



JAKA POWINNA BYĆ ELEKTROMOBILNOŚĆ?

Konsultacje projektu
Wrocławskiej Strategii Rozwoju Elektromobilności

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH



Materiał sfinansowany z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
w ramach konkursu „GEPARD II – transport niskoemisyjny. Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności”

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	4
Jaki był kontekst konsultacji?	4
Co było przedmiotem konsultacji?	4
Jeszcze coś do dodania?	5
PRZEBIEG KONSULTACJI	6
Podsumowanie ankiety wstępnej	6
Podsumowanie e-spotkania	6
Podsumowanie formularza opinii	7
Podsumowanie stanowisk rad osiedli	8
ZESTAWIENIE OPINII – KONSULTACJE ZASADNICZE	9
Opinie z e-spotkania oraz zawarte w formularzu	9
Opinie samorządów osiedlowych	17
PODSUMOWANIE	27
Konkluzje	27
Dodatkowy komentarz	27
Partnerzy lokalni	28
Informacja o realizatorach	29

**NAZWA KONSULTACJI:**

Jaka powinna być elektromobilność?

**TERMIN KONSULTACJI:**

23 marca – 31 maja 2020

**FORMY KONSULTACJI:**

- Ankieta wstępna: 23 marca– 5 kwietnia
- E-spotkanie z mieszkańcami: 20 maja, g. 17:30
- Elektroniczny formularz opinii: 18 maja – 31 maja
- Korespondencja z radami osiedli: 18 maja – 31 maja

**PARTNER LOKALNY:****PROMOCJA KONSULTACJI:**

- Facebook
- Radio: Radio Luz, Radio Gra
- Strona Wrocław Rozmawia
- Zaproszenia e-mailem
- Newsletter Sektora 3
- wroclaw.pl . Bezpłatny biuletyn informacyjny UM Wrocławia

**LICZBA UCZESTNIKÓW:**

- E-spotkanie - 29 osób

**LICZBA OPINII:**

- 409 ankiet wstępnych, 17 opinii przez formularz opinii, 3 stanowiska rad osiedli

WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Konsultacje zostały zorganizowane na wniosek Wydziału Inżynierii Miejskiej UMW, który koordynuje prace nad opracowaniem Wrocławskiej strategii rozwoju elektromobilności. Jest to dokument wyznaczający zakres działań, jakie Miasto powinno podjąć, by rozwijać elektromobilność oraz wdrażać rozwiązania z zakresu inteligentnego miasta (inaczej: *Smart City*). Opracowanie Strategii wynika z Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przyjętej 11 stycznia 2018 r.

Co było przedmiotem konsultacji?

Konsultacjom poddany został projekt Strategii. Wśród zagadnień znalazły się następujące kwestie:

1. Rozwój infrastruktury ładowania dla pojazdów z alternatywnym paliwem.
2. Możliwe udogodnienia dla samochodów elektrycznych i wodorowych oraz współdzielonej mobilności (np. *carsharing*, rower miejski, elektryczne skutery na minuty).
3. Integracja systemów nowych technologii w zakresie transportu (udogodnienia wskazane przez mieszkańców, które mogą poprawić jakość ich życia, np. poprzez planery podróży, aplikacje itp.).
4. Rozwój bezemisyjnego transportu publicznego, w tym m. in. wprowadzenie autobusów elektrycznych czy wskazanie preferowanych stref, po których miałyby takie autobusy się poruszać.
5. Działania Gminy w zakresie propagowania elektromobilności.

Jeszcze coś do dodania?

Konsultacje społeczne dotyczące Strategii podzielone zostały na dwa etapy. Pierwszy z nich stanowiła ankieta wstępna (zamieszczona na stronie internetowej wroclaw.pl/rozmawia), o jej wypełnienie proszono mieszkańców w trakcie tworzenia dokumentu. Drugi etap (konsultacje zasadnicze) przeprowadzony został po opracowaniu projektu Strategii. Ta część obejmowała:

- formularz opinii dostępny na stronie wroclaw.pl/rozmawia,
- e-spotkania z mieszkańcami,
- korespondencję elektroniczną z wrocławskimi radami osiedli.

Ze względu na pandemię COVID-19 konsultacje przeprowadzone zostały zdalnie za pomocą narzędzi internetowych.

PRZEBIEG KONSULTACJI

Podsumowanie ankiety wstępnej

Ankieta, której autorem jest Grupa CDE Sp. z o.o., służyła poznaniu potrzeb mieszkańców Wrocławia w zakresie elektromobilności oraz miała na celu pomóc Wykonawcy w opracowaniu Strategii. Zadano w niej 12 pytań zamkniętych i 1 pytanie otwarte. Udział w tej części konsultacji wzięło 409 mieszkańców Wrocławia. Odpowiedzi zostały przeanalizowane przez Wydział Inżynierii Miejskiej oraz Wykonawcę i uwzględnione podczas pisania Strategii. W Załączniku nr 1 przedstawiono szczegółowe wyniki ankiety poukładane tematycznie.

Podsumowanie e-spotkania

E-spotkanie odbyło się na platformie do organizacji webinarów i trwało 2 godziny. Wzięło w nim udział 29 osób, w tym: moderatorzy, przedstawiciele Urzędu Miejskiego (Wydziału Inżynierii Miejskiej i Wydziału Partycypacji Społecznej) oraz Wykonawca. Spotkanie podzielone zostało na następujące części:

- prezentacja wyników ankiety wstępnej,
- omówienie projektu dokumentu,
- pytania mieszkańców i odpowiedzi ekspertów.

Podczas całego spotkania uczestnicy mogli korzystać z czatu w celu komentowania wystąpień prelegentów i treści prezentacji, wyrażania opinii oraz zadawania pytań.

Wśród tematów poruszonych przez mieszkańców w ramach spotkania znalazły się m.in. kwestie dotyczące:

- wsparcia dla systemów współdzielonych i prywatnych rowerów elektrycznych,
- tramwaju wodnego,

- lokalizacji punktów ładowania pojazdów i planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania,
- aspektu środowiskowego związanego z użytkowaniem pojazdów elektrycznych,
- terminu wprowadzenia i obszaru planowanej strefy czystego transportu,
- finansowania i monitorowania działań zapisanych w dokumencie oraz wdrażania Strategii.

Ponadto uczestnicy dopytywali o wyjaśnienie poszczególnych zapisów bądź działań wymienionych w dokumencie.

Nagranie z e-spotkania dostępne jest pod adresem: <https://vimeo.com/420403349> [dostęp 19.06.2020].

Podsumowanie formularza opinii

Formularz konsultacyjny miał na celu poznanie opinii wrocławian i wrocławianek na temat przygotowanego przez Wykonawcę projektu Strategii.

Formularz składał się z trzech pytań:

1. Czy uważasz, że jakieś zapisy powinny zostać zmienione?
2. Czy według Ciebie czegoś zabrakło we Wrocławskiej strategii rozwoju elektromobilności? Jeśli tak, jakie elementy/ zapisy powinny zostać dodane?
3. Czy jest coś, czym chciałbyś/ chciałybyś się podzielić? Tutaj masz możliwość dodania dodatkowej opinii/ dodatkowych wniosków na temat Strategii.

W ramach pytania pierwszego mieszkańcy zaznaczali rozdział dokumentu, do którego odnosi się proponowana przez nich zmiana zapisu.

W formularzu mieszkańcy wypowiadali się w zakresie usterek w tekście czy grafice. Uczestnicy konsultacji wskazywali również zapisy wymagające zmiany lub rozwinięcia (np. kwestie *smart city* lub monitoringu wdrażania Strategii) i postulowali dodanie elementów, których, ich zdaniem, zabrakło w dokumencie (m.in. rowery elektryczne, rowery elektryczne *cargo*, stacje ładowania na dużych osiedlach mieszkaniowych). Zdaniem części osób należy w dokumencie położyć nacisk na wsparcie transportu zbiorowego czy rowerowego, a nie na promowanie prywatnych samochodów elektrycznych.

Szczegółowe opinie z formularza konsultacyjnego przedstawia Załącznik nr 2.

Podsumowanie stanowisk rad osiedli

Podczas drugiego etapu konsultacji zwróciliśmy się z prośbą o zaopiniowanie dokumentu do wrocławskich samorządów osiedlowych. Do każdej rady osiedla na oficjalny adres e-mail została wysłana Strategia, zadano też pytania pomocnicze (jak w formularzu opinii). Uzyskano stanowiska 3 rad: Maślice, Psie Pole–Zawidawie i Powstańców Śląskich.

Pomimo zróżnicowania opinii i innego rozłożenia akcentów w każdym ze stanowisk, wyróżnić można pewne elementy zbieżne. Samorzady wszystkich trzech osiedli dostrzegają potrzebę utworzenia gęstszej i równomiernie rozłożonej sieci punktów ładowania, wspierania użytkowania pojazdów elektrycznych (z wyraźnym wskazaniem na wszystkie rodzaje pojazdów, nie tylko samochody, oraz bez względu na to, czy mowa o własności prywatnej, czy rozmaitych formach współdzielenia), a także rolę transportu szynowego. Elementem wspólnym widocznym w opiniach radnych było również łącznie kwestii rozwoju elektromobilności z zagadnieniami z zakresu planowania przestrzennego i urbanistyki.

Stanowiska rad osiedli przedstawione zostały w Załączniku nr 3.

Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!

ZESTAWIENIE OPINII – KONSULTACJE ZASADNICZE

Opinie z e-spotkania oraz zawarte w formularzu

Lp.	Opinia	Odpowiedź Wydziału Inżynierii Miejskiej UMW
1	W Strategii powinny znaleźć się zapisy dotyczące dofinansowań do zakupu samochodów elektrycznych. (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona O dofinansowaniach w sposób ogólny mówi rozdział 6.8, zasady wsparcia jednak cały czas zmieniają się, nie są również znane priorytety finansowe budżetu unijnego na lata 2021-2027, zatem szczegółowe informacje mogłyby zdezaktualizować się bardzo szybko. Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że dofinansowanie do zakupu samochodów elektrycznych reguluje rząd.
2	Strategia powinna uwzględniać rowery elektryczne. Ten temat w ogóle nie pojawił się w dokumencie. (4 opinie)	Opinia uwzględniona <i>Zadanie 5 – Rozwój publicznych wypożyczalni pojazdów współdzielonych: rowerów, samochodów, hulajnóg i skuterów elektrycznych</i> związane jest z promowaniem rowerów – również elektrycznych (wypożyczalnie), jednak by ten element wybrzmiał, zapisy o rowerach elektrycznych zostaną podkreślone.
3	W strategii powinny znaleźć się zapisy o dotacjach na indywidualne rowery elektryczne oraz rowery elektryczne <i>cargo</i> . (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona Dofinansowaniem zakupu pojazdów elektrycznych (w tym również rowerów elektrycznych) zajmować ma się Fundusz Niskoemisyjnego Transportu; zgodnie z zasadą unikania podwójnego finansowania,

		obowiązującą m.in. przy dofinansowaniach unijnych, dotacje miejskie na zakup pojazdów nie są możliwe. Jednocześnie należy podkreślić, że dofinansowanie do zakupu samochodów elektrycznych reguluje rząd.
4	Tramwaj wodny jest bardzo dobrym pomysłem. (3 opinie)	Opinia uwzględniona
5	Str. 87, pkt. 11: Warto zastanowić się nad dodaniem przy zapisie o tramwaju wodnym również zapisu o transporcie wodnym elektrycznymi barkami towarów do centrum miasta i hubie rozładunkowym na transport „ostatniej mili” elektrycznymi rowerami <i>cargo</i> . (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona Posiadane przez UMW analizy na temat uruchomienia tramwaju wodnego związane są z przewozami pasażerskimi. Miasto nie prowadzi działalności w obszarze transportu towarów, dlatego też wprowadzenie transportu barkami i rowerami typu <i>cargo</i> nie jest przedmiotem Strategii, co jednak nie wyklucza podejmowania takich przedsięwzięć przez inwestorów prywatnych.
6	W Strategii powinny znaleźć się zapisy o autach hybrydowych albo hybrydowych <i>plug-in</i> . Powinno się premiować osoby kupujące samochody hybrydowe. (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona Zgodnie z Ustawą o elektromobilności samochody hybrydowe to wyłącznie pojazdy <i>plug-in</i> , nie są one traktowane jako pojazdy zeroemisyjne i ich zakup nie pozwala na wypełnienie określonych przez Ustawę wymogów. (O wymogach ustawowych Strategia wspomina w rozdziale 6.3 <i>Zadania i wymogi wynikające z Ustawy o elektromobilności</i>). Miasto wspiera posiadaczy aut hybrydowych poprzez preferencyjne stawki w strefie płatnego parkowania.
7	Pod pojęciem pojazdów elektrycznych nie powinniśmy myśleć o samochodach. Auto elektryczne to wciąż samochód. Zamiana samochodu spalinowego na elektryczny nie spowoduje, że znikną problemy takie jak np. korki, brak miejsc parkingowych, „rozlewanie się	Opinia zasadna Na 12 priorytetowych zadań wskazanych w dokumencie tylko dwa dotyczą samochodów (zadanie 2 – <i>Modernizacja floty samochodów służbowych jednostki samorządu terytorialnego</i> oraz zadanie 3 – <i>Koordinacja i wspieranie budowy</i>

	miasta”. Lepiej promować inne środki transportu. (4 opinie)	<i>stacji ładowania pojazdów elektrycznych</i>). Pozostałe zadania związane są z promowaniem innych form transportu. Zatem problem wskazany w uwadze jest już uwzględniony w dokumencie.
8	Wymiana auta spalinowego na elektryczne wcale nie jest ekologiczna. (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona Uzasadnione kontrowersje budzi problem emisyjności samochodów elektrycznych w obecnym stanie polskiego systemu elektroenergetycznego (większość energii elektrycznej jest bowiem wytwarzana z węgla), jednak w miejscu eksploatacji samochody elektryczne są faktycznie zeroemisyjne; promowanie samochodów elektrycznych (równoległe z innymi formami transportu) pozwoli na poprawę jakości powietrza w Mieście.
9	Działania zapisane w Strategii powinny mieć odzwierciedlenie w budżecie Miasta. (2 opinie)	Opinia nieuwzględniona Strategia jest dokumentem wyznaczającym ogólne priorytety Miasta w obszarze elektromobilności; do ich realizacji konieczna jest konkretyzacja w formie analiz wykonawczych, studiów wykonalności itp. Dopiero wtedy możliwe jest wpisanie zadań ze Strategii do budżetu lub Wieloletniej prognozy finansowej.
10	Strefa czystego transportu została opisana w zadaniu 4., którego okres realizacji zaplanowano na lata 2020–2025. Tymczasem nie ma gwarancji, że strefa powstanie w tym okresie. (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona Realizacja zadań jest uzależniona od wielu czynników: możliwości budżetowych Miasta, dostępności finansowych środków zewnętrznych, a także od opinii mieszkańców na temat ostatecznego kształtu rozwiązań, dlatego żadne z zadań wskazanych w Strategii nie ma charakteru pewnego. To dokument wyznaczający ogólne kierunki rozwoju w obszarze elektromobilności, do ich realizacji

		konieczna jest konkretyzacja w formie analiz wykonawczych, studiów wykonalności itp. Dopiero wtedy możliwe będzie przystąpienie do ich wdrażania.
11	Na str. 18 Strategii jest literówka: „Cząstki vpyłu PM10”. (1 opinia)	Opinia uwzględniona
12	Na stronie 33 na grafice jest błąd: wpisane zostały niewłaściwe nazwy firm. (1 opinia)	Opinia uwzględniona
13	Str. 72, pkt. 6.4.1: Punkt ten pomija dużą grupę właścicieli (i potencjalnych właścicieli) samochodów elektrycznych, którzy nie mają możliwości ładowania samochodów ani w domu, ani w pracy, a do miejsc publicznych im nie po drodze. Chodzi o mieszkańców dużych osiedli, tzw. „blokowisk”, którzy parkują pod domami na ulicach (brak garaży), a jednocześnie pracują w miejscach, w których pracodawca nie ma jak zainstalować punktów ładowania. Punkty te powinny zostać umieszczone właśnie na terenie takich osiedli, aby ich mieszkańcy mogli ładować samochody w nocy, w takiej odległości od domu, która umożliwia im pozostawienie samochodu i powrót pieszo do miejsca zamieszkania. (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona Pod pojęciem „ładowania w domu” nie chodzi o domy jednorodzinne, ale wszelkie miejsca zamieszkania: zamknięte osiedla, bloki, kamienice. To, co koniecznie trzeba zauważyć (to kwestia istotna w przypadku osiedli), to problem stacji ładowania na obszarach zarządzanych przez podmioty prywatne (spółdzielnie, wspólnoty mieszkaniowe lub zarządców nieruchomości). Decyzja o punkcie ładowania to wyłącznie sprawa zarządców. Aktualnie nie ma narzędzi prawnych, które by do tego zobowiązywały lub dawały jakieś możliwości samorządom (np. obligowanie do uruchomienia przynajmniej jednej stacji na każdym osiedlu). Strategia nie może odnosić się do kwestii, które wykraczają poza samorządowe kompetencje i uprawnienia, dlatego też nie ma w niej zadania związanego ściśle z budową stacji ładowania pojazdów na terenach osiedli prywatnych. Jeśli zarządca jest zainteresowany ulokowaniem stacji ładowania na swoim terenie, Miasto, w ramach koordynacji budowy stacji, może kontaktować bezpośrednio taki podmiot z operatorami infrastruktury ładowania. Istnieje też ustawy obowiązek

		zapewnienia miejscom postojowym przynależnym do nowo budowanych obiektów mocy przyłączeniowej, pozwalającej wyposażyć je w punkty ładowania.
14	Str. 59: II Cel strategiczny należy rozszerzyć o zakup rowerów elektrycznych dla pracowników Urzędu Miejskiego i miejskich jednostek organizacyjnych. (1 opinia)	Opinia uwzględniona Wyraz <i>samochody</i> zamieniono na słowo <i>pojazdy</i> , które obejmuje również rowery, skutery i hulajnogi.
15	Należy wspierać nie indywidualny transport samochodowy, a inne sposoby przemieszczania się, np. transport publiczny i rowerowy. (3 opinie)	Opinia zasadna Na 12 priorytetowych zadań wskazanych w dokumencie tylko dwa dotyczą samochodów (zadanie 2 – <i>Modernizacja floty samochodów służbowych jednostki samorządu terytorialnego</i> oraz zadanie 3 – <i>Koordinacja i wspieranie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych</i>). Pozostałe zadania mówią o promowaniu innych form zrównoważonego transportu. Zatem problem wskazany w uwadze jest już uwzględniony w dokumencie.
16	Należy ograniczyć przywileje dla samochodów elektrycznych do specjalnych miejsc parkingowych. Nie jest uzasadnione, by dopuszczać ich ruch na buspasach i ulicach wyłączonych z ruchu kołowego. Powoduje to opóźnienie komunikacji zbiorowej (ul. Trzebnicka pod wiaduktem) i pogarsza bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów (ul. Szewska i świętej Jadwigi). (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona Wskazane tu przywileje, a opisane szerzej w dokumencie w rozdziale 6.3, wynikają z Ustawy o elektromobilności i gminy są zobowiązane do ich stosowania.
17	Str. 73, punkt 6.4.2.: <i>Smart city</i> to również bieżąca analiza danych przez poszczególne jednostki urzędu miejskiego czy też elektroniczna korespondencja z obywatelami. Urząd miejski ma tutaj jeszcze wiele do poprawy. Przykładowo mieszkańcy wciąż otrzymują	Wyjaśnienie Strategia dotyczy wyłącznie elementów <i>smart city</i> związanych z transportem i mobilnością, nie – z postępowaniem administracyjnym czy obsługą mieszkańców – są to odrębne obszary działalności Miasta.

	korespondencję listownie (a nie mailowo) od Straży Miejskiej. (1 opinia)	
18	Str. 34: Należy zmienić kolor znaczników stacji planowanych, których nie widać. (1 opinia)	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zamieszczona mapa ma charakter poglądowy i pochodzi z innego dokumentu pn. Raport dotyczący punktów ładowania zainstalowanych na obszarze miasta Wrocław w ogólnodostępnych stacjach ładowania według stanu na dzień 15 stycznia 2020 r. Raport ten jest dostępny w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem: bip.um.wroc.pl -> Urząd Miejski -> Urzędowy wykaz wniosków o udostępnienie informacji.</p>
19	Str. 96: Należy rozbudować monitoring wdrażania Strategii. (1 opinia)	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Monitoring Strategii sprowadza się do najważniejszych wskaźników, które pokazują, jak rozwija się elektromobilność w Mieście, a zarazem których monitorowanie nie generuje dodatkowych kosztów, ponieważ są to dane ogólnodostępne bądź dostępne wewnątrz w jednostkach UMW; z rozszerzeniem zakresu wskaźników mogłaby wiązać się konieczność zakupu zewnętrznych badań czy raportów. Do bieżącego raportowania postępów we wdrażaniu dokumentu takie wydatki nie są jednak konieczne.</p>
20	- Str. 1: Strona tytułowa źle wyraża pojęcie mobilności, które zostało zdefiniowane m.in. we Wrocławskiej Polityce Mobilności. Warto zmienić grafikę tak, aby pokazywała na pierwszym planie transport publiczny, rower, hulajnogę i dopiero dalej auto.	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zamieszczone grafiki mają wyłącznie charakter poglądowy i odpowiadają potocznemu rozumieniu elektromobilności, które jest związane przede wszystkim z wymianą pojazdów spalinowych na elektryczne.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - str. 47: Logotyp auta reprezentujący myląco elektromobilność. - str. 50: Logotyp samochodu reprezentującego elektromobilność i zapotrzebowanie na energię elektryczną. <p>(1 opinia)</p>	
21	<p>Stan jakości powietrza (do str. 24): Brakuje badania skażenia azbestem pochodzącym z klocków hamulcowych z aut oraz gumy z opon. Tego typu skażenia, jak również oleje i inne płyny eksploatacyjne, pozostaną przy elektrycznych samochodach. (1 opinia)</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Zapisy rozdziału odnoszą się do mierzalnych wskaźników jakości powietrza, wynikających z prowadzonych badań oraz danych pochodzących ze stacji pomiarowych. Pomiarów wskazanych skażeń nie są rejestrowane, dlatego nie umieszczono ich w dokumencie.</p>
22	<p>Należy stworzyć system przewozu towarów oparty na rowerach transportowych. (1 opinia)</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Miasto nie prowadzi działalności w obszarze transportu towarów, dlatego też wprowadzenie transportu rowerami typu <i>cargo</i> nie jest przedmiotem Strategii, co jednak nie wyklucza podejmowania takich przedsięwzięć przez inwestorów prywatnych.</p>
23	<p>Należy stworzyć zachęty do używania elektrycznych rowerów transportowych dla przedsiębiorców, podobny do tego, który jest np. w Gdyni. (1 opinia)</p>	<p>Opinia zasadna Zadanie 5 – <i>Rozwój publicznych wypożyczalni pojazdów współdzielonych: rowerów, samochodów, hulajnóg i skuterów elektrycznych</i> nie wyklucza rozwoju systemów wypożyczania rowerów typu <i>cargo</i>. Dokument uwzględnia już zatem wskazaną opinię. Jednocześnie w ramach Wrocławskiej Polityki Mobilności wspierany jest ruch rowerowy, a zachęty dotyczą wszystkich rowerów, także elektrycznych.</p>
24	<p>Str. 87: Brakuje punktu podniesienia efektywności transportu. Jeśli jedno auto będzie przewozić tylko jedną</p>	<p>Opinia zasadna Promowanie wykorzystania samochodów osobowych w bardziej</p>

	osobę, to również na auta elektryczne nie znajdzie się wystarczająco dużo miejsca w mieście. (1 opinia)	efektywny sposób (np. poprzez podwózki sąsiedzkie) wpisuje się w zadanie 8 – <i>Edukacja na temat elektromobilności</i> . Dokument uwzględnia już zatem wskazaną opinię.
25	Cele Strategii powinny być mierzalne. Co to jest za cel „Koordynacja i wspieranie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych”? Ilu stacji? Gdzie? Na jakich zasadach mają powstać? Efektów w przypadku tak zdefiniowanego celu nie da się zmierzyć. Zgodnie z opisanymi zasadami monitoringu (str. 96) powstanie jednego takiego miejsca już sprawia, że efekty wdrażania strategii są pozytywne. A przecież takie miejsca już powstają, bez Strategii. (1 opinia)	Opinia nieuwzględniona Podane w dokumencie wskaźniki są właśnie konkretyzacją przyjętych celów. Jednocześnie Strategia nie określa wskaźników celu w sposób liczbowy, bo mogłoby budzić to kontrowersje w zakresie tego, czy cel jest wystarczający (dla jednych), czy też przeszacowany (dla innych). Liczba bazowa punktów, które mają powstać do końca 2020 r., określona jest Ustawą, i wynosi 210. W późniejszym okresie liczba stacji będzie uzależniona od popytu na pojazdy elektryczne. Należy podkreślić, że rola Miasta ogranicza się tylko do uzgodnień lokalizacji, a nie samej budowy. Tabela wskaźników mierzalnych pokazuje kierunki: wzrost/spadek. To, czy zmiana ta jest wystarczająca i zadowalająca, będzie już przedmiotem oceny w poszczególnych raportach okresowych.
26	Strategia jest chaotyczna i o niczym. W tytule już jest zapis, że chodzi o rozwój „elektromobilności”, po czym w treści rozważa się np. możliwość wprowadzenia autobusów z napędem wodorowym. Wszystkie wyznaczone cele mają charakter wizji, Strategia nie wyznacza żadnych celów operacyjnych, na podstawie których rzeczywiście będzie możliwe monitorowanie, czy została w prawidłowy sposób wdrożona. Np. „zakup elektrycznego taboru” to, jak dla mnie, cel strategiczny, ale jaki	Opinia nieuwzględniona Zakres i struktura dokumentu wynika z wytycznych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który, m.in., zaleca porównanie różnych form napędu: http://nfosigw.gov.pl/oferta-finansowania/srodki-krajowe/programy-priorytetowe/gepard-ii--transport-nisko-emisyjny-czesc-2/informacje-o-naborze/ . Jeżeli chodzi o cele dokumentu, to zostały one określone w sposób logiczny:

	<p>jest rzeczywisty cel operacyjny w tym wypadku, jaki np. ma być procentowy udział taboru elektrycznego za 3-5 lat? (1 opinia)</p>	<p>Punktem docelowym dokumentu są ogólne cele strategiczne. Prowadzą do nich bardziej uszczegółowione cele operacyjne. Te wciąż są zbyt niedookreślone, aby przyjąć je do wdrażania, stąd zdefiniowane w dokumencie zadania. Związek zadań i celów obrazuje tabelaryczna macierz na s. 62. Pomiarowi stopnia ich zrealizowania służą zalecenia odnośnie monitorowania na s. 96. Strategia nie określa wskaźników celu w sposób liczbowy, bo mogłoby to budzić kontrowersje, czy cel jest wystarczający (dla jednych) czy też przeszacowany (dla innych). Tabela wskaźników mierzalnych pokazuje kierunki (wzrost/spadek). To, czy zmiana ta jest wystarczająca i zadowalająca, będzie już przedmiotem oceny w poszczególnych raportach okresowych. Procentowy udział taboru elektrycznego określa Ustawa i dokumenty towarzyszące, opisane w pkt. 4.2.</p>
--	---	--

Opinie samorządów osiedlowych

Lp.	Opinia	Odpowiedź Wydziału Inżynierii Miejskiej UMW
1	<p>Pisząc o stacjach ładowania pojazdów, ma się na myśli stacje dla samochodów. Tymczasem wspieranie elektromobilności „indywidualnej” powinno być ukierunkowane na mniej uciążliwe pojazdy, takie jak: rowery i rowery <i>cargo</i>, skutery i głównie do tych pojazdów powinny być dostosowane</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Zadanie związane z budową stacji ładowania wynika z art. 60 ust. 1 Ustawy o elektromobilności, która zobowiązuje gminy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, - w których zostało zarejestrowanych co najmniej

	ogólnodostępne, „miejskie” stacje ładowania.	60 000 pojazdów samochodowych, - a na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych, do posiadania przynajmniej 210 punktów ładowania samochodów elektrycznych. Nie wyklucza to jednak rozwoju takich stacji w przyszłości, natomiast samo ukierunkowanie zadania na stacje ładowania samochodów ma podstawy w wymogach ustawowych.
2	Należy wspierać zakup rowerów elektrycznych. Dotyczy to zarówno rowerów klasycznych, jak i rowerów <i>cargo</i> . Rowery z napędem elektrycznym zwiększają zasięg poruszania się przez osoby starsze lub z ograniczoną mobilnością. Tego typu rowery ułatwiłyby pokonywanie większych odległości np. między osiedlami peryferyjnymi (jak Psie Pole-Zawidawie) a innymi częściami Miasta. Wsparcie to może polegać zarówno na dofinansowaniu zakupów takich rowerów (przykład innych miast europejskich), jak i rozwoju punktów ładowania.	Opinia nieuwzględniona Dofinansowaniem zakupu pojazdów elektrycznych (w tym również rowerów elektrycznych), zajmować ma się Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (szczepel rządowy), zgodnie z zasadą unikania podwójnego finansowania, obowiązującą m.in. w przypadku dofinansowań unijnych, dotacje miejskie na zakup pojazdów nie są możliwe.
3	Ważna jest rozbudowa sieci tramwajowej, która na trasach do osiedli peryferyjnych o większej gęstości zaludnienia (np. Psie Pole) pozwoliłaby na ograniczenie przewozów autobusowych. Jak wynika z analizy jakości powietrza, najbardziej uciążliwym problemem jest czas występowania podwyższonego poziomu pyłów PM10. Wymiana autobusów spalinowych na elektryczne nie wpłynie znacząco na redukcję poziomu PM10 – możliwe jest to tylko przy ograniczeniu ruchu	Opinia zasadna Inwestycje w rozwój transportu tramwajowego przewiduje zadanie 12. Strategii. Problem poruszony w opinii jest już zatem uwzględniony w dokumencie. Zagadnienia związane ze zmianą układu komunikacyjnego Miasta i przebiegiem linii określa Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia (tzw. Plan Transportowy).

	drogowego, co najłatwiej osiągnąć, rozwijając transport szynowy.	
4	<p>W dokumencie jest mowa o rozwoju wypożyczalni pojazdów współdzielonych. Obawiamy się, żeby nie skończyło się jak z Vozillą. Inwestorzy powinni otrzymywać finansowe wsparcie ze strony samorządu (można powiązać je z ceną za wypożyczanie aut/skuterów itd.). Inaczej pojazdy elektryczne na minuty cały czas będą zbyt drogie dla potencjalnych użytkowników, firmy nie dadzą rady utrzymać się na rynku i będą wypierane przez duże wypożyczalnie aut spalinowych.</p>	<p>Opinia zasadna Zadanie 5 – <i>Rozwój publicznych wypożyczalni pojazdów współdzielonych: rowerów, samochodów, hulajnóg i skuterów elektrycznych</i> wskazuje, że Miasto będzie wspierać działania w obszarze komunikacji współdzielonej. Forma jest jednak sprawą otwartą. Przykłady innych miast pokazują, że oczekiwania prywatnych przedsiębiorców są związane czasem z dopłatami budżetowymi, czasem z wyłączością na działalność w danym sektorze, zadanie nie wyklucza żadnej z tych form. Operatorzy pojazdów współdzielonych będą mogli ubiegać się o dopłaty ze źródeł zewnętrznych. Problem poruszony w opinii jest już zatem uwzględniony w dokumencie.</p>
5	<p>Jako Osiedle Psie Pole-Zawidawie wnioskujemy, aby punkty ładowania samochodów elektrycznych znalazły się również na osiedlach peryferyjnych, takich jak nasze. Punkty takie powinny znaleźć się przy dużych osiedlach: Sobieskiego oraz Krzywoustego, a także przy Rondzie im. Lotników Polskich.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Stacje ładowania nie są budowane przez Miasto, a przez zewnętrzne podmioty prywatne i to one określają miejsca lokalizacji stacji, kierując się kalkulacją ekonomiczną (potencjalną liczbą ładowanych pojazdów). Istnieje też ustawy obowiązek zapewnienia miejsc postojowych, przynależnym do nowo budowanych obiektów, mocy przyłączeniowej, pozwalającej wyposażać je w punkty ładowania. Stąd też zadanie – Koordynacja i wspieranie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Aktualnie nie ma narzędzi prawnych, które by do tego zobowiązywały, lub dawały możliwości samorządom w tym obszarze (np. obligowanie do</p>

		<p>uruchomienia przynajmniej jednej stacji na każdym osiedlu). Strategia nie może odnosić się do kwestii, które wykraczają poza samorządowe kompetencje i uprawnienia, dlatego też nie określono w dokumencie zadania związanego ściśle z budową stacji ładowania pojazdów na terenach osiedli.</p> <p>W przypadku zainteresowania zarządców terenu ulokowaniem stacji ładowania na swoim terenie Miasto, w ramach koordynacji budowy stacji, może kontaktować bezpośrednio dane podmioty z operatorami infrastruktury ładowania. Istnieje też ustawowy obowiązek zapewnienia miejsc postojowych przynależnym do nowo budowanych obiektów mocy przyłączeniowej, pozwalającej wyposażyć je w punkty ładowania.</p>
6	<p>Z punktu widzenia Osiedla Powstańców Śląskich zasadne wydaje się rozszerzenie sieci pomiarowej, monitorującej jakość powietrza o co najmniej jeden punkt na naszym terenie. Stacja przy ul. Wiśniowej jest bowiem punktem, który z założenia miał mierzyć stężenia w warunkach ekstremalnych. Stacja powstała u zbiegu dwóch niezwykle ruchliwych dróg krajowych, które (przed otwarciem AOW) prowadziły przez miasto tranzyt w osiach północ-południe i wschód-zachód. Ponadto znajduje się na granicy dużego założenia willowego o znacznym udziale ogrzewania węglowego. Warto wprowadzić kolejną w tej okolicy stację, dzięki której można by dokonywać wzajemnej weryfikacji wskazań.</p>	<p>Wyjaśnienie Strategia nie jest dokumentem na temat ochrony powietrza, przytacza jedynie dane o jego stanie jako punkt wyjścia do rozważań o wpływie transportu na zanieczyszczenia. Rozmieszczenie dodatkowych stacji czy modyfikacja systemu monitorowania jakości powietrza nie jest celem związanym z elektromobilnością. Opinia jednakże została przekazana do Departamentu Zrównoważonego Rozwoju, które m.in. zajmuje się sprawami jakości powietrza.</p>

7	<p>Istotne są kolejne inwestycje w rozwój sieci tramwajowej. Priorytetem powinny być inwestycje niwelujące negatywne efekty gwiaździstego układu tras: ograniczoną przepustowość „węzła” tworzącego się w centrum miasta oraz długi czas przejazdu pomiędzy osiedlami relatywnie nieodległymi, jednak nieposiadającymi bezpośrednich połączeń.</p> <p>Istotnymi trasami z punktu widzenia osiedla Powstańców Śląskich powinny być linie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w przebiegu tzw. Obwodnicy Staromiejskiej (zwłaszcza w osi ulic: Zaporoska – Szpitalna wraz z łącznikiem Grabiszyńska – Legnicka); - w osi ulicy Gajowickiej (i dalej w kierunku Oporowa, a perspektywicznie również zagłębienia inwestycyjnego wzdłuż ul. Kwiatkowskiego lub wręcz do centrum handlu na Bielanych Wrocławskich); - w osi al. Wiśniowej i al. Armii Krajowej, a dalej poprzez projektowaną przeprawę nad Odrą na Wielką Wyspę. 	<p>Opinia zasadna</p> <p>Inwestycje w rozwój transportu tramwajowego przewiduje zadanie 12. Strategii. Problem poruszony w opinii jest już zatem uwzględniony w dokumencie.</p> <p>Jednocześnie zagadnienia związane ze zmianą układu komunikacyjnego Miasta i przebiegiem linii określa Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia (tzw. Plan Transportowy).</p>
8	<p>Ważkim zagadnieniem jest wzmocnienie obsługi komunikacyjnej tzw. Centrum Południowego. Błędy miejskich planistów, którzy doprowadzili do zabudowania przeskalowanymi obiektami biurowymi przestrzeni w sercu osiedla <i>stricte</i> mieszkaniowego, doprowadzą do paraliżu komunikacyjnego nie tylko Osiedla Powstańców Śląskich, ale również całej południowej części miasta. Niezbędne są ogromne inwestycje w komunikację zbiorową w tym rejonie.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienia związane ze zmianą układu komunikacyjnego Miasta i przebiegiem linii określa Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia (tzw. Plan Transportowy), wskazany w opinii problem nie jest zatem przedmiotem Strategii.</p>

9	<p>Konieczne jest tworzenie realnych parkingów P&R, zamiast niewielkich obiektów, które nie prowadzą do znacznych zmian w sposobie poruszania się mieszkańców (przykład: parking przy ul. Ślężnej). Dodatkowo parkingi P&R powinny posiadać w najbliższej okolicy atrakcyjne połączenia z komunikacją zbiorową oraz wypożyczalnie alternatywnych środków komunikacji.</p>	<p>Wyjaśnienie Zagadnienia związane ze zmianą układu komunikacyjnego Miasta i przebiegiem linii określa Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia (tzw. Plan Transportowy), wskazany w opinii problem nie jest zatem przedmiotem Strategii. Miasto rozbudowuje parkingi P&R w miarę możliwości. Więcej: https://www.wroclaw.pl/park-and-ride-we-wroclawiu.</p>
10	<p>Odnosząc się do podrozdziału 3.2. – szkoda, że autorzy opracowania bezrefleksyjnie przepisali hasła z miejskich broszur, zamiast zweryfikować rzeczywiste działanie ITS. Rzeczywistość niestety niewiele ma wspólnego z niemal reklamowym przekazem, który został zaprezentowany.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Celem rozdziału 3.2 było pokazanie stanu aktualnego w obszarze informatycznych narzędzi zarządzania transportem. Rozdział ten nie ma charakteru ocenego, zwłaszcza że wszystkie systemy ITS w kraju mają charakter pionierski – z jednej strony obarczony niedoskonałościami, z drugiej, pozostawiający pola do zmian i rozwoju.</p>
11	<p>Planowanie liczby punktów ładowania jedynie w oparciu o minimalne wymagania ustawowe nie jest słuszne. Miasto powinno przyjąć o wiele ambitniejsze plany. Ponadto silna jest tendencja lokalizowania stacji w ścisłym centrum miasta, należy zaś pamiętać o ich bardziej równomiernym rozłożeniu, również na osiedlach pośrednich i peryferyjnych.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Przytoczone w dokumencie rozmieszczenie stacji ładowania ma charakter pogładowy i pochodzi z innego dokumentu pn. Raport dotyczący punktów ładowania zainstalowanych na obszarze miasta Wrocław w ogólnodostępnych stacjach ładowania według stanu na dzień 15 stycznia 2020 r. Stacje ładowania nie są budowane przez Miasto, a przez zewnętrzne podmioty prywatne i to one określają miejsca lokalizacji stacji, kierując się kalkulacją ekonomiczną (potencjalną liczbą ładowanych pojazdów). W odpowiedzi na oczekiwania rynku stacje będą sukcesywnie dobudowywane.</p>

12	<p>System zachęt do zakupu pojazdu elektrycznego w obecnych warunkach rynkowych powinien opierać się na rozwiązaniach finansowych. Gdy wersja zelektryfikowana bywa niemal dwukrotnie droższa od tradycyjnego odpowiednika, bariera zakupu jest zbyt wysoka dla większości społeczeństwa. Działania podejmowane obecnie przez władze publiczne (zarówno samorządowe, jak i centralne), przyznające posiadaczom pojazdów elektrycznych dodatkowe przywileje w ramach przestrzeni publicznej (np. korzystanie z buspasów, darmowe parkowanie itd.) to utajone dotowanie najbogatszych oraz działanie wysoce niemoralne społecznie (czas człowieka zamożnego uznawany za ważniejszy).</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Dofinansowaniem zakupu pojazdów elektrycznych zajmuje się Fundusz Niskoemisyjnego Transportu; zgodnie z zasadą unikania podwójnego finansowania, obowiązującą m.in. w przypadku dofinansowań unijnych, dotacje miejskie na zakup pojazdów nie są możliwe.</p> <p>Miasto nie ma również wpływu na warunki i formę dofinansowania, jakie określa Fundusz Niskoemisyjnego Transportu.</p> <p>Jednocześnie należy podkreślić, że dofinansowanie do zakupu samochodów elektrycznych reguluje rząd.</p> <p>W zakresie przywilejów dla pojazdów elektrycznych Miasto wypełnia obowiązki ustawowe.</p>
13	<p>Str. 68: aktualizacja tabeli nr 16 o aktualne nazwy pętli autobusowych np. 127 Zwycięska – Maślice (ul. Kozia).</p>	<p>Opinia uwzględniona</p>
14	<p>Ogólnodostępna stacja ładowania na każdym osiedlu (rozumianego jako jednostka pomocnicza Miasta) – wykonanie mapy zawierającej prognozy rozbudowy mieszkaniowej Wrocławia do 2030 r. z naniesieniem proponowanych punktów lokalizacji stacji. Należy przy tym uwzględnić fakt, by mieszkańiec mógł skorzystać z ładowania w miejscu swojego zamieszkania w myśl hasła: załatw jak najwięcej spraw na swoim osiedlu. Oczywiście duże osiedla, złożone z kilku mniejszych, np. Pilczyce – Kozanów – Popowice Północne, powinny posiadać odpowiednio więcej ogólnodostępnych stacji do ładowania. Powinna zostać</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Stacje ładowania nie są budowane przez Miasto, a przez zewnętrzne podmioty prywatne i to one określają miejsca lokalizacji stacji, kierując się kalkulacją ekonomiczną (potencjalną liczbą ładowanych pojazdów). Istnieje też ustawowy obowiązek zapewnienia miejscom postojowym, przynależnym do nowo budowanych obiektów, mocy przyłączeniowej, pozwalającej wyposażyć je w punkty ładowania. Stąd też zadanie – Koordynacja i wspieranie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych.</p>

	wykonana np. analiza powierzchni i liczby ludności oraz zarejestrowanych pojazdów na osiedlu. Ponadto stacje ładowania powinny zostać wprowadzone na parkingach P&R.	
15	<p>Położenie mocnego akcentu w planowaniu przestrzennym (konkretne zapisy i aktualizacja MPZP tam, gdzie to możliwe) oraz realizacji inwestycji infrastrukturalnych tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - układ zabudowy zapewniający przewietrzanie miasta i jednocześnie naprawę, w miarę możliwości, popełnionych błędów. Dotyczą one nadmiernej zabudowy/rozbudowy, w tym zabudowy kanałów napowietrzających i cennych terenów przyrodniczych, - wprowadzenie i nieusuwanie w miarę możliwości technicznych zieleni izolacyjnej, szczególnie przy ciągach komunikacyjnych, - ochrona zieleni w Mieście z uwzględnieniem przesadzania drzew i krzewów (zakup przesadzarki przez UM lub zapisanie odpowiedniego punktu w przetargu do wykonania przez wykonawcę), - dokończenie wschodniej i śródmiejskiej obwodnicy Wrocławia, - realizacja pieszo–rowerowych połączeń międzyosiedlowych przez rzeki, linie kolejowe, które mają skracać drogę, - budowa dróg rowerowych z poszanowaniem innych użytkowników ruchu drogowego, - otwartość na zmianę organizacji ruchu drogowego na wrocławskich osiedlach wraz z wprowadzaniem stref czystego transportu, - wprowadzenie linii autobusowych, jeżdżących południkowo, oraz tzw. „0”, łączących sąsiednie osiedla i 	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienia związane ze zmianą układu komunikacyjnego Miasta i przebiegiem linii określa Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia (tzw. Plan Transportowy). Z kolei dokumentem, na bazie którego Miasto prowadzi politykę przestrzenną, jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Szczegółowe zagadnienia dotyczące zagospodarowania przestrzennego określone są w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Wskazany w opinii problem nie jest zatem przedmiotem Strategii.</p>

	dowożących do ważnych punktów na mapie miasta.	
16	Zaznaczenie w dokumencie chęci silnej współpracy z: deweloperami, wspólnotami i spółdzielniami mieszkaniowymi oraz wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi (m.in. centra handlowe, supermarkety dyskontowe) w celu budowy stacji ładowania na ich terenach dla mieszkańców/klientów.	Opinia nieuwzględniona Stacje ładowania nie są budowane przez Miasto, a przez zewnętrzne podmioty prywatne i to one określają miejsca lokalizacji stacji, kierując się kalkulacją ekonomiczną (potencjalną liczbą ładowanych pojazdów). Istnieje też ustawy obowiązek zapewnienia miejsc postojowych, przynależnym do nowo budowanych obiektów, mocy przyłączeniowej, pozwalającej wyposażyć je w punkty ładowania. Stąd też zadanie – <i>Koordinacja i wspieranie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych.</i>
17	Str. 95, <i>Analiza oddziaływania na środowisko</i> : ten fragment Strategii należy rozbudować. Pierwszym aspektem jest wpływ produkcji i utylizacji (recykling) baterii z pojazdów elektrycznych. Drugim aspektem jest zestawienie żywotności pojazdów spalinowych i napędzanych źródłami alternatywnymi. Trzecią kwestią jest użycie badań Europejskiej Federacji Cyklistów jako ciekawostki, a nie – głównego argumentu. Należy wskazać badania, pokazujące, jaki wpływ na środowisko ma produkcja, użytkowanie oraz utylizacja/ recykling pojazdów spalinowych oraz elektrycznych (o napędzie alternatywnym). Większy nacisk musi zostać położony nie na porównanie samochód – rower, a na samochód z silnikiem tradycyjnym i samochodu napędzanego alternatywnie. W ten sposób należy trafić do kierowców pojazdów spalinowych, wskazując im m.in. walory środowiskowe.	Opinia nieuwzględniona Rozdział 6.10 (str. 95) nie jest kompleksowym podsumowaniem wszystkich skutków środowiskowych wynikających z realizacji dokumentu, które są wskazane w różnych częściach opracowania, ale nawiązuje do Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Wymaga ona, aby dokumenty strategiczne charakteryzowane były jako pozytywnie lub negatywnie oddziałujące na środowisko. Przytoczone argumenty stanowią podstawę sformułowania tezy o pozytywnym wpływie opracowania na środowisko. Oczywiście w przestrzeni publicznej pojawia się wiele dyskusji o tym, czy, uwzględniając sposób produkcji energii elektrycznej (z węgla) i konieczność utylizacji akumulatorów z samochodów elektrycznych, ostateczny rachunek ekologiczny

		<p>jest bardziej korzystny dla pojazdów elektrycznych czy spalinowych. Jednak z perspektywy Wrocławia istotny jest rezultat lokalny wdrażania dokumentu: brak emisji z samochodu elektrycznego w miejscu jego eksploatacji. Stąd też nie zamieszczono w dokumencie szczegółowych analiz, związanych ze wskazanymi w uwadze problemami (produkcja, utylizacja), wynikającymi z użytkowania pojazdów elektrycznych.</p>
--	--	---

PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje zostały podzielone na dwa etapy. Dzięki temu zabiegowi wnioski i opinie mieszkańców, które wpłynęły na pierwszym etapie (ponad 400 wypełnionych ankiet), umożliwiły przygotowanie Wrocławskiej strategii rozwoju elektromobilności zgodnie ze wskazaniami mieszkańców. Drugi etap – prezentacja gotowego dokumentu i dyskusja nad nim – przyniósł jedynie pytania i postulaty, które wymagały rzeczowego wyjaśnienia i wskazania, w jaki sposób, dzięki Strategii, będą one realizowane lub dlaczego nie mogą być realizowane w jej ramach. Nie wszystkie postulaty, ze względów prawnych, finansowych, organizacyjnych itp. zostały uwzględnione.

Podsumowując, należy zauważyć, że mieszkańcom Wrocławia zależy na jak najbardziej ekologicznym transporcie, stąd najczęściej wątpliwości dotyczyło pytania: Czy elektromobilność zasilana energią z elektrowni węglowych jest rzeczywiście ekologiczna? Uczestnicy konsultacji zwracali również uwagę na to, że elektromobilność musi dotyczyć wszystkich środków transportu, nie tylko indywidualnych samochodów, których liczba, niezależnie od sposobu zasilania, powinna zdecydowanie maleć. Nie bez znaczenia są również wątpliwości mieszkańców dotyczące samej sprawczości Wrocławskiej strategii rozwoju elektromobilności. Obawiają się oni, że będzie to „martwy” dokument, a nie klarowne wytyczne, wprowadzające konkretne rozwiązania, które będą nie tylko realizowane, ale również monitorowane i konsultowane z mieszkańcami. Należy zaznaczyć, że Strategia co do ogólnej wizji elektromobilności jest zbieżna z oczekiwaniami i postulatami mieszkańców w tym zakresie.

Dodatkowy komentarz

Na wstępnym etapie uzyskaliśmy znacznie więcej opinii niż w czasie konsultacji zasadniczych. Można przypuszczać, że część osób, które wskazały kierunek rozwoju elektromobilności w ankiecie wstępnej, założyła, że postulaty te zostaną uwzględnione

w Strategii. Osoby te mogły więc nie być zainteresowane kolejnym etapem konsultacji. Barię udziału w konsultacjach zasadniczych mogła być również sama objętość dokumentu, który liczy 100 stron.

Partnerzy lokalni

Partnerem lokalnym konsultacji było Wrocławskie Forum Osiedlowe. Organizacja ta odpowiadała za promowanie konsultacji wśród rad osiedli, a także za zebranie ich opinii na temat dokumentu i ich analizę.

Informacja o realizatorach

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Realizacja konsultacji: Anna Cwynar i Krzysztof Nowak (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Opracowanie raportu: Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Maria Rudnicka (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich), Michał Kwiatkowski (Wrocławskie Forum Osiedlowe)

Koordinacja projektu: Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie procesów konsultacji społecznych na terenie gminy Wrocław w I półroczu 2020 roku” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich oraz Instytut Mediacji „Tak”, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław
miasto spotkań



WROCŁAW
ROZMAWIA



STOWARZYSZENIE
ŻÓŁTY PARASOL



WFO
WROCŁAWSKIE
FORUM OSIEDLOWE

