołanie własnej spółki, ani na dofinansowanie Kolei Dolnośląskich. PKP rozpoczęło remont linii kolejowej do Oleśnicy, ale w jego ramach nie powstaną wszystkie niezbędne przystanki kolejowe. Miasto wciąż stawia na budowę nowych dróg. Do poszerzenia ulicy Kosmonautów niezbędne jest wycięcie	Uwzględniono częściowo.	Scenariusz sytuacja bazowa został skorygowany i uzupełniony. Zmienił nazwę na "Scenariusz 0 - Co jeśli nic się nie zmieni?" oraz został uzupełniony opis. Postulaty zostały częściowo wykorzystane.

	setek drzew. Poszerzenie tylko zachęca kolejne osoby do wyboru samochodu i w konsekwencji zwiększa liczbę aut, która codziennie wjeżdża do Wrocławia. Uzasadnienie: Dodatkowy scenariusz bazowy to wartość dodana, bo w przeciwieństwie do sytuacji bazowej patrzy w przyszłość. Jednocześnie Plan będzie wskazywał wyraźniej, że dotychczasowe podejście powinno ulec zmianie (to obecnie pośrednio i tak wynika z tej części dokumentu).		
4. Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń	Wnoskujemy o dodanie następujących punktów: • 2.4.5. Spójny system tras rowerowych w centrum Uzasadnienie: Aby zachęcić mieszkańców do przesiadki na rower konieczne jest stworzenie spójnego systemu tras, który umożliwi bezpieczny dojazd do centrum na całym odcinku. Przykładowo trasa na ulicach Powstańców Śląskich i Świdnickiej z największym ruchem rowerowym w mieście obecnie kończy się przed ulicami Bożego Ciała i Widok. Rowerzyści muszą kontynuować jazdę do centrum razem z samochodami, co nie dla każdego jest komfortowe. Konieczne jest zatem stworzenie spójnej infrastruktury rowerowej w rejonie centrum i dojazdów do niego.	Uwzględniono częściowo.	Postulaty zostały dodane do opisu działania 2.4.1.
	• 2.5.3. Utworzenie Wieloletniego Programu Pieszego Uzasadnienie: Finansowanie zadań dotyczących ruchu pieszego nie jest wystarczające. Przykładem może być budowa nowego przejścia dla pieszych przy Młodych Techników, która obecnie planowana jest na 2020 rok, a pierwszy przetarg na to zadanie ogłoszono w 2014 roku. Ponadto kwoty przeznaczane na remonty chodników nie wystarczają na realizację wszystkich potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców i rady osiedli. Dlatego proponujemy utworzenie Wieloletniego Planu Pieszego, który zapewni finansowanie tego rodzaju inwestycji w kolejnych latach.	Nie uwzględniono.	Program pieszy jest obecnie przedmiotem WPI, podobnie jak Program rowerowy.

	• 2.7. Kolej miejska i aglomeracyjna ○ 2.7.1. Stworzenie kolei miejskiej ○ 2.7.2. Współpraca z PKP PLK (np. linia do Oleśnicy) ○ 2.7.3. Określenie stanu docelowego Uzasadnienie: Oczywistością jest, że kolej – jako szybki środek transportu – może realnie konkurować nawet z samochodem. Nie czekając na uruchomienie związku metropolitalnego, odpowiedzialne za uruchomienie kolei aglomeracyjnej powinny być gminy, w tym zwłaszcza miasto Wrocław, które powinno przejąć na siebie ciężar finansowy dodatkowych kursów, traktując kolej jako część komunikacji miejskiej. Wzorem może być stolica, która powołała nawet osobną spółkę Szybka Kolej Miejska w Warszawie, zapewniając jej finansowanie z budżetu miasta. Konieczna jest ścisła współpraca z PKP PLK, bo obecnie brakuje bardzo wielu przystanków kolejowych. Planowane przez kolejarzy remonty tras powinny uwzględniać budowę przystanków zapisanych w Studium. Wiemy jednak na przykładzie projektu przebudowy trasy do Oleśnicy, że tak nie jest. Współpraca musi być ściślejsza i bardziej owocna. Cel 2.7.3. powinien zawierać nie tylko oficjalną koncepcję kolei miejskiej, ale również harmonogram jej uruchomienia.	Uwzględniono częściowo.	Postulat częściowo zawarty w działaniu 5.1.1. Ze względu na to, że infrastruktura kolejowa nie należy do miasta, nie ma możliwości określenia harmonogramu. Inwestorem jest PKP PLK S.A. i ona wskazuje harmonogram realizacji inwestycji infrastrukturalnych.
	Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach: • W opisie punktu 2.1.1 wnosimy o dodanie zdania “Budowa nowych linii tramwajowych będzie miała pierwszeństwo w budżecie miasta przed budową nowych dróg.”,	Nie uwzględniono.	Taki zapis może uniemożliwić np. realizację drogi dojazdowej współfinansowaną przez mieszkańców w ramach Programu Inicjatyw Rad Osiedli.
	• Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.2.2 na “Przyjęcie i realizacja harmonogramu prac realizacyjnych, zawierającego w sobie prace naprawcze, polegające m.in. na szlifowaniu, podbijaniu i naprawianiu szyn oraz wymianie krzyżownic, a także remonty całkowite polegające na wybudowaniu nowego torowiska od podstaw.”,	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono opis działania “Realizacja napraw torowisk tramwajowych w oparciu o harmonogram prac”

	• Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.3.2 na “Uprzywilejowanie transportu zbiorowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, które dotyczy wszystkich relacji tramwajowo-autobusowych przez całą dobę (dodatkowe otwarcia lub koordynacja sygnalizacji). Analiza opóźnień pojazdów komunikacji zbiorowej, dzięki której możliwe będzie wprowadzanie zmian w programach sygnalizacji świetlnej. Dzięki przyspieszeniu, a tym samym skróceniu czasu podróży, stworzenie realnej alternatywy dla podróży samochodowej.”,	Nie uwzględniono.	Nie jest możliwym zapewnienie jednocześnie pełnego priorytetu wszystkim liniom transportu zbiorowego nie zakłócając przejazdu części z nich. Dodatkowo, w istotny sposób zakłóciłoby to ruch na drogach, po których także przemieszczają się pojazdy komunikacji miejskiej.
	• Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.4.2 na “Rozszerzenie oferty WRM poprzez zwiększenie liczby dostępnych rowerów oraz lokalizacji stacji rowerowych – rozszerzenie zasięgu o osiedla usytuowane poza centrum i śródmieściem lub w rejonach dużych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej.”,	Uwzględniono.	
	• Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.5.1 na “Realizacja zadań o różnym zakresie, które zwiększają dostępność pieszą miasta: zamiana przejść podziemnych lub kładek na przejścia w jednym poziomie, organizacja nowych przejść dla pieszych, wydłużanie zielonego światła, remonty chodników oraz obniżanie krawężników lub wynoszenie przejść do poziomu chodnika. Efektem ma być wyraźna poprawa jakości i bezpieczeństwa poruszania się pieszo po mieście.”	Uwzględniono.	
5. Obszar Miasto Przekształcanego Zorganizowanego	Wnosimy o dodanie następujących punktów: • 3.1.4. Bezwzględny priorytet dla komunikacji zbiorowej w obszarze centrum miasta Uzasadnienie: Centrum miasta jest szczególnie ważne dla komunikacji zbiorowej. Obecnie to właśnie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w tym obszarze tramwaje i autobusy tracą najwięcej czasu. Najczęściej jest to spowodowane stosowaniem zbyt długich cykli, które zwiększają przepustowość ruchu samochodowego, oraz koordynacją sygnalizacji, która nie jest ustawiona pod tramwaje i autobusy, lecz pod samochody. Musi się to zmienić, jeśli chcemy stworzyć szybką i atrakcyjną komunikację zbiorową.	Nie uwzględniono.	Działania związane z priorytetem są zamieszczone w celu 2.3. Ponadto centrum miasta nie posiada ustalonych granic, dlatego trudno byłoby wyznaczyć obszar obowiązywania priorytetu. Wyznaczanie priorytetu powinno być poprzedzone analizą, ponieważ ma ono wpływ na pozostałych uczestników ruchu, w tym same pojazdy komunikacji miejskiej.

• 3.4.3. Zarządzanie cenami za parkowanie Uzasadnienie: Nowa ustawa daje samorządom możliwość większej regulacji cen. Jak wspominali państwo na konsultacjach społecznych dotyczących strefy płatnego parkowania, ceny za godzinę parkowania w centrum nie zmieniły się od lat. Odbiegają więc od realnych stawek. Zmiana stawek za parkowanie pozwoli lepiej zarządzać miejscami parkingowymi i premiować postoje krótkoterminowe. Ponieważ nie wiemy, jaka powinna być ostateczna cena parkowania za godzinę w każdej ze stref, ten temat powinien być monitorowany i podlegać zmianom przez najbliższe 5 lat.	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera się w działaniu 3.4.1. Proponowane działanie nie było zgłaszane przez interesariuszy i mieszkańców w trakcie konsultacji.
• 3.4.4. Zarządzanie liczbą miejsc w ścisłym centrum Uzasadnienie: Uważamy, że miasto powinno dążyć do ograniczenia liczby miejsc parkingowych na powierzchni w ścisłym centrum. Miejsc parkingowych łącznie w ostatnich latach przybyło, głównie z powodu nowych parkingów kubaturowych i braku bilansowania liczby miejsc. Tym samym mieszkańcy dostali zachętę, by do centrum dojeżdżać autem. Urząd Miejski ma w ręku narzędzia, by w pełni zarządzać tym popytem. Równolegle z tworzeniem stref pieszych lub woonerfów miasto powinno dokładnie analizować liczbę miejsc parkingowych na ulicach wokół Rynku i stopniowo ją ograniczać.	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera się w opisie działania 3.4.2. Proponowane działanie nie było zgłaszane przez interesariuszy i mieszkańców w trakcie konsultacji.
Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach: • Wnosimy o dodanie do punktu 3.1.1 zdań "Wydłużanie długości światła zielonego dla pieszych i rowerzystów lub wprowadzanie krótszych długości cykli sygnalizacji świetlnej. Lepsza koordynacja świateł na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych. Przyjęcie zasady, że maksymalny czas oczekiwania na zielone światło w obszarze centrum miasta nie powinien przekraczać 60 sekund."	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera się w opisie działania 2.5.1. Ponadto proponowany opis jest zbyt szczegółowy.
• Wnosimy o zmianę opisu punktu 3.1.2 na "Wprowadzanie rozwiązań w obszarze centrum i śródmieścia z zakresu uspokojenia ruchu oraz wzbogacania przestrzeni ulicznej o elementy zieleni lub elementy architektoniczne. Wstrzymanie się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch do obszaru śródmiejskiego oraz stopniowe zmniejszanie przepustowości ulic wprowadzających ruch do centrum. Ograniczanie lub eliminowanie parkowania na ulicach istotnych dla ruchu pieszego."	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera się w opisie działań 3.1 i 3.3.1. Ponadto proponowany opis jest zbyt szczegółowy.
• Wnosimy o zmianę punktu 3.2.2 na "Planowanie obszarów z założeniem zachowywania odpowiedniego poziomu ich wielofunkcyjności, w tym rezerwowanie terenów, na których możliwe jest wprowadzanie funkcji rekreacyjnej czy przestrzeni do organizacji lokalnych spotkań, które mogą być wskazaniem do ich	Uwzględniono.	

	zagospodarowywania w ramach wniosków złożonych przez mieszkańców i rady osiedli.”		
	Wnosimy o zmianę punktu 3.4.2 na “Analiza prawidłowego zarządzania podstrefami strefy płatnego parkowania oraz działania zapobiegającego nielegalnemu parkowaniu na terenie SPP realizowane przez Straż Miejską.”	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera się w opisie działania 3.3.1 i 3.3.2.
6. Obszar Bezpieczne W Ruchu	Opis tego punktu przedstawia tylko połowę zagadnienia. Jest mowa o poczuciu bezpieczeństwa, ale nie ma nic o realnym bezpieczeństwie, które wynika ze statystyk wypadkowych. To w konsekwencji prowadzi do bardzo ograniczonego zakresu całego obszaru, co naszym zdaniem jest niedopuszczalne. Wnoskujemy, żeby opis tego Obszaru rozpoczynał się od przedstawienia wizji zero (którą zakłada przecież WPM). Plan musi jasno komunikować główny cel w zakresie bezpieczeństwa: docelowo zero śmiertelnych ofiar. Należy również wspomnieć, że jest to zapis istniejący już w WPM i wyjaśnić koncepcję wizji zero. Ponadto, czytając obecną wersję można odnieść wrażenie, że ważne jest tylko bezpieczeństwo w okolicach szkół. Takie działanie oczywiście popieramy, ale to tylko mały wycinek ogromu działań, jakie powinno wykonywać miasto.	Uwzględniono częściowo	Nie uwzględniono uwagi dotyczącej usunięcia podpunktów - Wskazane działania wynikają z potrzeb i problemów, które wskazali mieszkańcy i interesariusze w toku procesu konsultacyjnego.
	Wnosimy o usunięcie punktów 4.1, 4.2, 4.3 i dodanie następujących punktów: 4.0. Przyjęcie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz powołanie osoby będącej jego koordynatorem Uzasadnienie: Bezpieczeństwo na drodze to złożony problem – tu potrzeba systemowych i zdecydowanych działań. Potencjalnych działań jest bardzo dużo. Dlatego cele, zadania i metody działań muszą być zdefiniowane w osobnym, szczegółowym dokumencie. Dopiero wtedy zrealizowanie w praktyce wizji zero stanie się możliwe. Wyjątkowo zaczęliśmy numerację od 0, bo ten punkt to fundament dla całego Obszaru.	Nie uwzględniono.	Proponowane rozwiązanie mieści się w działaniu 4.1.2. Działania opisane w celu 4.1 nie wykluczają realizacji postulowanych rozwiązań. Nie znalazły się one jako odrębne działanie, ponieważ nie zostały wskazane przez mieszkańców i interesariuszy.

	● 4.1. Przebudowa infrastruktury ○ 4.1.1. Poprawa liniowa głównych ulic ○ 4.1.2. Poprawa punktowa skrzyżowań, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów Uzasadnienie: Nie możemy dziś uznać, że infrastruktura drogowa we Wrocławiu jest bezpieczna. Wynika to wprost z danych wypadkowych. Proponujemy osobne zadania dla przebudowy całych ciągów, jak i przebudowy punktowe. Oba zadania powinny dotyczyć miejsc historycznie niebezpiecznych, jak i zgłaszanych przez mieszkańców.	Nie uwzględniono.	Zaproponowane rozwiązanie jest zbyt szczegółowe, podobne działania zostały zawarte w celu 4.1., przede wszystkim w działaniu 4.1.1. Przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa z działania 4.1.2 doprowadzi do wniosków, które pozwolą na poprawę miejsc niebezpiecznych.
	● 4.2. Analiza danych o wypadkach ○ 4.2.1. Analiza danych z Policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji, ○ 4.2.2. Analiza akt prokuratury, ○ 4.2.3. Analiza opisów zdarzeń drogowych spisanych przez funkcjonariuszy Policji ○ 4.2.4. Prowadzenie pomiarów prędkości i ich analiza. Doprowadzenie do przestrzegania ograniczeń prędkości w mieście ○ 4.2.5. Audyty przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych Uzasadnienie: Istnieje wiele informacji, które miasto powinno analizować, by mieć pełen obraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Im więcej źródeł będzie uwzględnianych w analizach, tym skuteczniejsze będą mogły być późniejsze działania takie jak zmiany infrastrukturalne lub akcje prewencyjne.	Uwzględniono częściowo.	Opis działania 4.1.2. został uzupełniony o wskazanie różnych rejestrów jako źródła analizowanych danych.

	● 4.3. Działania prewencyjne ○ 4.3.1. Ścisła współpraca z Policją ○ 4.3.2. Działania Straży Miejskiej i eliminacja nielegalnego parkowania (szczególnie przy przejściach dla pieszych) Uzasadnienie: Mimo istnienia Komisji BRD w UM, współpraca ze służbami mundurowymi nie jest wystarczająca. Problem nielegalnego parkowania, szczególnie w otoczeniu przejść dla pieszych, nie znika, w zasadzie w całym mieście mamy problem z przekraczaniem prędkości przez kierowców, a kontrole udzielania pierwszeństwa rowerzystom przez kierowców skręcających w prawo dzieją się co najwyżej sporadycznie. To musi się zmienić, żeby osiągnąć zero ofiar śmiertelnych. Współpraca musi być ściślejsza i bardziej owocna.	Nie uwzględniono.	Proponowane rozwiązanie jest zbyt szczegółowe i obejmuje działania, które są już prowadzone, gdyż należą do zadań własnych Policji i Straży Miejskiej.
	● 4.4. Partycypacja i współpraca z mieszkańcami ○ 4.4.1. Mapa niebezpiecznych miejsc autorstwa mieszkańców ○ 4.4.2. Rada ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z udziałem strony społecznej Uzasadnienie: Skuteczność działań magistratu wzrośnie, jeśli otworzy się na głos z zewnątrz. Wzorem wielu miast na świecie należy stworzyć interaktywną mapę, gdzie mieszkańcy będą mogli zgłaszać niebezpieczne miejsca. Ranga problemu bezpieczeństwa wzrośnie również, jeśli przy Prezydencie Wrocławia powstanie Rada ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (wzorem Rady ds. Mobilności lub Rady ds. Polityki Rowerowej). Celowo nie uwzględniliśmy w powyższej liście następujących punktów: ○ 4.1.3. Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym - jej przeprowadzenie wymaga bardzo dużych środków (czasu i pieniędzy), a wymierny efekt osiągnąć będzie bardzo trudno. Lepiej na poprawę bezpieczeństwa zadziała prewencja i zmiany infrastrukturalne. ○ 4.2.2. Program edukacyjny dla dzieci – jak bezpiecznie dojechać oraz dojść do szkoły - nie zgadzamy się, co do idei. Zadaniem nie powinna być edukacja dzieci, a stworzenie takiej infrastruktury i taka organizacja ruchu, która zapewni im bezpieczeństwo. ○ 4.3.1. Doświetlenia ciągów pieszych - doświadczenie konsultacji społecznych dot. Parku Grabiszyńskiego pokazały wyraźnie, jak kontrowersyjnym tematem jest oświetlenie alei w parkach. Ponadto bezpieczeństwo w parku nie zawiera się w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Nie uwzględniono.	Wskazane działania są już częściowo realizowane i nie zostały wskazane osobno przez mieszkańców i interesariuszy w toku procesu konsultacyjnego. Proponowana "Mapa niebezpiecznych miejsc" prowadzona jest przez Policję w oparciu o wnioski mieszkańców. Dodatkowo proponowane rozwiązania mogą być realizowane w ramach działania 4.1.3.

7. Obszar Systemów Zintegrowanych	Miasto	Wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:	Nie uwzględniono.	Pozostałe działania nie mają wskazanych ram czasowych.
		Wnosimy o dodanie do punktu 5.1.1 zdania "Współpraca z PKP PLK mająca na celu rozpoczęcie budowy nowych przystanków kolejowych na terenie miasta Wrocławia do 2023 roku."		
		Wnosimy o zmianę opisu punktu 5.2.1 na "Analiza funkcjonalności istniejących węzłów przesiadkowych (do 2020 roku) i ich modernizacja w celu ułatwienia dokonywania przesiadek (przejścia pomiędzy przystankami, informacja o dostępnych liniach komunikacyjnych w węźle wraz z kierunkami dojazdu)."	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono nazwę na „analiza i realizacja”, oraz w opisie zmieniono zgodnie z postulatem.
		Wnosimy o dodanie do punktu 5.2.2 zdań "Zapewnienie szybkiej i atrakcyjnej oferty komunikacji zbiorowej na trasach z parkingów do centrum miasta. Ograniczanie przepustowości ruchu samochodowego na trasach z parkingów do centrum miasta."	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono opis w działaniu 2.3.3.
8. Obszar Komfortowej Podróży	Miasto	Wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:	Nie uwzględniono	Postulowaną zmianę określa dodany czynnik monitoringu "Tramwaje całkowicie niskopodłogowe".
		Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.1 na "Wymiana taboru tramwajowego na spełniający wymogi dostępności dla osób o ograniczonej sprawności, z co najmniej 70% niskiej podłogi. Dzięki temu jakość podróży tramwajem wzrośnie, jak również będzie to sprzyjać szybszej wymianie pasażerskiej na przystankach."		

• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.2 na "Przyjazne miejsca przystankowe to zapewnienie odpowiedniego wyposażenia takiego jak wiaty, informacja pasażerska czy ławki. Miejsca przystankowe, które nie posiadają odpowiedniego wyposażenia będą uzupełniane o standardowe elementy. Informacja pasażerska będzie estetyczna i czytelna dla pasażerów. Przystanki niedostosowane do wygodnego wsiadania będą przebudowywane. Powstanie i będzie realizowany harmonogram budowy przystanków wiedeńskich oraz antyzatok."	Uwzględniono częściowo.	Uzupełniono opis działania : "Dla przystanków niedostosowanych do wygodnego wsiadania (np. przystanki z ulicy) będą analizowane możliwości wprowadzenia udogodnień lub przekształceń miejsc przystankowych (przystanki wiedeńskie, antyzatoki), a następnie będą one realizowane.
• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.4 na "Rozwijanie informacji pasażerskiej poprzez doposażenie obecnych i wyposażenie nowych pojazdów komunikacji zbiorowej oraz przystanków w dynamiczną informację pasażerską, w tym uwzględnienie zapotrzebowania na dostosowanie informacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych. Utrzymanie czystej i estetycznej informacji na słupkach przystankowych dotyczącej numerów linii i nazw przystanków."	Nie uwzględniono	Proponowany zapis jest zbyt szczegółowy, a pojęcie estetycznej formy informacji jest pojęciem względnym, które trudno zdefiniować.
• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.2.1 na "Prowadzenie analiz opóźnień pojazdów komunikacji zbiorowej, badań nappełnień pojazdów komunikacji zbiorowej, analiz obecnej i przewidywanej gęstości zaludnienia na terenie miasta i na ich podstawie dostosowywanie częstotliwości taboru tramwajowego i autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych.	Uwzględniono częściowo.	W oparciu o uwagę został zmieniony opis działania 2.3.3 oraz opis działania 6.2.1.
• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.4.2 na "Analiza i ocena stanu zieleni w korytarzach drogowych, na przystankach, pętlach, parkingach P+R i trasach rowerowych, pod kątem uzupełniania braków lub wprowadzenia nowej."	Nie uwzględniono	Przystanki są elementem pasa drogowego.
• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.5.2 na "Analiza i modernizacja infrastruktury pod kątem miejsc wymagających napraw i remontów z uwzględnieniem potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców."	Nie uwzględniono	Użytkownicy to szersze pojęcie, użytkownikami są nie tylko mieszkańcy.

9. Obszar Miasto Przyjazne Środowisku	Wnosimy o dodanie następujących punktów: • 7.3.5. Wprowadzenie zakazu poruszania się samochodów elektrycznych po buspasach i ulicach wyłączonych z ruchu Uzasadnienie: Samochody elektryczne na buspasach mogą blokować pojazdy komunikacji zbiorowej. Ma to miejsce szczególnie na ulicy Trzebnickiej przed placem Powstańców Wielkopolskich. Promowanie pojazdów elektrycznych powinno zostać ograniczone tylko do specjalnych miejsc parkingowych.	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera się w opisie działania 2.3.1.
	• 7.5. Zieleń przyuliczna Uzasadnienie: Zieleń przyuliczna (t.j. wysokie drzewa w pasie drogowym, krzewy - w tym zwłaszcza żywopłoty, łąki kwietne i trawniki) ma udowodniony pozytywny wpływ na jakość podróży, zarówno pieszych i rowerzystów (niskie żywopłoty to izolacja od pyłu, smogu i spalin; wysokie krzewy poza powyższym, chronią dodatkowo od hałasu; zaś wysokie drzewa dają cień oraz - poprzez transpirację - chłód w upalne dni, skłaniając więcej osób do wyboru tych metod transportu) jak i kierujących samochodami (cień - ma to znaczenie zarówno w trakcie jazdy, jak i przy pozostawianiu pojazdu na postoju). Jest powszechnie znanym faktem, że ulice obsadzone drzewami są w gorące letnie dni o kilka do kilkunastu stopni chłodniejsze niż te, gdzie takiej zieleni brakuje: ma to wpływ nie tylko na komfort, ale i na bezpieczeństwo ruchu drogowego (upał wpływa negatywnie m.in. na koncentrację). Dodatkowo zastosowanie wszelkiego rodzaju zieleni powoduje lepszą gospodarkę wodami opadowymi, co może zapobiegać zalewaniu i podmywaniu dróg, chodników, etc. Razi fakt zajęcia się w planie zielenią parkową i skwerową, a pominięcie zieleni przyulicznej. Dlatego wnioskujemy o dodanie odpowiedniego punktu.	Uwzględniono częściowo	Skorygowano opis działania 6.4.1.
	• 7.6. Realizacja rekomendacji z raportu "Drzewa w mieście" Uzasadnienie: Proponujemy wpisanie do Planu rekomendacji dla Gminy Wrocław, które są efektem spotkań z mieszkańcami z cyklu "Drzewa w Mieście".	Uwzględniono częściowo	Rozwinięto opis rozdziału 6 o aspekt środowiskowy, akapit "WDROŻENIE PLANU Z KORZYŚCIĄ DLA ŚRODOWISKA"
	Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach: • Wnosimy o zmianę nazwy punktu 7.2.1 na "Ochrona terenów zielonych przed parkowaniem". Wnosimy o zmianę opisu punktu 7.2.1 na "Wprowadzenie zmian organizacyjnych uniemożliwiających parkowanie na terenach zielonych (trawniki, zieleńce, ulice biegnące przez parki)."	Uwzględnione częściowo.	Uwzględniono poprzez zmianę nazwy działania "ochrona parków, zieleńców i skwerów przed parkowaniem", analogiczna zmiana w opisie.

	Wnosimy o dodanie do punktu 7.4.1 zdania "Regularne nasadzenia nowych drzew i żywopłotów wzdłuż ulic ze szczególnym uwzględnieniem głównych ulic takich jak Grabiszyńska, Legnicka czy Powstańców Śląskich."	Uwzględniono częściowo.	Rozwinięto opis działania 6.4.1.
10. Obszar Miasto Sprawnie Zarządzane	Wnoskujemy o dodanie następującego punktu: 8.1.3. Sprawne reagowanie w sytuacjach awaryjnych (wypadki/awarie) Uzasadnienie: Pod tym punktem rozumiemy dostosowywanie sygnalizacji świetlnej do chwilowych potrzeb (np. wydłużanie otwarć lub wprowadzenie krótkich cykli w celu szybkiej obsługi dużej liczby tramwajów), informowanie uczestników ruchu o utrudnieniach na tablicach przystankowych i tablicach zmiennej treści, a także współpracę z policją i strażą miejską w celu kierowania przez nich ruchem na skrzyżowaniach. Wydarzenia z początku marca 2018 r., kiedy to dwukrotnie korek tramwajowy na ulicy Grabiszyńskiej przed placem Legionów sięgał ulicy Pereca pokazują, że podejmowane obecnie działania nie są wystarczające.	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera działania, które są realizowane. Takie działanie nie zostało wskazane przez interesariuszy i pozostałych uczestników konsultacji.
	Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach: Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 8.2.1 o zdania "Wdrożenie planu mobilności dla Urzędu Miejskiego, który został przygotowany przez Politechnikę Krakowską. Opracowanie planów mobilności dla jednostek organizacyjnych Gminy Wrocław takich jak Zarząd Zieleni Miejskiej czy Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta.	Uwzględniono częściowo.	Został zmieniony opis działania 8.2.1.
	Opracowanie koncepcji i wdrożenie oferty biletów okresowych dla dużych firm, tak aby oferowały one swoim pracownikom bilety komunikacji zbiorowej zamiast miejsc parkingowych dla samochodów."	Nie uwzględniono.	Szczegółowe rozwiązania powinny być zawarte w planach mobilności opracowanych i wdrażanych dla dużych zakładów pracy. Zawarte jest to w działaniu 8.2.1.
	Wnosimy o zmianę opisu punktu 8.3.1 na "Współpraca z firmami kurierskimi i uruchomienie w 2019 roku pilotażowego systemu dostaw na terenie centrum miasta realizowanego za pomocą rowerów cargo."	Nie uwzględniono.	Takie działanie nie zostało wskazane przez interesariuszy i pozostałych uczestników konsultacji.

11. Obszar Miasto Świadomych Użytkowników	Wnioskujemy o dodanie następujących punktów: • 9.1.4. Przeprowadzenie badań fokusowych nt. zrównoważonej mobilności Uzasadnienie: Takie badania są niezbędne, by opracować efektywną strategię informacyjną wykorzystywaną do komunikowania społeczeństwu realizowanych w ramach polityki mobilności działań. Obecnie nie wiemy, czy i w jakim stopniu model zrównoważony transportu (ze wszystkimi jego konsekwencjami) posiada dziś akceptację wśród mieszkańców miasta. Istnieją co prawda konkretne przesłanki, które wskazują, że istnieje spore społeczne zrozumienie i poparcie dla konieczności odejścia od polityki pro samochodowej (wyniki wyborów, głosowania w WBO, referendum transportowe), ale wiedza w tym zakresie nie jest wystarczająca. Sprawa jest zbyt istotna, żeby poruszać tu na poziomie danych nie do końca kompletnych i kreować działania w sposób bazując na domniemaniach i intuicji, jak to ma miejsce obecnie. Istniejąca doza niepewności w zakresie oczekiwań społecznych odciska zasadniczy wpływ na kształt realizowanej na terenie miasta polityki transportowej. Przeprowadzenie badań fokusowych tę niepewność zlikwiduje. Temat ten był poruszany na Radzie ds. Mobilności. Jego efektem było wspólnie opracowane stanowisko, które zostało przedstawione wiceprezydentowi Adamskiemu. Ten wniosek jest spójny z pierwszym punktem stanowiska i stanowi kolejny, naturalny krok na drodze do prowadzenia przez miasto kompleksowych działań miękkich w obszarze mobilności.	Uwzględniono częściowo	Rozwinięto opis w rozdziale 6, akapit "UDZIAŁ SPOŁECZNY W REALIZACJI PLANU".
--	---	-------------------------------	---

	● 9.2.4. Kampania promująca zrównoważoną mobilność wśród mieszkańców Uzasadnienie: Proponujemy stworzenie całościowego i spójnego planu kampanii promującej zrównoważoną mobilność wśród mieszkańców. Bez zaplanowania profesjonalnej, wielowątkowej strategii informacyjnej, opartej o badania (choćby o właśnie trwające we Wrocławiu Kompleksowe Badania Ruchu czy Wrocławską Diagnozę Społeczną), wyznaczonych, mierzalnych celów i sposobów ich osiągnięcia, wdrażanie postulatów WPM i PZMM może być naznaczone przypadkowością lub stanowić jedynie reakcję na kryzys bądź krytykę (przypadek wydzielenia torowiska na ul. Traugutta). Obecnie działania promujące zrównoważony model transportu, tłumaczące cel i kierunek koniecznych zmian oraz zachęcające bezpośrednio do zmian zachowań transportowych, nie mają wystarczającej skali i zakresu, żeby można było się po nich spodziewać masowych zmian świadomości społecznej.	Uwzględniono częściowo	Rozwinięto opis w rozdziale 6, akapit "UDZIAŁ SPOŁECZNY W REALIZACJI PLANU"
	Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach: ● Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 9.1.3 o zdanie "Zmiana taryfy biletowej komunikacji miejskiej i wprowadzenie w 2019 roku biletu grupowego do 5 osób".	Nie uwzględniono	Niedawno wprowadzony system biletowy wymaga ewaluacji w dłuższym okresie, po nim możliwe będzie wprowadzanie postulatów ze zmianami.
	● Wnosimy o zmianę nazwy punktu 9.2.1 na "Kampania promująca zrównoważoną mobilność w szkołach".	Uwzględniono.	
	● Wnosimy o zmianę opisu punktu 9.2.1 na "W związku z sukcesem akcji Rowerowy Maj należy opracować i zrealizować całoroczną kampanię, której celem będzie promowanie wśród najmłodszych dojazdu do szkoły środkami transportu niesamochodowego".	Uwzględniono częściowo.	Proponowane zapisy wykorzystano do zmiany opisu działania 9.2.1.
	● Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 9.2.3 o zdanie "Działania te będą szczególnie prowadzone wśród pracowników Urzędu Miejskiego oraz jednostek organizacyjnych Gminy Wrocław".	Nie uwzględniono.	Urząd Miejski Wrocławia jest zakładem pracy i w ramach własnych kompetencji powinien decydować o takich działaniach. Działanie ma dotyczyć zakładów pracy na terenie całego miasta.

12. Wskaźniki monitorowania celów PZMM	Wnosimy o dodanie następujących wskaźników:	Nie uwzględniono.	Centrum miasta nie posiada ustalonych granic, dlatego trudno byłoby policzyć prędkość jedynie na tym obszarze.
	Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych w obszarze centrum miasta - tramwaje (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)		
	Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych w obszarze centrum miasta - autobusy (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń) Uzasadnienie: Obecnie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w obszarze centrum miasta tramwaje i autobusy tracą najwięcej czasu. Najczęściej jest to spowodowane stosowaniem zbyt długich cykli, które zwiększają przepustowość ruchu samochodowego, oraz koordynacją sygnalizacji, która nie jest ustawiona pod tramwaje i autobusy, lecz pod samochody.	Nie uwzględniono.	Centrum miasta nie posiada ustalonych granic, dlatego trudno byłoby policzyć prędkość jedynie na tym obszarze.
	Procent opóźnionych kursów na liniach tramwajowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitorujący "Punktualność komunikacji miejskiej".
	Procent opóźnionych kursów na liniach autobusowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitorujący "Punktualność komunikacji miejskiej".
	Liczba niezrealizowanych kursów na liniach tramwajowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitorujący "Regularność komunikacji miejskiej".
	Liczba niezrealizowanych kursów na liniach autobusowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń) Uzasadnienie: Analiza danych dotyczących opóźnień tramwajów i autobusów oraz niezrealizowanych kursów pomoże stwierdzić, czy oferta komunikacji zbiorowej jest atrakcyjna i konkurencyjna względem podróży własnym samochodem.	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitorujący "Regularność komunikacji miejskiej".

• Liczba zadań związanych z budową infrastruktury rowerowej zrealizowanych na ulicach w centrum miasta lub prowadzących do centrum miasta, na których dotychczas nie było wydzielonej przestrzeni dla rowerzystów (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń) Uzasadnienie: Obecnie infrastruktura rowerowa na ulicach prowadzących do centrum i w samym obszarze centrum nie jest spójna. W niektórych miejscach rowerzyści muszą kontynuować jazdę razem z samochodami, co nie dla każdego jest komfortowe.	Nie uwzględniono	Parametr monitoruje czynnik "Liczba zadań ulepszających dostępność pieszą i rowerową centrum i śródmieścia (wraz z listą)".
• Liczba m2 chodników, które zostały wybudowane od podstaw (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń) Uzasadnienie: Środki na budowę i remonty chodników nie są wystarczające. Większość zgłoszeń mieszkańców i rad osiedli dotyczących chodników czeka na realizację.	Nie uwzględniono.	Obecny parametr "Ilość m2 wyremontowanych chodników" uwzględnia również remonty polegające na całkowitej wymianie i budowie od podstaw.
• Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych poza obszarem centrum (Obszar Miasto Przestrzeni Zorganizowanej) Uzasadnienie: Raport z konsultacji społecznych na ten temat wyznacza kierunek polityki parkingowej na najbliższe lata. Strefa ma się powiększyć, a liczba miejsc wzrosnąć. Wszystko z korzyścią dla okolicznych mieszkańców.	Uwzględniono częściowo.	Obecny czynnik podzielono na dwa czynniki: "Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych w centrum" i "Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych poza centrum"
• Liczba nowopowstałych stref pieszych (Obszar Miasto Przestrzeni Zorganizowanej) Uzasadnienie: Wrocławska Polityka Mobilności mówi o powiększaniu stref dla pieszych, szczególnie w centrum miasta. Tymczasem w ostatnich latach nie powstała żadna taka przestrzeń.	Nie uwzględniono.	Nowe strefy piesze będą monitorowane czynnikiem "Liczba zadań ulepszających dostępność pieszą i rowerową centrum i śródmieścia (wraz z listą) "

	• Osiągnięcie zerowej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (Obszar Miasto Bezpieczne W Ruchu) Uzasadnienie: W 2017 roku na wrocławskich drogach zginęły 24 osoby. Konieczne jest podjęcie działań w celu zmniejszenia tej liczby, tak aby docelowo nie było we Wrocławiu śmiertelnych ofiar wypadków.	Nie uwzględniono.	Będzie to monitorowane za pomocą czynników "Liczba ofiar wypadków dla poszczególnych środków transportu" i "Liczba wypadków na drogach".
	• Liczba sprzedanych biletów okresowych (Obszar Miasto Systemów Zintegrowanych) Uzasadnienie: Liczba sprzedanych biletów okresowych będzie dobrym wskaźnikiem atrakcyjności komunikacji zbiorowej, ponieważ dotyczy osób, które korzystają z tramwajów i autobusów regularnie, a nie okazjonalnie.	Nie uwzględniono.	Na podstawie liczby sprzedanych biletów jednorazowych i okresowych liczona jest liczba pasażerów (czynnik "Liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową - komunikacją miejską").
	Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących wskaźnikach: • Wnosimy o podzielenie wskaźnika 3 na dwa wskaźniki: "Długość linii tramwajowych" oraz "Długość linii autobusowych".	Uwzględniono częściowo	Czynnik został podzielony na dwa: "Długość tras tramwajowych" i "Długość tras autobusowych".

Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 7 na: "Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej przez całą dobę".	Nie uwzględniono.	System ITS daje przede wszystkim priorytet dla komunikacji tramwajowej, która nie kursuje w godzinach nocnych, dlatego monitorowanie go całodobowo nie jest uzasadnione. Ponadto niektóre sygnalizatory są wyłączone w godzinach nocnych.
Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 11 na: "Liczba naziemnych przejść dla pieszych powstałych równolegle do kładek i przejść podziemnych."	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono nazwę czynnika na "Liczba zadań inwestycyjnych związanych ze zmianą sposobu przekroczenia jezdni (przejścia naziemne) na drogach o klasie co najmniej zbiorczej"
Wnioskujemy o usunięcia wskaźnika 17.	Nie uwzględniono.	Czynnik jest niezbędny do monitorowania działania 4.2.2.
Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 20 na: "Liczba zrealizowanych zadań związanych z fizycznym uspokojeniem ruchu".	Uwzględniono.	
Wnioskujemy o usunięcia wskaźnika 24.	Uwzględniono.	
Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 30 na: "Liczba wozokilometrów na trasach komunikacji podmiejskiej".	Uwzględniono częściowo.	Dodano czynnik "Liczba wozokilometrów komunikacji międzygminnej zamawianych przez organizatora (JST)"

	• Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 33 na: "Liczba wozokilometrów na trasach komunikacji zbiorowej".	Nie uwzględniono.	Nazwa czynnika została zmieniona na "Liczba kursów w ciągu roku"
	• Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 35 na: "Liczba przystanków przebudowanych na wiedeńskie lub przystanki z antyzatokami".	Uwzględniono.	

Nr wniosku	Nazwa dokumentu, które wniosek dotyczy	Data wpływu	Forma wpływu (email, pisemnie, ustnie do protokołu, w trakcie spotkań)
6	PZMM	05.11.2018	Email w dniu 05.11.2018 r.
Wniosek		Rozstrzygnięcie	
Fragment dokumentu, do którego odnosi się wniosek	Treść wniosku wraz z uzasadnieniem	Status (uwzględniono, częściowo uwzględniono, nie uwzględniono)	Uzasadnienie (dot. wniosków nieuwzględnionych lub uwzględnionych częściowo)
s. 8	WŚRÓD PODMIOTÓW BIORĄCYCH UDZIAŁ W KONSULTACJACH POWINNO SIĘ DOPISAĆ RÓWNIEŻ PRZEDSTAWICIELI SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA. UZASADNIENIE: UCZESTNICZYŁEM W SPOTKANIACH GRUPY INTERESANTÓW JAKO PRZEDSTAWICIEL INSTYTUTU ROZWOJU TERYTORIALNEGO, KTÓRY JEST JEDNOSTKĄ ORGANIZACYJNĄ URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO	Uwzględniono.	
s. 18	NA KOŃCU DRUGIEGO AKAPITU WYSTĘPUJE POWTÓRZENIE. UZASADNIENIE: UWAGA STYLISTYCZNA	Uwzględniono.	
s. 24 punkt 2.1.2	PROPONUJĘ WYKREŚLENIE ZAPISU O ZMIANIE STATUSU PRZYSTANKÓW NA ŻĄDANIE NA PRZYSTANKI STAŁE. UZASADNIENIE: STATUS PRZYSTANKU POWINIEN WYNIKAĆ Z ILOŚCI KORZYSTAJĄCYCH Z NIEGO PASAŻERÓW. SAMA ZMIANA STATUSU NIE PODNOSI JEDNOZNACZNIE DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ, A DODATKOWO MOŻE NIEKORZYSTNIE WPŁYWAĆ NA CZAS PRZEJAZDU AUTOBUSÓW.	Nie uwzględniono.	W oparciu o postulat rozszerzono opis działania, doprecyzowując w jakich przypadkach może nastąpić zmiana statusu przystanku.
s. 25 punkt 2.5.1	WŚRÓD ZADAŃ ZWIĘKSZAJĄCYCH DOSTĘPNOŚĆ PIESZĄ MOŻNA DODAĆ ZAPIS O DĄŻENIU DO TWORZENIA PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH NA WSZYSTKICH WŁOTACH SKRZYŻOWAŃ. UZASADNIENIE: DOSTĘPNOŚĆ PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH NA WSZYSTKICH WŁOTACH SKRZYŻOWAŃ NAJCZĘŚCIEJ ZMNIEJSZA WYDŁUŻENIE DROGI PIESZEGO ZWIĄZANEJ Z PRZEKRACZANIEM JEZDNI	Nie uwzględniono.	Tworzenie przejść dla pieszych powinno być poparte analizami i rozpatrywane indywidualnie dla każdego skrzyżowania

s. 25 punkt 2.6.1	CELEM DOKOŃCZENIA DROGOWEGO UKŁADU OBWODNICOWEGO POWINNO BYĆ UMOŻLIWIENIE RUCHU MIĘDZYDZIELNICOWEGO Z POMINIĘCIEM CENTRUM MIASTA. UZASADNIENIE: OBECNY CEL JAKIM JEST DOMKNIECIE ISTNIEJĄCEGO UKŁADU JEST ŹLE POSTAWIONY. ZAPIS TEGO TYPU MOŻNA ODCZYTYWAĆ, ŻE DROGI TE BĘDĄ BUDOWANE SĄ DLA SAMEGO ICH BUDOWANIA.	Uwzględniono.	
s. 28 punkt 3.4.2	WPROWADZIĆ ZAPIS O KONIECZNOŚCI MONITOROWANIA ILOŚCI WYDAWANYCH ABONAMENTÓW DLA MIESZKAŃCÓW STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA. UZASADNIENIE: KONIECZNE JEST MONITOROWANIE CZY ILOŚĆ WYDANYCH ABONAMENTÓW NIE PRZEKRACZA ILOŚCI DOSTĘPNYCH MIEJSC POSTOJOWYCH W STREFIE ORAZ CZY DLA KAŻDEGO PUNKTU ADRESOWEGO ILOŚĆ ABONAMENTÓW JEST RACJONALNA	Nie uwzględniono.	Abonament nie oznacza zagwarantowanego miejsca postojowego. Dodatkowo w celu określenia maksymalnej liczby miejsc parkingowych w pasach drogowych i/lub miejskiej przestrzeni publicznej ogólnodostępnej (celem jej monitorowania), należałoby najpierw je wyznaczyć zgodnie z przepisami i wytycznymi.
s. 33 punkt 5.1.4	FORMA ZAPISU WYKLUCZA MOŻLIWOŚĆ POWSTANIA ZWIĄZKU MIĘDZYGMINNEGO/MIĘDZYPOWIATOWEGO ODPOWIADAJĄCEGO ZA ORGANIZACJĘ TRANSPORTU ZBIOROWEGO W AGLOMERACJI WROCŁAWSKIEJ. UZASADNIENIE: USTAWA O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM PRZEWIDUJĘ KILKA FORM WSPÓŁPRACY JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO W ZAKRESIE ORGANIZACJI PRZEWOZÓW. ZAPISY PLANU NIE POWINNY OGRANICZAĆ MOŻLIWOŚCI ZMIANY SPOSOBU WSPÓŁPRACY.	Uwzględniono.	
s. 33 punkt 5.2.2	ZALECA SIĘ ABY WPROWADZIĆ ZAPISY OKREŚLAJĄCE MINIMALNĄ OFERTĘ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ OBSŁUGUJĄCEJ PARKINGI P+R I B+R. UZASADNIENIE: NIE DA SIĘ SKŁONIĆ KIEROWCÓW DO PRZESIADKI NA TRANSPORT ZBIOROWY NIE ZAPEWNIĄC WYSOKIEJ JAKOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO. DLA TEGO TYPU INWESTYCJI POWINIEN OKREŚLONY SPOSÓB OBSŁUGI ORAZ MINIMALNA CZĘSTOTLIWOŚĆ LINII OBSŁUGUJĄCYCH PARKING.	Uwzględniono częściowo.	Doprecyzowano opis działania 2.3.3.
S. 37 PUNKT 6.1.2	NALEŻY WPROWADZIĆ WZMIANKĘ O ODPOWIEDNICH WYMIARACH PRZYSTANKÓW. UZASADNIENIE: JUŻ OBECNIE WIELE WYSP PRZYSTANKOWYCH JEST ZBYT WĄSKICH W STOSUNKU DO POTRZEB. WPROWADZANIE DODATKOWYCH ELEMENTÓW WYPOSAŻENIA MOŻE OGRANICZYĆ SPRAWNE MIJANIE SIĘ OSÓB WSIADAJĄCYCH I WYSIADAJĄCYCH Z POJAZDÓW, A NAWET BYĆ	Nie uwzględniono.	Wymiary wynikają z przepisów narzuconych odgórnie.

	PRZYCZYNĄ NIEBEZPIECZNYCH ZACHOWAŃ.		
S. 37 PUNKT 6.1.4	WARTO ZASTANOWIĆ SIĘ RÓWNIEŻ NAD KLASYCZNYMI TABLICAMI WSKAZUJĄCYMI KIERUNKI ODJAZDU Z DANEGO STANOWISKA PRZYSTANKOWEGO ORAZ SCHEMATAMI WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH UZASADNIENIE: STATYCZNE TABLICE UŁATWIAJĄ ORIENTACJE W PRZESTRZENI PASAŻERÓW W SZCZEGÓLNOŚCI OSOBĄ PRZYJEZDNYM. DUŻYM PROBLEMEM JEST TEŻ ORIENTACJA PRZESTRZENNA W RAMACH WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH NP. CODZIENNIE MOŻNA ZAUWAŻYĆ OSOBY MAJĄCE PROBLEM Z ODNALEZIENIEM WŁAŚCIWEGO STANOWISKA PRZYSTANKOWEGO NA WĘZLE PRZY DWORCU GŁÓWNYM	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera zbyt szczegółowe rozwiązania, których obecny opis działania nie wyklucza.
s. 41 punkt 7.1.1	ZALECA SIĘ ZMIANĘ ZAPISU Z „NAJBARDZIEJ OPTYMALNE” NA „OPTYMALNE” LUB NA „NAJBARDZIEJ KORZYSTNE”. UZASADNIENIE: BŁĘDEM JĘZYKOWYM JEST ZBITKA „NAJBARDZIEJ OPTYMALNY”. OPTYMALNOŚĆ NIE PODLEGA STOPNIOWANIU, COŚ MOŻE BYĆ LUB NIE BYĆ OPTYMALNYM.	Uwzględniono.	
Rozdział 6	1)W ROZDZIALE NIE WSKAZANO KONKRETNÝCH DZIAŁAŃ/ INWESTYCJI I ICH HARMONOGRAMU, A BĘDĄCYCH W TRAKCIE REALIZACJI LUB MAJĄCYCH ZAGWARANTOWANE FINANSOWANIE. UZASADNIENIE: DUŻA CZĘŚĆ ŚRODKÓW FINANSOWYCH W RAMACH RÓŻNYCH PROGRAMÓW UE JEST JUŻ ZAKONTRAKTOWANA I MOŻNA BY OCZEKIWAĆ, ŻE DOKUMENT POWINIEN DOSTRZEGAĆ TAKIE PRZEDSIĘWZIĘCIA W SZCZEGÓLNOŚCI TE, KTÓRE DOPRECYZOWUJĄ ZAPISY UJĘTE W DZIAŁANIACH. NA PRZYKŁAD REALIZOWANA BUDOWA TOROWISKA NA UL. HUBSKIEJ STANOWI ELEMENT WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO.	Uwzględniono częściowo.	W tabeli 6.1 zostały dodane oznaczenia działań, które są realizowane lub mają już zagwarantowane środki finansowe.
s. 54	2)WE WSKAZANYCH ŹRÓDŁACH FINANSOWANIA BRAK JEST KONSEKWENCJI. ŚRODKI ZIT POCHODZĄ RÓWNIEŻ Z UNII EUROPEJSKIEJ. ZALECA SIĘ WSKAZANIE KONKRETNÝCH INSTRUMENTÓW (PROGRAMÓW), DO KTÓRYCH MOŻNA JESZCZE APLIKOWAĆ O ŚRODKI NA WSKAZANE DZIAŁANIA NP. POIŚ, RPO WD. NIEDOSTRZEŻONA ZOSTAŁA RÓWNIEŻ MOŻLIWOŚĆ FINANSOWANIA NIEKTÓRYCH DZIAŁAŃ Z BUDŻETU PAŃSTWA. UZASADNIENIE: W HORYZONCIE CZASOWYM PRZEWIDZIANYM DO REALIZACJI PZM M ZNANE SĄ JUŻ WSZYSTKIE INSTRUMENTY MOŻLIWEGO FINANSOWANIA ZE ŚRODKÓW UE, WYRÓŻNIENIE TYLKO JEDNEGO (ZIT) WYDAJE SIĘ MAŁO ZASADNE. REALIZACJA NIEKTÓRYCH DZIAŁAŃ MOŻE BYĆ FINANSOWANA ZE ŚRODKÓW BUDŻETU PAŃSTWA NP. BUDOWA DRÓG DLA ROWERÓW NA WAŁACH LUB PRZEJŚĆ/ PRZEJAZDÓW PRZEZ TORY KOLEJOWE. WŁAŚCIWYM BYŁOBY W ZWIĄZKU Z TYM UWZGLĘDNIĆ JAKO POTENCJALNE ŹRÓDŁO FINANSOWANIA BUDŻET PAŃSTWA.	Uwzględniono częściowo	Środki ZIT zostały wyróżnione ze względu na to, że są osobnym programem finansującym, jednak dopisano, że pochodzą one również ze środków unijnych.

s. 54 -59	ZALECA SIĘ WPROWADZENIE JEDNOSTKI WIODĄCEJ/ KOORDYNUJĄCEJ WDRAŻANIE KAŻDEGO DZIAŁANIA. UZASADNIENIE: WIELOŚĆ PODMIOTÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA REALIZACJE POSZCZEGÓLNE JEDNOSTKI MAJĄ NAKŁADAJĄCE SIĘ KOMPETENCJE	Uwzględniono	Jednostka wiodąca została zaznaczona pogrubieniem.
s. 62 poz. 13	NALEŻY PRZEMYŚLEĆ CZY WSKAŹNIK JEST MOŻLIWY DO OSIĄGNIĘCIA BIORĄC POD UWAGĘ DZIAŁANIE 3.3.1 UZASADNIENIE: REALIZACJA DZIAŁANIA 3.3.1 PRZESTRZEŃ WSPÓLNA W NAJBLIŻSZYM OTOCZENIU – UPORZĄDKOWANIE PARKOWANIA NA WNIOSEK BĘDZIE RACZEJ UNIEMOŻLIWIAĆ REALIZACJĘ POWYŻSZEGO WSKAŹNIKA.	Nie uwzględniono.	Porządkowanie parkowania z założenia powinno wiązać się z wprowadzaniem strefy płatnego parkowania.
s. 67 poz. 37 i 38	WYDAJĘ SIĘ NIE ZASADNE STOSOWANIE INNEJ SKALI OCEN DLA DOSTĘPNOŚCI DO PRZYSTANKÓW TRAMWAJOWYCH I AUTOBUSOWYCH. UZASADNIENIE: PRZY ZAŁOŻENIU ROZWOJU SIECI POŁĄCZEŃ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ NA NOWYCH OSIEDLACH WYDAJĘ SIĘ, ŻE PRZYJĘCIE ŁAGODNIEJSZEJ SKALI OCEN DLA DOSTĘPNOŚCI DO PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH W STOSUNKU DO PRZYSTANKÓW TRAMWAJOWYCH JEST NIEZASADNE	Uwzględniono	