



JAKA POWINNA BYĆ ELEKTROMOBILNOŚĆ?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

ZAŁĄCZNIK 1 – ANKIETA WSTĘPNA

Pogrupowane wyniki ankiet

Zachowano oryginalną pisownię.

1. Czy korzystasz ze środków transportu wypożyczanych na minuty np.: hulajnoga elektryczna, rower miejski, skuter elektryczny, samochód elektryczny?

- **TAK** – 209 odpowiedzi
- **NIE** – 200 odpowiedzi

2. Co skłania/skłoniłoby cię do korzystania ze środków transportu wypożyczanych na minuty np.: hulajnoga elektryczna, rower miejski, skuter elektryczny, samochód elektryczny?

koszty przejazdu	dostępność środków transportu	szybkość przemieszczania się po mieście	aspekt ekologiczny	wygoda
235 odpowiedzi	231 odpowiedzi	208 odpowiedzi	208 odpowiedzi	186 odpowiedzi



2a. Inne. Jakie?

BEZPIECZEŃSTWO

- Hulajnogi, rowery i skutery nie są bezpiecznym transportem.
- Bezpieczeństwo (3 opinie).
- Bezpieczeństwo, tj. drogi rowerowe dla rowerów.
- Większe bezpieczeństwo zdrowotne niż w autobusie.
- Bezpieczeństwo-hulajnogi.

SPOSÓB NALICZANIA OPŁAT / CENA

- Wypożyczenie auta jest stanowczo za drogie.
- Musiałyby być dużo tańsze!
- Natomiast wypożyczanie samochodów są zbyt drogie.
- Zważywszy, że koszt to nie tylko opłata ale jeszcze dopłaty pośrednie, nie uważam że jest to ekonomicznie uzasadnione.
- Cena.
- Darmowe 20 min za przejazd rowerem miejskim.
- Sposób naliczania opłat, samochód - zł/km (korki), hulajnogą/rower - zł/min.
- 1. Wadliwie skonstruowana odpowiedź „koszty przejazdu” - może być rozumiana w dwójnasób. Koszty przejazdu w porównaniu z innymi środkami transportu są dla mnie bez znaczenia. Istotne jest, że obecne stawki były zbyt wygórowane w moim prywatnym odczuciu. Wypożyczalnie nie zafunkcjonują na szeroką skalę dopóki będą biznesem. Dowodem jest Vozilla - ceny były dwukrotnie za wysokie, żeby być atrakcyjne i dwukrotnie zbyt niskie, żeby utrzymać rozsądną flotę. 2. Szybkość przemieszczania rozumiany jako czas podróży brutto: od drzwi do drzwi.
- Koszty dojazdów takim transportem musiałyby być konkurencyjne w stosunku do kosztów utrzymania własnego auta.

NIC / POSIADAM WŁASNY ŚRODEK TRANSPORTU

- Nic. Preferuję własny środek transportu.
- Nic. Jeżeli Prezydent Wrocławia nie podejmowałby nieefektywnych decyzji w sprawie nieefektywnych rozwiązań.
- Nie jestem zainteresowany takimi środkami transportu.
- Nic by mnie nie skłoniło do jeżdżenia rowerem, a już szczególnie hulajnogą, czyli zabawką dla dzieci.
- Jakbym nie miała własnego roweru, to na pewno miałabym większą motywację.
- Nic, preferuję własne środki transportu.
- Mam swój rower, więc nie potrzebuję dodatkowych. Ale dobrze, że taka możliwość jest.



- Mam swój rower i nim jeżdżę.
- Nic, nie chcę się zarazić koronawirusem.
- Nic. (2 opinie)
- Nie korzystam.

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY

- Budowa dróg dla elektrycznych jednośladów.
- Drogi rowerowe odseparowane od dróg ruchu samochodowego.
- Ścieżki rowerowe.
- Rower mam, sieć samochodów nie obejmowała miejscowości ościennych (wiosko-sypialnie typu Kiełczów, Mirków).
- Wygodne drogi, nie z kostki brukowej bo idzie żeby wybić.
- Więcej tras rowerowych wydzielonych poza ulicami.

UDOGODNIENIA

- Możliwość korzystania z buspasa.
- Blokada wjazdu aut spalinowych do ścisłego centrum.
- Pewność, że mam dostępne miejsce parkingowe.
- W centrum praktycznie nie da się zaparkować, więc lepiej jechać czymś wypożyczonym.

ŁATWOŚĆ KORZYSTANIA

- Łatwiejsze korzystanie, żeby nie trzeba było instalować kolejnej aplikacji.
- Jedna aplikacja umożliwiająca korzystanie ze wszystkich.
- Jeden wspólny system wypożyczania np. przez Urban Card lub prywatną kartę kredytową/debetową. I łatwiejsza obsługa wypożyczenia, najlepiej przez zbliżenie karty (bankowej, miejskiej) do czytnika i już. Bez wpisywania kodów i loginów.
- Niewymaganie karty debetowej, brak możliwości zadłużenia się (jadę aż do utraty środków przeznaczonych na ten cel). Prostota w logowaniu się, wypożyczaniu, np. smsem.
- Uproszczenie korzystania.
- Łatwiejszy proces wypożyczania i płatności!

SPRAWNOŚĆ

- Pełnosprawność.
- Gwarancja sprawności.
- Bezawaryjność. (2 opinie)

FRAJDA

- Zabawa.



- Frajda z jazdy.
- Zabawa, frajda przejechania się czymś niekonwencjonalnym.
- Frajda jaką dają pojazdy elektryczne. Często słyszę ,że znajomi wynajmują np. skuter elektryczny tylko dla frajdy.

ALTERNATYWA DLA MPK

- Jak się zepsuje tramwaj, a autobusem się już nie zdąży, to zostaje hulajnoga.
- Alternatywa dla opóźnionego MPK.
- Generalnie zawodność MPK.
- Szybciej niż MPK, taniej niż taxi.
- Nie muszę korzystać z MPK.

INNE

- Nie posiadam we Wrocławiu swojego roweru i nie śpieszy mi się z zakupem, dlatego go czasami wypożyczam.
- Nie mam własnego indywidualnego, więc korzystam z tych na minuty.
- Przymus) obecnie nie mam innego wyboru, więc korzystam z alternatyw.
- Okazjonalne przejazdy, kiedy nie mam dostępnego własnego samochodu (powrót z serwisu, itp.) lub wyjazd na imprezę (kiedy nie planuje brać własnego auta).
- Jako użytkownik prywatnego roweru i komunikacji zbiorowej jedynym potrzebnym środkiem transportu byłby dla mnie samochód wówczas, gdy potrzebuję coś przewieźć lub dojechać w miejsca niedostępne lub trudno dostępne rowerem i/lub komunikacją miejską.
- Ominięcie korków.
- Nie stoję w korkach, nie tworzę korków.
- Korzystny wpływ na przepustowość miejskich arterii, ograniczając liczbę samochodów. Ciche środki transportu.
- Nie muszę wjeżdżać samochodem do centrum.
- Regulacja przepisów dopuszczających/ zabraniających użytkowania takich pojazdów [elektrycznych jednośladów], w kolejce stoją deskorolki elektryczne itd.
- Nieutrudnianie życia innym, czyli na pewno NIE większa ilość buspasów bądź innych ścieżek rowerowych wydzielanych z i tak zatłoczonych już jezdni, czy zamykanie centrum dla innych pojazdów.
- Obecne rozwiązania komunikacyjne stosowane i wprowadzane we Wrocławiu, są tak absurdalne, ruch jest wszędzie spowalniany, na komunikację miejską nie ma co liczyć. Opiszę prosty przykład wyboru elektromobility JEDYNIEM ZE WZGLĘDU na szybkość.
- Cichy silnik nieodżałowanej Vozilli.



- Prawdziwa ekologia, bo pojazdy elektryczne nie są ekologiczne, gdyż korzystają z prądu wytwarzanego nieekologicznie oraz mają ogromne akumulatory, które są BARDZO nieekologiczne w utylizacji.
- Jestem 72+.
- Będzie to prywatna firma a nie dotowana z moich podatków.
- Współdzielenie pojazdów podczas trasy tak aby więcej osób mogło jechać niekoniecznie od startu do mety - i nikt by się nie rozliczał za to, usługa „darmowa” jeśli masz Urban Card.
- Zdrowotny.

3. Czy kiedykolwiek rozważałeś/aś zakup samochodu elektrycznego?

Nigdy nie brałem/ brałam pod uwagę zakupu takiego pojazdu	Rozważam zakup, lecz nie wiem, kiedy to nastąpi	Rozważałem/r ozważałam to, lecz ostatecznie nie zdecydowałem /zdecydowałam się	Jestem posiadaczem/ posiadaczką takiego auta lub korzystam z tego rodzaju pojazdu w ramach wypożyczalni samochodów na minuty	Nie mam zdania	Rozważam zakup w najbliższym czasie
146 odpowiedzi	139 odpowiedzi	73 odpowiedzi	22 odpowiedzi	21 odpowiedzi	8 odpowiedzi

4. Co skłoniłoby cię do zakupu samochodu elektrycznego?

Dofinansowanie zakupu w ramach ogólnodostępnych programów dopłat	203 odpowiedzi
Większa ilość punktów ładowania	160 odpowiedzi
Ulgi podatkowe w okresie eksploatacji (np. odliczenie od dochodu)	123 odpowiedzi
Ulgi podatkowe przy zakupie (np. zwrot akcyzy)	114 odpowiedzi
Preferencyjne warunki ładowania pojazdów	92 odpowiedzi



Możliwość korzystania z darmowych, przeznaczonych specjalnie dla tych pojazdów, miejsc parkingowych	73 odpowiedzi
Możliwość korzystania z buspasów	50 odpowiedzi
Wyłączność na poruszanie się po strefie czystego transportu ustanowionej w mieście	43 odpowiedzi

4a. Inne. Jakie?

BARDZIEJ EKOLOGICZNE ROZWIĄZANIA

- Zmiana technologii wytwarzania ogniwa, aktualnie utylizacja elektrolitu z ogniwa jest bardziej szkodliwe dla środowiska niż 20 lat eksploatacji starego diesla.
- Gdybym chciał coś naprawdę ekologicznego, przeglądnałbym ofertę samochodów napędzanych wodorem, ew. gazem ziemnym.
- Ogniwa wodorowe, nie uważam że samochody na baterie są bardziej ekologiczne od klasycznych.
- Gdyby akumulatory były ekologiczne.
- Gdyby to była naprawdę czysta forma transportu.
- Źródła energii - nadal węglowe, więc co to da środowisku, wytrzymałość akumulatorów i następnie ich utylizacja.

NIC

- Nic mnie nie skłoni do zakupu tego badziewia!!!!
- Nic. Samochody elektryczne nie są w stanie przy obecnej technologii zastąpić spalinowych, nie posiadają żadnej zalety, która mogłaby stanowić o ich wyższości nad spalinowymi samochodami.
- Nic, gdyby było mnie stać jako Polaka, któremu zabiera się większość przychodów.
- Nie kupiłbym...
- Samochodu nie kupię, korzystam z niego wypożyczając Vozillę.
- Nic by mnie nie skłoniło do zakupu samochodu elektrycznego. Auta elektryczne wcale nie są ekologiczne.
- Nic mnie nie skłoni do zakupu elektroauta.
- Nic. Jest to droga i szkodliwa dla środowiska forma transportu, którą lobbują osoby nie mające pojęcia o temacie.
- Jestem przeciwnikiem tego rodzaju rozwiązań, gdyż uważam że całość tzn. produkcja i koszt wytworzenia energii do zasilenia akumulatorów, jest mniej ekologiczny od nowych aut (tzn. silników spalinowych).



- Nic, jeśli nie będę zmuszony, nigdy takiego nie kupię.
- Nic, nie posiadam prawa jazdy, ale gdybym miała to zaznaczone odp. powyżej.
- Nie rozważam zakupu samochodu na własność.
- Nie ma takiej rzeczy.
- Nic mnie nie ma przekona.
- Nie zamierzam w ogóle mieć auta. Wystarcza mi rower i MPK.
- Nic, nie kupię samochodu i tak, elektromobilność samochodowa to ślepa uliczka.
- Nie mam zamiaru kupować jakiegokolwiek samochodu.
- Wolę korzystać niż posiadać.
- Jestem sceptyczny co do idei samochodu elektrycznego.
- Nie rozważam zakupu samochodu elektrycznego, bo jest on tak samo szkodliwy dla środowiska jak zwyczajny - jest drogi, jego produkcja pochłania ogromne ilości zasobów, materiałów czy wody. Jestem za totalnie ekologiczną formą transportu jaką jest przemieszczanie się po mieście pieszo lub rowerem - ewentualnie tramwajem.
- Codzienna dopłata 500+ i masaż stóp, bo mi się należy za publiczne pieniądze, bo będę miał auto na prąd :)
- Nic.

WIĘKSZY ZASIĘG / KRÓTSZE I TAŃSZE ŁADOWANIE

- Pojazdy elektryczne mają zbyt mały zasięg by były praktyczne.
- Żadne, bo samochody elektryczne mają za mały zasięg, ładowanie trwa zbyt długo.
- Zasięg, szybkość ładowania.
- Krótkie zasięgi, długie ładowanie, a do tego to ładowanie też jest coraz droższe.
- Gdyby możliwość jechania na jednym doładowaniu była dłuższa, gdyby krócej trwało.
- Układ hybrydowy, pozwalający poruszać się bez ograniczeń i bez uziemienia na długi czas po rozładowaniu akumulatorów.
- Dłuższy czas pracy po naładowaniu, zwiększona prędkość ładowania.
- Gdyby to była wydajna forma transportu.
- Ekonomia w użytkowaniu.
- Większe zasięgi takiego auta.
- Niższy koszt ładowania.
- Tańszy koszt ładowania.
- Samochody elektryczne są zbyt drogie, [mają] niesatysfakcjonujący zasięg, a czas ładowania jest nieadekwatny.



ŁATWIEJSZA NAPRAWA USTEREK

- Większość usterek wyklucza możliwość samodzielnej naprawy (nawet żeby choćby dojechać do mechanika), brakuje specjalistów od napraw takich pojazdów.
- Szersza dostępność części wymiennych. Nie stać mnie na zakup nowego samochodu, a kupowanie używanej hybrydy jest niebezpieczne.

CENA I INNE ULGI FINANSOWE

- Nic by mnie skłoniło z powyższych, cena zaporowa nie skłania do zakupu.
- Cena auta.
- Pojazdy te są zbyt drogie w zakupie i niepraktyczne. No i sama bateria, której ewentualna wymiana kosztuje więcej niż samo auto też raczej nie zachęca do zakupu takiego samochodu.
- Koszt.
- Mniejsze ceny pojazdów oraz większa ich popularność.
- Gdyby to była tania forma transportu.
- Cena pojazdu jest determinująca.
- Niska cena.
- Niższa cena samego samochodu.
- Cena.
- Likwidacja PIT, niższy VAT, dobrowolny ZUS - wtedy byłoby mnie stać na elektryczny samochód.
- Ulgi podatkowe przy zakupie i eksploatacji. Tańszy abonament parkingowy.
- Cena zbliżona do aut z silnikami spalinowymi.
- Dofinansowanie sprawiające, że auto kosztowałoby tyle samo, co analogiczny model z normalnym napędem.
- Jedynym co mogłoby mnie przekonać jest dużo niższa cena w porównaniu z autem spalinowym tej samej klasy.

DOSTĘPNOŚĆ MIEJSC ŁADOWANIA

- Mieszkając w bloku nie mam możliwości ładowania samochodu. Spółdzielnie mieszkaniowe nie wydają pozwoleń na doprowadzenie prądu (na własny koszt) do własnego miejsca postojowego.
- Ładowarki na osiedlach.
- Powszechne miejsca ładowania, z racjonalnymi! cenami.
- Własna stacja ładowania, teraz to nie jest możliwe, w przyszłości jak wybuduję dom z garażem, to się zmieni.
- Potrzebna jest większa ilość słupków ładowania z zastrzeżonym miejscem parkingowym AC na blokowiskach.



- Obowiązek montażu gniazdek w nowobudowanych garażach w tym przy miejscach parkingowych.
- Możliwość podłączenia samochodu do ładowania w czasie parkowania przy mieszkaniu w bloku (przy ulicy, bądź w garażu).
- Możliwość ładowania w domu.
- W mojej ocenie brak infrastruktury do ładowania hamuje szybki rozwój tego sektora.
- Latarnie miejskie z gniazdkiem do ładowania, tanie i pozwalające na ładowanie np. w nocnej taryfie.

INNE

- Nie interesują mnie socjalistyczne dofinansowania i nierówności wobec innych kierowców aut spalinowych.
- Brak dofinansowań, brak ulg, brak ingerencji państwa/ miasta.
- Dopłaty to oszustwo; jaki jest sens wykładać publiczne pieniądze na czyjeś inwestycje?
- Na pewno nie buspasy.
- Wyjazd do centrum aut tylko z normą EURO 5/6, wjazd do miasta aut tylko z normą EURO 4/5. Taksówki tylko hybrydy. Problemem nie jest zakup auta elektrycznego, ale to że na 10 użytkowników aut elektrycznych znajdziemy na drogach 100 starych kopcących diesli. Wtedy użytkownik indywidualny widzi że jego starania o poprawę jakości powietrza idą na marne.
- Większe zarobki.
- Szersza oferta - więcej modeli elektrycznych.
- 500+ na każde auto.
- „Głębsze” akumulatory - zasięg minimum 600-700 km.
- Tworzenie korków i narzekanie na buspasy.

5. Jestem zwolennikiem/czką pojazdów elektrycznych. Jakie jest twoje zdanie?

Raczej się zgadzam	Zdecydowanie się zgadzam	Raczej się nie zgadzam	Nie mam zdania	Zdecydowanie się nie zgadzam
147 odpowiedzi	124 odpowiedzi	54 odpowiedzi	45 odpowiedzi	39 odpowiedzi



6. Pojazdy elektryczne to przyszłość motoryzacji. Jak jest twoje zdanie?

Raczej się zgadzam	Zdecydowanie się zgadzam	Raczej się nie zgadzam	Zdecydowanie się nie zgadzam	Nie mam zdania
146 odpowiedzi	119 odpowiedzi	54 odpowiedzi	46 odpowiedzi	44 odpowiedzi

7. Bez aktywnego wsparcia państwa rynek pojazdów napędzanych prądem będzie rozwijał się zbyt wolno. Jak jest twoje zdanie?

Zdecydowanie się zgadzam	Raczej się zgadzam	Zdecydowanie się nie zgadzam	Nie mam zdania	Raczej się nie zgadzam
158 odpowiedzi	118 odpowiedzi	55 odpowiedzi	40 odpowiedzi	38 odpowiedzi

8. Transport zeroemisyjny pozwoli miastu zmniejszyć problem smogu. Jak jest twoje zdanie?

Raczej się zgadzam	Zdecydowanie się zgadzam	Zdecydowanie się nie zgadzam	Raczej się nie zgadzam	Nie mam zdania
155 odpowiedzi	119 odpowiedzi	46 odpowiedzi	45 odpowiedzi	44 odpowiedzi

9. Gdyby po mieście jeździły autobusy zeroemisyjne (brak spalin, hałasu, wyższy komfort jazdy), zamieniłbym/abym środek transportu z samochodu na komunikację miejską.

- **NIE** - 165 odpowiedzi
- **TAK** - 165 odpowiedzi
- **NIE MAM ZDANIA** - 79 odpowiedzi



10. Na ile twoim zdaniem istotnym kierunkiem rozwoju Wrocławia jest transport nisko- i zeroemisyjny?

Ważnym	Umiarkowanie ważnym	Najważniejszym	Niepotrzebnym	Nieważnym	Nie mam zdania
170 odpowiedzi	118 odpowiedzi	42 odpowiedzi	39 odpowiedzi	29 odpowiedzi	11 odpowiedzi

11. Gdzie najchętniej korzystałbyś/abyś z infrastruktury stacji ładowania samochodów?

W domu	W miejscach publicznych, takich jak: stacje ładowania na parkingach i stacje benzynowe czy przy centrach handlowych	W miejscu pracy	Nie mam zdania
165 odpowiedzi	115 odpowiedzi	64 odpowiedzi	49 odpowiedzi

11a. Inne. Jakież?

W DOMU / W PRACY

- W domu i w pracy też.
- W domu i w miejscu pracy.
- Elektryków nie ładuje się w centrum, elektryki ładuje się w domu. Trzeba umożliwić ładowanie aut mieszkańcom bloków i osiedli.
- Najłatwiej ładować auto w domu, jednak nie łatwo jest zainstalować ładowarkę w garażu podziemnym. Potrzebne są łatwiejsze procedury dla istniejących budynków. Każdy nowy oddany budynek/osiedle powinno mieć działającą publiczną stację ładowania.



INNE LOKALIZACJE

- Wszędzie.
- Stacje ładowania powinny być na każdym wrocławskim osiedlu (dom, praca), w centrach usługowych, centrach handlowych, parkingach miejskich, stacjach benzynowych i strefach parkowania (wyznaczone miejsca). Deweloperzy powinni na swoich inwestycjach tworzyć (współpraca z miastem) miejsca ładowania pojazdów.
- Na parkingach Kiss and Ride, w miejscach społecznych i kulturalnych (Stadion, Hala Stulecia, Hydropolis)
- W strefach Park and Ride. Nie jest dobrym pomysłem zachęcanie ludzi, by poruszali się samochodem elektrycznym do pracy lub miejsca publicznego w centrum miasta, gdyż to wciąż tylko samochód, zajmuje wartościowe miejsce w centrum miasta, jak każdy inny.

NIGDZIE / NIE BĘDĘ KORZYSTAĆ / SPRZECIW DLA BUDOWY STACJI ŁADOWANIA

- Nigdzie, to jest zbędne i za bardzo obciąża podatników!!!
- Nie korzystałbym, ponieważ nie użytkowałbym pojazdu elektrycznego z uwagi na jego całkowitą niepraktyczność.
- Jestem przeciwny stawianiu stacji ładowania gdziekolwiek, ponieważ nie jest to tanie rozwiązanie, a mamy dostępne dużo lepsze z ekologicznego punktu widzenia alternatywy.
- Nigdzie, bo nigdy nie zamierzam tego robić.
- Nigdzie. (2 opinie)
- Nie korzystałbym, ponieważ nie będę miał pojazdów elektrycznych.
- Nie będę mieć takiego auta, a roweru nie muszę ładować :)
- Nigdzie, samochody to błędna uliczka, a ankieta jest fatalnie skonstruowana, bo łączy kwestię aut elektrycznych z elektromobilnością.
- Nie korzystałbym, ponieważ nie planuję zakupu takiego rodzaju pojazdu w najbliższej przyszłości. Korzystam z komunikacji miejskiej i nie jest mi z tym wcale źle.
- Nie korzystałbym. Doprawdy są ważniejsze rzeczy jeśli chodzi o transport w mieście niż zastanawianie się jak promować samochody elektryczne. I tak są już one w wystarczający i niezrozumiały sposób promowane (np. korzystanie z buspasów i powodowanie opóźnień tramwajów i autobusów). Samochód elektryczny zajmuje tyle samo przestrzeni na ulicy, co samochód spalinowy.
- Ktoś powinien biegać za moim autem i ładować cały czas i myć okna bo jedzie szlachta autem.
- Szkoda publicznych funduszy na stacje ładowania dla mojego prywatnego samochodu! Powinny ją sponsorować w 100% diesle i benzyny.



- Nie korzystałbym.

INNE OPINIE

- Taką infrastrukturę trzeba zrealizować. Na czym koszt i na jakich zasadach prawa?
- W miejscu, w którym koszty stacji i mojego ładowania nie odbiłyby się kosztem na mieszkańcach miasta.
- Tylko i wyłącznie wolne nocne ładowanie można uznać za ekologiczne. Szybkie ładowanie w szczycie zużycia energii zdecydowanie nie jest ekologiczne.
- Kluczem nie jest wprowadzanie zeroemisyjnego taboru, tylko SPRAWNEJ I PUNKTUALNEJ obsługi pasażerów. Oczywiście byłoby lepiej, gdyby autobusy były elektryczne, ale najpierw niech będą punktualnie.
- Tak naprawdę we wszystkich powyższych, ale nie wyobrażam sobie tego rozwiązania. W większości miejsc pracy we Wrocławiu nie ma miejsca, żeby zaparkować samochód, a skoro nie ma miejsc parkingowych to nierealnym jest pomysł, żeby miało się tam znaleźć dostatecznie dużo stacji ładujących.
- Wymienne baterie.
- W korku narzekając na buspasy.
- Samochody w mieście to przeszłość. Dlaczego nie ma pytania o elektryczne rowery??

12. Jakie, twoim zdaniem, należy podejmować działania, i jakie inwestycje w zakresie transportu i infrastruktury transportowej trzeba wdrażać na terenie Wrocławia, aby przyczyniło się to do rozwoju elektromobilności?

Rozwój publicznej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych	245 odpowiedzi
Zakup autobusów elektrycznych do komunikacji miejskiej	243 odpowiedzi
Rozwój systemu wypożyczania rowerów elektrycznych	137 odpowiedzi
Rozwój systemu wypożyczania samochodów/samochodów elektrycznych na minuty	129 odpowiedzi
Miejsca parkingowe przeznaczone dla samochodów elektrycznych/samochodów na minuty	118 odpowiedzi



Projekty badawcze w zakresie wykorzystania pojazdów autonomicznych	96 odpowiedzi
Rozwój systemu wypożyczenia skuterów elektrycznych	63 odpowiedzi
Rozwój systemu wypożyczenia hulajnog elektrycznych	59 odpowiedzi
Nie mam zdania	30 odpowiedzi

12a. Inne. Jakież?

INWESTOWANIE W TRANSPORT PUBLICZNY (AUTOBUSY, TRAMWAJE, KOLEJ)

- Likwidacja tramwajów i w to miejsce wprowadzenie autobusów, większa mobilność i o wiele mniejsze koszty dla podatnika.
- Zlikwidować tramwaje, zastąpić je elektrycznymi autobusami.
- Autobusy elektryczne mogą zastępować tramwaje w istniejącej sieci tylko na oddzielonych buspasach.
- Ogarnięcie komunikacji miejskiej. Budowa tramwajów, a nie że się nie da lub za drogo. Inwestycje kosztują.
- Tramwaje też są transportem elektrycznym. Zaczęłbym od ogarnięcia tego burdelu...
- Rozwój sieci tramwajów, np. linie na Psie Pole.
- Rozwój sieci tramwajowej.
- Przede wszystkim zadbać o komunikację miejską, ale nie poprzez elektroautobusy, bo nikogo to nie interesuje, ale funkcjonujące tramwaje (a nie wykolejone Skody nieprzystosowane do szyn), większą ilość pojazdów i połączeń. Dopiero potem można się brać za redukcję samochodów spalinowych w mieście.
- Hmm, myślę że lepszym kierunkiem jest rozwój publicznych środków transportu.
- Poprawienie jakości usług MPK (nowy tabor, niezawodność, częstotliwość przyjazdów) znacząco poprawi korzystanie z ich usług i będzie można inwestować w bardziej innowacyjny tabor.
- Istotą nie jest elektromobilność, ale zachęcenie ludzi do podróżowania MPK. Jeśli MPK będzie działało jak do tej pory, choćby było elektryczne w 100%, ludzie i tak będą się poruszać prywatnymi samochodami.
- Budowa (częściowo po trasie fosy miejskiej) tunelu kolejowego między Dworcem Świebodziem a okolicami ul. Browarnej (Mosty Warszawskie) z trzema przystankami kolejowymi po drodze: w parku Słowackiego (obok Muzeum



- Narodowego), w parku Tołpy i przy ul. Browarnej. Rozbudowa przystanków kolejowych na innych liniach w obrębie miasta i jego okolicach.
- Kompletnie działania wspierające i udrożniające komunikację, zarówno dla kierowców jak i MPK, parkingi P+R, użycie kolei. Nie ma sensu wybierać kilku punktów, to jest system naczyń połączonych.
 - Budowa metra.

INNE DZIAŁANIA SŁUŻĄCE ROZWOJOWI ELEKTROMOBILNOŚCI I POJAZDÓW NAPĘDZANYCH PALIWAMI ALTERNATYWNYMI

- Przyszłość to silniki na wodór...w Niemczech już testują od 10 lat!
- Wsparcie miasta w zakupie elektrycznych rowerów cargo - tak jak to ma miejsce w Wiedniu i Berlinie.
- Warunek dla nowych inwestycji: miejsce na ładowarki osiedlowe.
- Przede wszystkim nie rewolucja a powolna przyjazna dla użytkowników dróg ewolucja. Powolne wprowadzania zakazów wjazdu starych aut. Najpierw autobusy hybrydowe a później elektryczne. Taksówkarze także muszą się dołożyć do naszego czystego powietrza. Kampania informacyjna mająca na zwiększenie świadomości po co nam ta elektryfikacja - ukazanie zysków (czystsze powietrze, mniej chorób, mniej zgonów).
- Edukacja społeczeństwa w sposobie korzystania z wypożyczonych pojazdów (nr. rozrzucone hulajnogi, jazda skuterami po chodnikach i ścieżkach rowerowych).
- Brak dróg dla hulajnóg elektrycznych, nawet poruszając się DDR ciężko przejechać przez centrum, ścieżki są słabej jakości, słabo oznakowane, źle poprowadzone. Jeździ się razem z pieszymi lub blisko aut, nawierzchnia często jest trudna (bruk, dziury), dla hulajnóg to duże utrudnienia.
- Umożliwić ładowanie samochodu w domu / mieszkaniu / garażu w bloku / przy drodze na osiedlowych parkingach!
- Preferencyjne warunki parkowania dla aut elektrycznych, specjalne strefy, gdzie mogą się poruszać tylko pojazdy o wskazanej max emisji.
- Rozwój infrastruktury - ścieżek gdzie bezpiecznie będzie można się poruszać na hulajnodze lub rowerze elektrycznym.
- Należy wspierać elektryfikację pojazdów, które dużo jeżdżą po mieście: taksówek, kurierów, dostawców jedzenia.
- Rozwój infrastruktury i pokazanie dobrego przykładu płynącego z Urzędu Miejskiego tj. wymiana taboru autobusowego na elektryczny, pojazdy służbowe Gminy Wrocław (zmniejszenie liczby do minimum - tylko prezydent miasta - pracownicy poruszają się komunikacją zbiorową lub rowerami, albo pojazdami elektrycznymi na minuty w ramach umowy Gmina - Firma prywatna), Straż Miejska - pojazdy elektryczne, w tym rowery i segwaye dla strażników osiedlowych, spółki miejskie to samo (!), konkursy Gminy na usługi świadczone przez firmy czy NGOsy



- powinny zawierać klauzule eko - transport, certyfikaty itp., wprowadzanie strefy czystego transportu i eliminowanie złomu z dróg wrocławskich - wzmożone kontrole, darmowe parkingi Park and Ride dla pojazdów elektrycznych (przede wszystkich tych z wypożyczalni) lub hybryd - zmniejszenie ruchu na drogach i stawianie na komunikację miejską.
- Winiety na poruszanie się silnikiem spalinowym sponsorujące pojazdy elektryczne, w tym lekkie.
 - „Darmowe” korzystanie z poj. elektrycznych przy posiadaniu Urban Card.

ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI NIE TRZEBA WSPIERAĆ

- Rozwój elektromobilności nie jest potrzebny, więc nie trzeba go sztucznie wspierać.
- Żadne. Rozwój elektromobilności nie jest zasadny ani ekologicznie ani ekonomicznie.
- Nie należy.
- Nie należy podejmować żadnych działań w tym zakresie i zostawić rozwój elektromobilności prywatnej inicjatywie.
- Rozwój rynku samochodów elektrycznych. Bez ingerencji państwa - po prostu naturalna ewolucja i konkurencja na rynku, żeby auta były coraz lepsze i coraz tańsze.
- Pozostawić rozwój rynkowi, nie angażować środków publicznych, z dofinansowań i tak korzystają bogaci, biednych nie stać na samochody elektryczne, czy taki jest cel programu ? (wspomaganie lepiej zarabiających i koncernów angażujących się w ten przemysł).
- Obawiam się, że miasta Wrocławia na to nie stać. Poza tym, na początek warto usprawnić to, co jest - większą uwagę poświęcić inwestycjom - np. sztywniej kontrolować budowę nowych osiedli - wyznaczyć jedną / dwie strefy pod zabudowę, i wydawać pozwolenia, gdy kilku deweloperów zadeklaruje (i wpłaci wadium) budowę domów - wtedy JEDNOCZEŚNIE ze startem prac budować drogę / torę o przepustowości dostosowanej do liczby przyszłych mieszkańców, co by uniknąć takich sytuacji, jak np. na Jagodnie.
- Żadne z powyższych.
- Żadne z powyższych. Elektryczność też generuje zanieczyszczenia. Utylizacja zużytych paneli słonecznych, również nie będzie dobra dla środowiska.
- Nie należy podejmować inwestycji w tym kierunku. Są ważniejsze rzeczy.
- Zostawcie pieniądze w kieszeniach podatników, niech sami wybiorą czym chcą jeździć!
- Żadne. Rynek sam zweryfikuje potrzeby i na nie odpowie.
- Zero dopłat z miasta czy państwa, tylko prywatna wolna konkurencja.
- Żadne, niech decyduje rynek.



- Uważam, że nie należy w to inwestować z pieniędzy publicznych. Jeśli pojawią się prywatne firmy oferujące np. wypożyczanie elektrycznych hulajnóg, to nie będę miał nic przeciwko. Jeśli miasto chce mniej emisji, to niech zniesie buspasy i utworzy parkingi, bo stanie w korkach i szukanie miejsca to jest marnowanie paliwa.

INWESTOWANIE W INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ

- Rozwój infrastruktury (obwodnice), bezkolizyjne skrzyżowania.
- Stawiam na tradycyjne rozwiązania.
- Najpierw trzeba pomyśleć o polepszeniu infrastruktury transportowej, później można o elektromobilności.
- Obecny transport kuleje, nie dobijajmy go głupotami.
- Żadne. Lepiej rozwijać infrastrukturę drogową, by poprawić płynność przejazdu w to mieście tradycyjnych pojazdów.

INNE OPINIE

- Likwidacja buspasów.
- Należy zaniechać polityki mającej na celu siłowe usunięcie kierowców z miasta poprzez możliwie jak największe utrudnienie im ruchu i zmniejszenie jego przepustowości.
- Usprawnienie ruchu ogólnie. Utrudnianie życia kierowcom pogarsza sprawę.
- Każde, w których liczy się „koszt społeczny” - tylko w momencie w którym jest on najmniejszy.
- To pytanie jest bardzo jednostronne. Uważam, że pierwszym krokiem jest akcja społeczna, która w rzetelny sposób poinformuje o funkcjonowaniu systemu transportowego w mieście mieszkańców. Zwiększanie świadomości i wiedzy o wadach i zaletach poszczególnych rozwiązań to długi proces, dlatego warto zainwestować w kampanie społeczne dla dzieci. Inwestowanie wyłącznie w pojazdy elektryczne jest szkodliwe. Są one potrzebne do przewozów cargo w mieście (do tego można wykorzystać rowery cargo) natomiast ludziom potrzebny jest ruch - zwykły rower i hulajnoga są wskazane. Brakuje w pytaniu działań związanych z uchwałami miasta - to do obowiązków prezydenta należy podejmowanie decyzji o wyłączeniu z ruchu danych ulic/obszarów, tworzenie stref zero emisyjnych, których dostawcy mają zakaz z korzystania samochodów tradycyjnych (nie-elektryków). Prezydent powinien wskazać kierunek i stworzyć pakiet udogodnień nie tylko dla mieszkańców, ale również dla zaopatrzenia w mieście - powinny powstać pakiety ulg dla przedsiębiorców korzystających z



dostaw ekologicznych. Dodatkowo okresowo prowadzone badania i modelowanie transportu w mieście jest kluczowe. Temat rzeka.

13. Jeśli chciałbyś/abyś złożyć do opracowywanej „Wrocławskiej strategii rozwoju elektromobilności” inną opinię, prosimy o wpisanie jej wraz z uzasadnieniem poniżej.

ROZWIJANIE (INFRASTRUKTURY DLA) KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ ORAZ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

- Dalsze ograniczenia dla kierowców samochodów spalinowych nie mają sensu, dopóki Wrocław nie będzie miał efektywnej komunikacji miejskiej. Ludzie przesiądą się do autobusów, jeśli szybko i komfortowo dojadą do pracy, szkół czy na zakupy, a nie dlatego że ktoś wprowadził buspas. Notabene, buspas na ul. Krakowskiej stoi pusty, bo wzdłuż ulicy jest torowisko tramwajowe, więc autobusów mniej. Pod łatką elektromobilności nie można testować pomysłów na ludziach. Poza tym, wydaje się, że znacząca część kierowców w mieście to nie jego mieszkańcy, lecz Ci z powiatu, więc należałoby uwzględnić ich w strategii i rozszerzyć grupę docelową.
- Zająć się tym, co jest – tramwaje - i sensowniej prowadzić inwestycję - jak się ma słaby stan torowisk, to trzeba albo a) wyłożyć pieniądze na poprawę infrastruktury, albo b) nie łąsić się niższą cenę jednostkową pojazdu tramwajowego i kupić takie z elastycznymi wózkami kołowymi, które mniej niszczą torowiska.
Dodatkowo, mały wniosek racjonalizatorski - na trasach torowych, które obsługują dużą liczbę linii (np. Legnicka - Lotnicza) - zbudować co kilka przystanków mijanki, co by w razie awarii móc utrzymać ruch chociaż wahadłowo.
- W skali makro, kluczowe jest wykorzystanie istniejących już linii kolejowych. Należy jak najszybciej uruchomić Dw. Świebodzki i nieczynne linie kolejowe w ramach aglomeracji.
Należy tworzyć ścieżki rowerowe między Wrocławiem a sąsiednimi gminami. Rosnąca popularność rowerów elektrycznych pozwoli zachęcić część ludzi do rezygnacji z samochodów, jeżeli nie będą musieli ryzykować życiem na ulicach wjazdowych do miasta.
Konieczne jest połączenie tunelem kolejowym Dworca Świebodzkiego z okolicami ul. Browarnej.
Należy zaprzestać rozbudowy linii tramwajowych. Tramwaj to jest rozwiązanie z XIX wieku. Drogie w budowie, podatne na małe awarie o dużej skali skutków (stoi



nie tylko zepsuty tramwaj ale i kilkanaście kolejnych). Tramwaj nie ma obecnie istotnych technicznych przewag nad autobusami elektrycznymi, które mogą współdzielić infrastrukturę (buspasy) np. ze służbami miejskimi.

Należy stworzyć w centrum miasta strefę ograniczonego ruchu kołowego, dostępną tylko dla samochodów elektrycznych.

- Wrocław już dawno powinien inwestować w autobusy elektryczne i potrzebną dla nich infrastrukturę, ale jaki obecnie sens ma ta ankieta skoro na przestrzeni kilku ostatnich lat zdobyto duża ilość nowych, wygodnych Mercedesów Citaro, ale w dieslu...
- Uważam że elektromobilność jest ostatnią rzeczą jaką powinno się Miasto zajmować. W pierwszej kolejności [Miasto] powinno się zająć usprawnianiem MPK, aby ludzie wsiadając do tramwaju/autobusu mieli pewność, że dojadą na czas do celu. Remonty torowisk - i wymiana taboru, to pierwsze rzeczy którymi powinno się zająć miasto. W ankiecie padło pytanie o smog - w większości bierze się z powodu pieców w dzielnicach kamienicowych, w których ludzie palą śmieci itp. Jeśli kogoś nie stać na węgiel, ratuje się paleniem rzeczy znalezionych na śmietniku, w jego świadomości nigdy nie zmieści się samochód elektryczny. Priorytetem walki ze smogiem, powinna być wymiana WSZYSTKICH pieców na węgiel, czym miasto się właśnie zajmuje, za co należą się szczere oklaski. Samochody elektryczne nie są ekologiczną formą transportu. Podczas „cyklu życia” takiego samochodu, wytwarza on więcej zanieczyszczeń niż diesel. To czym miasto powinno się zajmować, to nieustające usprawnianie MPK, oraz poprawa infrastruktury dla kierowców. Bo ich nie ubędzie w mieście. Jeśli miasto w dalszym ciągu będzie zwężać ulice, korki będą się tworzyć. A dywagacje o samochodach elektrycznych są poza budżetem większości ludzi mieszkających w naszym mieście. Szczególnie gdy na horyzoncie szykuje się wielki kryzys ekonomiczny.
- Elektromobilność to też tramwaje. Tramwaje jeżdżą na prąd i są zeroemisyjne. Miasto powinno rozwijać sieć tramwajową i zwiększyć dostępność mieszkańców do szybkiego, bezpośredniego, niskopodłogowego i wygodnego tramwaju.
- Myślę, że sensowne byłoby wprowadzenie we Wrocławiu części autobusów elektrycznych oraz rozwój transportu szynowego, elektrycznego. Wnioskowałem jakiś czas temu, o rozważnej linii elektrycznej - testowej na trasie Stadion - szpital wojewódzki - pomiędzy dwoma węzłami komunikacyjnymi - stadion i ul. Kosmonautów. Rozważyłbym też uruchomienie linii między skrzyżowaniem Lotniczej i Na Ostatnim Groszu w kierunku Grabiszyńskiej. Jest to mocno uczęszczana trasa na której brakuje linii transportu miejskiego.



- Proszę myśleć więcej o zeroemisyjnych autobusach w MPK, a nie prywatnych samochodach elektrycznych.
- Przede wszystkim powinniśmy inwestować w rozwój komunikacji miejskiej, najlepiej elektrycznej. Nawet kosztem prywatnego ruchu samochodowego.
- Transport miejski (autobusy) należy rozważyć nie tylko elektryczne ale i wodorowe.
- Proponuję kupno co najmniej 100 autobusów bateryjnych a nie jak teraz tylko 7, 10 ładowarek na pantograf do kilku pętli autobusowych np. Gaj, Kozanów, Wojnów, Dworzec Główny, Kiełczowska Cmentarz oraz Galeria Dominikańska. Proszę o przyspieszenie budowy kolei miejsko-aglomeracyjnej (10 linii SKM oraz kupno 30 - 50 EZTów oraz 10 HZT) oraz nowych tras tramwajowych na Psie Pole, Jagodno, Muchobór Wielki oraz Swojczyce.
- Proszę o dalszy rozwój dróg rowerowych w mieście i usprawnienia MPK. Budowanie też parkingów na obrzeżach miasta, zachęcanie ludzi do korzystania z MPK i PKP.
- Elektromobilność i jej promowanie to krok w dobrym kierunku, ale najpierw trzeba zadbać o oczyszczanie ulic z pyłów (unos wtórny), rozwój sieci dróg rowerowych i podnoszenie standardu komunikacji publicznej. Dopłatanie to wypożyczalni pojazdów elektrycznych to nie jest wydajny sposób poprawy życia w mieście.
- W zakresie elektromobilności należy poprawić infrastrukturę tramwajową oraz zmieniać tabor autobusów na elektryczne. Nie niskoemisyjne a całkowicie elektryczne.



- Dążmy do tego aby strategia rozwoju skierowana była na publiczne środki transportu, nie prywatne takie jak samochody które będą wpływać wręcz przeciwnie wg mnie, gdyż ruch na ulicach nie ulegnie zmniejszeniu.
- Samochody elektryczne to nadal samochody. Ich produkcja nie jest ekologiczna. Mogą współtworzyć korki tak samo jak użytkownicy drogi w autach z silnikiem spalinowym. Przy czym wiadomo, że poruszanie się nimi po mieście jest korzystniejsze dla jakości powietrza niż dieslami, więc warto do tego zachęcać np. niezbyt wysokim kosztem wypożyczenia elektryka. Według mnie w pierwszej kolejności należy wzmocnić w zakresie elektromobilności flotę MPK oraz przywrócić wsparcie dla zeroemisyjnego *carsharingu*, reszta może poczekać.
- Opieranie elektromobilności na samochodach to błąd, bo auta elektryczne mają większość wad aut spalinowych: zajmują dużo przestrzeni, powodują unos wtórny pyłu zawieszony - czyli przyczyniają się do smogu. Elektromobilność dobrze rozumiana to pociągi, tramwaje, autobusy elektryczne, hulajnogi i rowery elektryczne, itd. Ankieta jest fatalnie skonstruowana, bo myli samochody elektryczne z elektromobilnością.
- Uważam, że rozwój sieci rowerów elektrycznych nie jest potrzebny - moim zdaniem wypożyczalnie zwykłych rowerów jak najbardziej wystarczą (może ewentualnie zwiększyć liczbę stacji i zasięg WRM?). Zamiana wszystkich środków transportu na elektryczne nie poprawi wymiernie jakości powietrza, ponieważ będzie musiała zostać wyprodukowana odpowiednio duża ilość energii elektrycznej do naładowania pojazdów, którą to energię z kolei - dopóki nie przeczucimy się na odnawialne źródła energii - wytwarza się z surowców nieodnawialnych, co powodować będzie wzrost zanieczyszczeń powietrza w Polsce.
Moim zdaniem trzeba jak najbardziej skupić się na wymianie autobusów na elektryczne i pokazaniu mieszkańcom, że komunikacja miejska jest dużo wygodniejsza, łatwiejsza, a przede wszystkim tańsza niż transport samochodowy i eksploatacja trzech samochodów osobowych na jedną rodzinę (ludzi niestety w większości obchodzą pieniądze :))
Wydaje mi się, że tylko dzięki wyrobionym nawykom da się zmienić sytuację w mieście. Panująca epidemia wbrew pozorom może zmianę tych nawyków obecnie poprawić.



- Dla każdego rodzaju mobilności potrzebne są kanały komunikacji czyli drogi. Ponieważ założeniem jest gęsta zabudowa, to komunikacja raczej zbiorowa. Przy planowanej gęstości zabudowy i braku dróg narasta perspektywa zagrożenia epidemiologicznego. Miejmy nadzieję, że COV czegoś nauczy Wrocławian i bezpieczeństwo mieszkania stanie się ważnym elementem planowania zabudowy i komunikacji w naszym mieście.
- Obecne generacje pojazdów elektrycznych niewiele zmienią w naszej sytuacji. Regulacje prawne wymagają, by miasto część floty zastąpiło pojazdami elektrycznymi. Jednak dopóki nie będą one efektywne jak pojazdy spalinowe będą dużym wyzwaniem. Miasto przede wszystkim powinno promować wspólne przemieszczanie (*carpooling*, transport publiczny) zamiast transportu indywidualnego. Następnie formy manualne - hulajnogi, rowery itp. Dopiero następnie elektryczne. Dbajmy o ruch i zdrowie mieszkańców. Wszelkie formy *sharingowe* powinny być integrowane w transport publiczny (jak rowery), a nie być zabawką w centrum miasta (jak większość e-hulajnóg).
- Autobusy są super, o ile można nimi sensownie gdzieś dojechać, niestety w moim miejscu zamieszkania na autobus, z którego i tak muszę się przesiadać żeby dojechać do centrum muszę iść na piechotę 12 minut, więc przepaść względem łatwości i szybkości dojechania gdzieś własnym samochodem jest ogromna. Jeżeli korzystam z komunikacji miejskiej to dojeżdżam autem do pętli, tam parkuję i jadę dalej. Parkingów *park and ride* w pobliżu pętli tramwajowych zdecydowanie brakuje, np. na Klecinie nie ma nic a na Krzykach jest tylko niewielki parking przy parku.
- Ankieta zbyt skupia się na wyborach i aspektach komunikacji indywidualnej. Jazda samochodem elektrycznym to przyjemność. Nie ma sensu jej promować tak, jak nie ma sensu promować innych form motoryzacji indywidualnej w mieście. W przeciwnym razie program elektromobilności będzie torpedował Plan Mobilności, która słusznie wnioskuje wzrost udziału podróży komunikacją zbiorową. W sytuacji, gdy dominującym źródłem energii w kraju jest węgiel, a średnia sprawność energetyczna elektrowni z trudem przekracza 40%, promowanie masowej motoryzacji elektrycznej może być wręcz szkodliwe w bilansie klimatycznym. Dostępność domowego ładowania będzie promować ten wybór przede wszystkim wśród posiadaczy domków, tj. na przedmieściach, gminach sąsiednich. Zapewnianie dojeżdżającym spoza miasta autem - choćby



elektrycznym - przywilejów wewnątrz miasta byłoby niezrozumiałe i niestosowne wobec mieszkańców. Chyba, że zależy nam na powstaniu ruchu żółtych kamizelek.

- Proponowałbym, żeby w w/w strategii nie planować działań, które mają ułatwić wprowadzanie jakichkolwiek samochodów do przestrzeni centrum miasta - elektrycznych lub spalinowych, gdyż obszar centrum miasta nie jest dla samochodów geometrycznie i przestrzennie przystosowany. Doskonałym kierunkiem realizowanym przez UM jest wymiana floty autobusów komunikacji publicznej na elektryczne oraz rozwój infrastruktury rowerowej, czerpiąc z najlepszych praktyk państw Beneluksu i Skandynawii. Model *bike-sharingu* powinien być dużo mocniej wspierany, szczególnie w kwestii wspomaganych elektrycznie rowerów towarowych oraz ułatwień dla przedsiębiorców, o czym w ankiecie nie było mowy. Idąc za przykładem Londynu warto zastanowić się również nad wydzieleniem strefy Ultra Niskiej Emisji (*Ultra Low Emission Zone*) oraz wyprowadzaniu samochodów z napędem spalinowym z centrum miasta, by stworzyć przestrzeń i zachęcić do korzystania z rowerów towarowych i innych pojazdów bezemisyjnych w dostawach w centrum miasta.
- Samochód elektryczny zajmuje tyle samo miejsca, co samochód z silnikiem spalinowym. Nie chciałbym, żeby za 5-10 lat wrocławskie korki były takie same jak dziś, jedynie z tą różnicą, że będzie w powietrzu mniej spalin. Dlatego też nie wolno zapomnieć o szerszej polityce mobilności, która zakłada priorytet dla ruchu pieszego i rowerowego oraz komunikacji publicznej nad samochodami. Na marginesie warto wspomnieć o zanieczyszczeniach z tarcz hamulcowych czy ścierania opon, które nie znikają po zmianie silnika na elektryczny. Oczywiście kwestią jest także wpływ intensywnego ruchu samochodowego na wypadki i śmiertelność uczestników ruchu drogowego, koszty wyjazdów służb do takich wypadków, nieproporcjonalnie wysokie koszty utrzymania infrastruktury drogowej w stosunku do przepustowości czy też fakt, że dzieci i osoby starsze nie mogą prowadzić aut. Z wyżej wymienionych powodów elektromobilność nie może stanowić furtki, która umożliwi podtrzymanie dzisiejszego, niezdrowego stanu, w którym po mieście porusza się tak dużo prywatnych samochodów.
- Autobusy elektryczne TAK! Rowery elektryczne TAK! Sponsoring prywatnych samochodów NIE!



- Bardzo słaba ankieta. Mam wrażenie, że część pytań zakłada, że elektromobilność to głównie samochody elektryczne. Ani słowa o tramwajach? Założenie, że każdy jest kierowcą?
- Fajnie by we Wrocławiu pojawiło się kilka autobusów elektrycznych by można przekonać się na żywo.

ROZWÓJ INNYCH SPOSOBÓW PRZEMIESZCZANIA SIĘ

- Dla mnie to we Wrocławiu powinien być bardziej rozwinięty transport rzeczny. Jest pięć rzek mnóstwo kanałów... przed II wojną światową było mnóstwo łódek, tramwaje wodne i tak dalej. Teraz jest to w ogóle nie wykorzystywane. Tym bardziej że Wrocław jest coraz bardziej zakorkowany.
- Samochody elektryczne są dzisiaj tym samym czym była żarówka energooszczędna zanim wymyślono LEDy. Przyszłością są samochody napędzane wodorem.
- Rozwój tramwajów autonomicznych jak np. w Berlinie (Siemens). Szersze badania potrzeb użytkowników i kierunków rozwoju, a nie wdrażanie starych koncepcji.

SPRZECIW DLA DOTOWANIA ELEKTROMOBILNOŚCI

- Zamiast wydawać dodatkowe pieniądze na fanaberie, proszę przestańcie rujnować miasto. Lepiej ze smogiem walczyć przez podłączenie wszystkich do miejskiej sieci ciepłowniczej, a nie przez tworzenie jakichś buspasów, czy innych wykluczających projektów.
- Elektromobilność to utopijna fantazja ekoterrorystów!!! Wprowadzanie na siłę idiotyzmów za podatki ludzi ciężko pracujących!!! Zero jakichkolwiek dotacji na te bzdury!!
- Strategia nie ma sensu. Po co się pytacie ludzi? Od czego jest Biuro Rozwoju Wrocławia? To jest część UM Wrocławia więc powinni wiedzieć jak miasto ma się rozwijać. W momencie powzięcia wiedzy o tym, że to nie samochody trują, tylko piece, całe naciski na elektromobilność są bezprzedmiotowe.



- Fundowanie jakiejś formy transportu wybranej, z reguły bardziej majątnej (mogącej zapłacić za wóz/rower/hulajnogę na minuty) grupie mieszkańców z publicznych pieniędzy jest głęboko niestosowne. Działania Wrocławia powinny polegać na poprawianiu jakości życia ogółu obywateli i jak najskuteczniejszym wydatkowaniu środków, nie na uprzywilejowaniu nielicznych grup. Najlepszy efekt poprawy jakości powietrza przynosi zmiana sposobu ogrzewania budynków. Transport ma minimalny wpływ na smog we Wrocławiu, zmniejszyć go najłatwiej przez dokończenie zaległych inwestycji drogowych, zmniejszenie liczby niepotrzebnych hamowań, poprawę stanu nawierzchni (każde hamowanie, nawet elektrykiem, to zużycie klocków i opon) i zaprzestanie walki ze zmotoryzowanymi przejawiającej się w korkowaniu miasta nie zawsze logicznymi decyzjami.
- Szanowni Państwo, jak wiadomo największym źródłem zanieczyszczenia powietrza nie tylko w miastach, ale i generalnie w całym kraju jest nie transport drogowy, lecz przemysł oraz niska emisja pochodząca z domowych systemów grzewczych. Wdrażanie kosztownej elektromobilności nie przyczyni się w dłuższej perspektywie do poprawy jakości powietrza w mieście w sposób warty odnotowania, a pochłonie środki, które mogłyby być przeznaczone na przykład na masową modernizację pieców mieszkańców miasta. Samochody elektryczne są przy obecnej technologii rozwiązaniem niepraktycznym, które w codziennym użytkowaniu w każdym aspekcie przegrywa w konfrontacji z samochodami spalinowymi - poczynając od chociażby zasięgu, ceny, czasu uzupełniania „paliwa”, żywotności (ogniwa), osiągów. Dlatego w mojej opinii, aby zadziałać na korzyść środowiska należy przede wszystkim skupić się na przemyśle i niskiej emisji, nie działaniach pozorowanych pod publiczność, jak właśnie kosztowna elektromobilność. Ponadto, jako wieloletni mieszkaniec miasta apeluję, by zaprzestano odgórnego ograniczania przepustowości ruchu drogowego w mieście, które odczuwamy wszyscy, także pasażerowie MPK i użytkownicy elektrycznych samochodów z wypożyczalni (nawiasem mówiąc, jedna z nich niedawno zniknęła z Wrocławia, co wiele mówi o popycie na tego rodzaju usługę). Łączę wyrazy szacunku
- Ankieta, którą przyszło mi wypełniać to popis czystej myśli socjalizmu populistycznego. Idea Fix administracji miasta jest taka, że na siłę trzeba wprowadzić pojazdy elektryczne, choćby miało to pogłębić dług miejski. Brak propozycji rozwiązań z szerszego wachlarza pomysłów. Wnioskuje, iż Urząd Miasta nie ma już żadnych wartościowych pomysłów na Wrocław. Jest to tragedia!



- Tak jak wspomniałem we wcześniejszych etapach ankiety, promowanie elektromobilności to duży błąd.
 - 1) spaliny stanowią niewielką część smogu w polskich miastach - jak można zaobserwować, jakość powietrza w ciągu ostatniego miesiąca dramatycznie się pogorszyła, pomimo że ilość samochodów na ulicach wyraźnie zmalała. Dowodzi to jedynie, że największym problemem są nieodpowiedzialni ludzie palący śmieciami w kominkach i to w walkę z tym procederem należałoby włożyć więcej środków i wysiłków;
 - 2) istnieje dużo lepsza alternatywa dla samochodów elektrycznych w postaci samochodów wodorowych - wytwarzanie wodoru w procesie elektrolizy wody (istnieją działające i wydajne stacje używające energii słonecznej do elektrolizy wody) jest dużo bardziej ekologiczne, niż wytwarzanie energii elektrycznej na skalę przemysłową, samochody wodorowe mogą szybciej przemierzać duże odległości i nie ma problemu z ich naprawami i utylizacją;
 - 3) faworyzowanie samochodów elektrycznych przyczynia się do spowolnienia pozostałego ruchu drogowego, a jak dobrze wiadomo, to właśnie częste ruszanie powoduje nie tylko emisję największej ilości spalin, ale przede wszystkim dużo bardziej szkodliwych związków (spalanie niecałkowite) - aby temu zaradzić należy przede wszystkim upłynnić ruch, czyli zaprogramować „zieloną falę”, poszerzyć drogi (przede wszystkim tam, gdzie to możliwe, przenieść ścieżki rowerowe na chodnik), zwiększyć ilość miejsc parkingowych (mniej bezsensownego krążenia w poszukiwaniu miejsca) i zastąpić modę stosowania progów zwalniających budowaniem „bezkolizyjnych” przejść dla pieszych lub przejść dla pieszych zsynchronizowanych z „zieloną falą”;
 - 4) faworyzowanie posiadaczy pojazdów elektrycznych, zwłaszcza poprzez zamykanie części miast dla pozostałych pojazdów, przyczyni się do pogłębienia podziału między „klasą średnią”, której na pojazdy elektryczne nie stać, a zamożniejszymi obywatelami.
- Miasto nie powinno wydawać pieniędzy podatników na rozwój elektromobilności. Wielu mieszkańców nie stać na zwykły nowy samochód, a co dopiero elektryczny. Pieniądze podatników powinny być wydawane na podstawowe potrzeby. Rozwojem nowych technologii efektywniej zajmą się prywatne przedsiębiorstwa, finansując rozwój z własnych środków.
- Nie trzeba pchać kijem Odry, żeby płynęła. Auta elektryczne muszą naturalnie stanieć, zwiększyć swój zasięg kilometrowy i skrócić czas ładowania. To naturalna droga rozwoju jak np. ze smartfonami. Wystarczy nie przeszkadzać, a pieniądze przeznaczyć na remonty dróg i obwodnic, a nie jakieś durne dofinansowania.



- Nowe badania wskazują, że samochody tylko rozganiają pyły, które już opadły a pochodzą z pieców starego typu. Zamiast brnąć w ślepią uliczkę lepiej dofinansować wymianę pieców na ekologiczne. Jeśli chodzi o komunikację, wprowadzenie zielonej fali w większym stopniu ograniczy emisję zanieczyszczeń niż elektromobilność.
- Produkcja aut elektrycznych jest skrajnie nieekologiczna i ma destrukcyjny wpływ na środowisko.
Samochody elektryczne są nieefektywne i mają niewielkie osiągi.
Obecna sytuacja pokazuje, że smog nadal się utrzymuje w dużych miastach pomimo tego, że ruch samochodowy praktycznie ustał. Krótko mówiąc, nie tędy droga. Niech władze skoncentrują się na wymianie pieców, jeśli chcą naprawdę walczyć ze smogiem.
- Cała ta strategia ma za zastoną ochrony zdrowia, wyciągnąć od ludzi pieniądze! Kopalnie litu, są szkodliwe dla środowiska, przy produkcji samochodów elektrycznych wytwarza się więcej dwutlenku węgla niż samochód spalinowy zużywa przez 10 lat, a zużyte baterie elektryczne to cykająca bomba zanieczyszczająca środowisko.
- W warunkach polskich wszystkie pojazdy elektryczne są de facto opalane węglem brunatnym w elektrowni w Bełchatowie, więc co to za dyrdymały o zerowej emisji? Bez zmiany struktury energetycznej zerowa emisyjność to *wishful thinking*.
- Nie wszyscy chcą samochody elektryczne. Wysokie koszty eksploatacji. Nikt poza ASO ich nie naprawi. To nie samochody a piece węglowe powodują smog, co każdy w czasie epidemii widzi.
- Nie należy wprowadzać tego rodzaju pojazdów, ponieważ koszt utylizacji będzie na pewno wyższy niż czas użytkowania.
- Miasto robi wszystko aby utrudnić poruszanie się po mieście. Skoro korzystając z dotychczasowych środków transportu nie można się sprawnie przemieszczać po co wprowadzać kolejne przywileje dla garstki osób kosztem ogółu i zastawiać ulice elektro-śmieciami.
- Niestety Polacy nie wierzą w elektromobilność, nie wierzą w czyste powietrze.



Uwierzą w czyste powietrze jeśli odjeżdżający z pod świateł lub przystanku autobus nie będzie prowadził do duszności. Jeśli w czerwcu na Placu Solnym nie będzie słycać klekoczących starych pojazdów. Jeśli będzie widać służby badające stan techniczny busów na Joannitów. A na końcu jeśli Wrocław pochwali się tym ile mniej zanieczyszczeń wdychamy dzięki tym wszystkim regulacjom.

Najważniejsze aby celem były czyste powietrze a nie sama elektromobilność. Oddelegować realizację jak największej liczby zadań, procesów na wolny rynek gdyż on jest wydajniejszy niż państwowe organizacje.

- Powinniśmy się skupić w mieście na zapewnieniu zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców, a następnie wdrażać kolejne pomysły i polityki. Frustracja mieszkańców narasta ze względu na zaniedbania w transporcie publicznym, inwestycjach drogowych, braku planowania przestrzennego, rozbudowywania miasta na obrzeżach, smogu z kominów mieszkań, stworzenia nowego studium i polityk, z których nic nie jest realizowane bądź jest realizowane wybiórczo. I wydaje się, że tworzenie kolejnej strategii, która obejmuje mało znaczący obszar, a angażuje środki publiczne, należałoby wstrzymać i postarać się zająć bardziej palącymi problemami.
- Autobusy zero emisyjne nie są konieczne wobec ich kosztu względem hybryd. Emisja z autobusu zero emisyjnego jest.... tylko że w miejscu powstania energii... Samochody elektryczne obecnie są za drogie i za mało wydajne uwzględniając nawet dopłaty.
- Coraz więcej opracowań wskazuje, że przemysł pojazdów elektrycznych ma pokaźny ślad węglowy; ogromnym problemem środowiskowym jest wytwarzanie i utylizacja baterii.
Niestety, bez technologicznego przełomu będziemy żyli w świecie sztucznej symulacji proekologicznych działań w postaci dopłat, dofinansowań - z pożytkiem dla „ekologicznych” koncernów, a bez wymiernego zysku dla środowiska i ludzi.
- Zmuszanie podatników do finansowania „projektów elektromobilnych” to bandytyzm i zwiększanie poziomu korupcji. Technologia zmienia się w takim tempie, że urzędnicy nie mają szans za nią nadążyć. Nie marnujmy pieniędzy podatników, zbliża się wielki kryzys gospodarczy.



- Przede wszystkim nie powinno się dyskryminować posiadaczy pojazdów z silnikiem benzynowym czy diesla. Obecny okres w sposób oczywisty wskazuje, że związek między smogiem a ruchem samochodowym jest znikomy. W żaden sposób nie powinno się przeznaczać środków publicznych na niszowe branże jak pojazdy elektryczne. Są one zbyt drogie, mało dostępne i nie na kieszeń Polaka.
- Elektromobilność w postaci wypożyczalni pojazdów elektrycznych powinna być moim zdaniem zapewniana przez prywatne firmy bez wsparcia ze strony środków publicznych. W ten sposób będzie odpowiadać realnym potrzebom konsumentów. Niedopuszczalne są dla mnie próby dyskryminowania osób jeżdżących pojazdami zasilanymi benzyną, mam nadzieję, że w władze Wrocławia nie będą realizować takiej polityki. To by tylko sprawiło, że duża liczba osób słusznie poczuła by się wykluczona, a w konsekwencji zwolniona z odpowiedzialności za nasze wspólne miasto.
Uważam, że dobrym pomysłem jest zakup energooszczędnych autobusów, choć niekoniecznie muszą to być pojazdy całkowicie elektryczne.
Proszę również nie używać w dokumencie określenia „zeroemisyjne” w stosunku do pojazdów elektrycznych, ponieważ to określenie jest nieprawdziwe i wprowadza w błąd. Emisja zachodzi w elektrowni produkującej prąd dla tego rodzaju pojazdów.
- Uważam że w obliczu trudności jakie trapią wrocławskie tramwaje oraz ich infrastrukturę, w obliczu wielu głównych arterii miejskich w stanie skandalicznym (od wojny świeci tam nawierzchnia kamienna), Wrocławska strategia rozwoju elektromobilności jest ideą chybioną.
- Samochody tworzą problemy nie tylko z emisją spalin. Nie zapominajmy o skażeniu choćby azbestem z okładzin hamulcowych. Pamiętajmy o kilkudziesięciu bezpośrednich zabójstwach ludzi rocznie na terenie Wrocławia przy ich użyciu. Jestem przeciwny wydawaniu publicznych pieniędzy na sponsorowanie multimiliardowej branży motoryzacyjnej i prywatnych środków transportu (prowadzących do licznych chorób i obciążających NFZ w dramatyczny sposób). Małe pojazdy elektryczne to przyszłość miast (LEV). Konsumują o wiele mniejszą przestrzeń i pozwalają na funkcjonowanie i czysty transport na ostatniej mili - rowery cargo. Wybudować prawdziwe drogi rowerowe a nie półśrodki.
Strefa czystego transportu powinna być wolna od samochodów, tzw. super-kwadrat. Można wyobrazić sobie stare miasto jak środek ronda wokół którego odbywa się ruch samochodowy a w środku jest zakaz wjazdu.



Zaoszczędzone pieniądze najlepiej przeznaczyć na przedszkola, trudniej zapisać tam dziecko niż naładować elektryczny samochód.

OPINIE DOT. ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI (SAMOCHODÓW)

- Rozwój elektromobilności nie polega na wymuszaniu tego rodzaju transportu, przez restrykcje jak zakaz wjazdu samochodów spalinowych do centrum miasta czy ograniczanie miejsc parkingowych wyłącznie dla pojazdów elektrycznych. Samochody elektryczne same w sobie są dobrym środkiem transportu w mieście, lecz jedynie na użytek codzienny, gdzie ładujemy je w domu przez noc, nie tracąc czasu na czekanie aby samochód naładował się na stacji benzynowej czy w centrum miasta, dodatkowo zajmując miejsce parkingowe, których deficyt we Wrocławiu jest wyraźny. Zamiast stacji ładowania w takich miejscach, lepszym pomysłem byłaby rozbudowa takiej infrastruktury na osiedlach mieszkalnych, gdzie mieszkańcy nie mają możliwości ładowania samochodów elektrycznych w trakcie przebywania w domu, co praktycznie wyklucza możliwość zakupu samochodu zasilanego jedynie akumulatorami. Ponadto wydzielanie buspasów, kosztem pasów ruchu dla innych uczestników ruchu drogowego jest zdecydowanie niekorzystnym ruchem dla Wrocławia, mimo że moim subiektywnym zdaniem korki nie są wybitnie duże, powiększanie ich w ten sposób nie przyniesie skutków w postaci zwiększenia ilości samochodów elektrycznych czy osób poruszających się komunikacją miejską, ponieważ po prostu wygodniej im jest poruszać się własnym środkiem transportu. Zwiększy to natomiast emisję samochodów spalinowych, których siłowe wykluczenie jest niemożliwe, a niestety bardzo dużo osób porusza się starymi i bardzo szkodliwymi samochodami, ponieważ nie stać ich na zmianę na lepsze auto. Obecnie zapotrzebowanie na energię elektryczną wciąż rośnie, przy czym rośnie też jej cena, co eliminuje również aspekt ekonomiczny, samochody elektryczne stają się droższe od samochodów spalinowych. Odnawialne źródła energii aktualnie nie są na tyle istotnym źródłem, aby wyeliminować elektrownie węglowe, więc znaczne zwiększenie zapotrzebowania na prąd tylko nasili emisję szkodliwych substancji przez elektrownie. Jeśli chodzi o hałas, to jest to najmniej istotny aspekt, jednak chciałbym tylko podkreślić, że nawet jeśli po mieście poruszałyby się tylko samochody elektryczne, hałas nie zmniejszy się ponieważ źródłem hałasu nie są już silniki, a sam szum przejeżdżających pojazdów, tarcie opon o nawierzchnię czy tramwaje.
- Przede wszystkim dofinansowania do zmiany samochodów, tak aby cena była zachęcająca dla nowych użytkowników. Gdybym kupował nowy samochód to patrzyłbym zapewne przede wszystkim na cenę. A mając do wyboru dwa samochody - benzyna/diesel lub elektryczny w tej samej cenie, wybrałbym



elektryczny. Gdyby elektryczny był znacznie droższy, wybrałbym tańsze rozwiązanie, ze względu na brak wymaganych środków finansowych.

- Miasto musi zrozumieć, że ludzie głównie swoje samochody ładować będą w domu, dlatego super rozwiązaniem byłoby ustalić warunki dla deweloperów, aby były tworzone miejsca na ładowarki, parkingi na auta elektryczne/ hybrydowe.

- Jestem posiadaczem samochodu elektrycznego od ponad roku. Mieszkam w bloku i jest to wyzwaniem. Korzystam póki co z szybkich ładowarek rozsianych po mieście (głównie Orlen i GreenWay), ale zazwyczaj wymaga to specjalnego podjechania tam i spędzenia godziny. Nie jest to koniec świata, ale wraz ze wzrostem popularności EV zdarzają się też kolejki do tych ładowarek.

Jedną z największych zalet EV jest to, że mogą się ładować spokojnie przez noc, żeby rano móc wyjechać „z pełnym bakiem”. Niestety dla mieszkańców bloków jest to niemożliwe (nawet posiadając miejsce w garażu podziemnym wyciągnięcie gniazdka wymaga zgody zarządcy/wspólnoty/spółdzielni, co jest ciężkie (lub w moim przypadku niemożliwe) do uzyskania.

Dlatego wydaje mi się, że najlepszym rozwiązaniem byłaby sieć słupków (ładowarek AC) do ładowania samochodów elektrycznych rozsianych po wrocławskich osiedlach, szczególnie blokowiskach (Nowy Dwór, Kozanów, Gaj, Tarnogaj, itd. itp.), tak, aby właściciele mogli na noc zostawiać tam samochody i na piechotę podejść do domu. Zazwyczaj nie jest potrzebne ładowanie co noc, więc kilku użytkowników mogłoby korzystać z jednego słupka.

Wydaje mi się, że świetnym rozwiązaniem mogłoby być wykorzystanie latarni ulicznych. Są ogólnodostępne technologie, które pozwalają łatwo przerobić taką latarnię, tak, aby samochód mógł się do niej podłączyć i pobrać opłaty za ładowanie. Widziałem takie rozwiązanie w Londynie.

Moim zdaniem lepiej rozmieszczać takie punkty wśród miejskich „sypialni”, a nie koncentrować je w centrum miasta, gdzie wiele osób nawet nie ma powodu się zjawić, a musiałyby specjalnie tam jechać jednocześnie zwiększając ruch.

- Tylko ładowarki AC do 22 kW lub DC do 50 kW.
- Bardzo będzie mi brakować systemu Vozilla, uważam że to wielka strata dla wizerunku miasta.



- Proszę przywrócić Vozillę Wypożyczalnię samochodów elektrycznych. Utworzyć strefę czystego transportu czyli strefy, do których mogą wjechać pojazdy niespalinowe. Idealnym miejscem będzie ring wokół Rynku.
- Punkt ładowania samochodów elektrycznych na Wielkiej Wyspie. Dembowskiego/Kasprzaka/Okrzei/Nulla.
- Wsparcie Miasta w rozwoju punktów ładowania w miejscach wspólnot mieszkaniowych, zakładach pracy. Większość mieszka w mieszkaniach i bez możliwości ładowania będzie rezygnowało z zakupu EV.
- Możliwość korzystania z aut na minuty w dłuższym zakresie (weekendowy wyjazd na wieś, nad jezioro).
Auta do przewożenia większych gabarytów minuty (nie trzeba wymieniać/kupować większego auta, dlatego, że czasem trzeba przewieźć coś większego).
- Elektromobilność nie rozwiąże problemu korków w mieście.
 1. Ważniejsze jest zlikwidowanie przystanków MPK zbyt blisko siebie - przyspieszenie czasu przejazdu środkami komunikacji zbiorowej.
 2. Przystanki autobusowe i tramwajowe w tym samym miejscu, a nie jeden przed światłami, drugi za światłami. Jak pasuje mi tramwaj i autobus, czekam na 1 z 2 przystanków. Przyjeżdża mi pasujący tramwaj na drugim przystanku i nie da się szybko przejść lub jest czerwone dla pieszych.
 3. Tory tramwajowe nie mogą biec środkiem jezdni, to powoduje, że przystanki tamują ruch aut. Przechodzenie przez pół jezdni jest też niebezpieczne. A często przystanki nie są wypoziomowane z podłogą autobusów i tramwajów (co jest standardem np. w Warszawie).
 4. Należy się skupić na wylotach aut z miasta, upłynniać punkt po punkcie (estakadami, tunelami), tak, aby wyjazd z miasta był jak najszybszy. Parkingi Park&Ride dla wszystkich, tory tramwajowe poprowadzone na obrzeża miasta. Mniejsza ilość przystanków spowoduje przyspieszenie przejazdu.Elektromobilność to tylko dodatek do tego, co trzeba zrobić najpierw. Sam po prostu kupiłem własną hulajnogę elektryczną, ale niestety wiele ścieżek i chodników nie nadaje się do jazdy. Przejazd przez centrum czy Rynek jest zwyczajnie ciężki i często niebezpieczny. Przejazd np. na Pl. Dominikańskim blisko szybko jadących aut, nawierzchnia jest bardzo wyboista, szczególnie przy torowiskach, które są w fatalnym stanie... Przejazd podziemny - kostka brukowa,



fatalna nawierzchnia dla hulajnóg. Z rowerów miejskich korzystałem kilka razy i raczej je omijam. Są ciężkie, często w złym stanie technicznym.

- We Wrocławiu mieliśmy wypożyczalnię aut elektrycznych, ale niestety stała się nieopłacalna. Więc Wrocław robi krok w tył z elektromobilnością.
- Ogólnodostępne stacje ładowania w miejscach publicznych (centra handlowe, dworce, przystanki, restauracje itd.) dla prywatnych pojazdów elektrycznych typu rower czy hulajnoga.
- 1. Miasto natychmiast powinno zacząć używać pojazdów elektrycznych (pojazdy służbowe, straż miejska, MPWiK, zakupy dla wrocławskiej policji) - powinno dawać przykład.
 2. Natychmiast zakup autobusów elektrycznych - szczególnie dla linii jeżdżących po centrum.
 3. Stacje ładowania - gdzie mają ładować ludzie, którzy nie mieszkają w domach jednorodzinnych?
 4. Niższe stawki za parkowanie w centrum dla pojazdów elektrycznych.
- W sytuacji, gdy średnie zużycie energii w aucie elektrycznym wynosi 18kWh/100km natomiast w ruchu miejskim dzięki odzyskowi energii, *eco-drivingowi* i braku zużycia w postoju udaje się je zmniejszyć niemal do poziomu 10 kWh, miasto powinno się skupiać w pierwszym rzędzie na bodźcach skutkujących elektryfikacją pojazdów, które dużo jeżdżą po samym mieście: taksówek, dostawców jedzenia, kurierów.
- 1. W ramach edukacji należy pokazać mieszkańcom jak wygląda produkcja akumulatorów/baterii zasilających pojazdy elektryczne i ich utylizacja, recykling. Powinno być to zestawione ze śladem węglowy jaki pozostawia pojazdy spalinowe różnej klasy emisji spalin.
 2. Wprowadzanie elektomobilności powinno być promowane przez mieszkańców - kampania informacyjna. Prezydent miasta nie powinien nagrywać filmików i robić popisów w social mediach, że to on wprowadził, wymyślił. W kampanii muszą uczestniczyć mieszkańcy. Trzeba ich angażować w sprawę.
 3. Strategia jest ważna, ale bardzo ważnym elementem jest jej realizacja - należy określić horyzont czasowy np. na dekadę. Brak realizacji danego elementu należy mieszkańcom wytłumaczyć - podsumowania roczne z działań, które przedstawia dana jednostka w sposób pisemny - publikacja różnymi kanałami.



- To będzie miało sens, jeśli będzie można na osiedlach doładować samochód, a nie tylko w jakichś strefach czystej emisji.

- Kierunek elektromobilności w mieście jest jak najbardziej zasadny, jednak głównie powinien dotyczyć dostaw cargo, mieszkańcy powinni chcieć korzystać z istniejącej infrastruktury transportowej i to układ komunikacyjny w mieście należy rozwinąć/ulepszyć. Inwestowanie w kolejne „zabawki” elektromobilne jak hulajnogi, mogą generować więcej problemów i wydatków. Najważniejsze jest kształtowanie świadomości i przekonywanie ludzi, pokazywanie im dlaczego warto zostawić samochód w garażu, albo go sprzedać i korzystać z usług miasta. Nie widzę potrzeby na tworzenie odrębnego (kolejnego) dokumentu, dotyczącego tak wąskiego zagadnienia jakim jest elektromobilności - te zapisy powinny być integralne ze strategią transportu w mieście, więc może warto zrobić zwykły program. Tylko skorelowane działania całego transportu miejskiego we Wrocławiu, przyniosą zakładany efekt jakim jest zmniejszenie szkodliwości na emisję w mieście.

- 1) Rozwojowi elektromobilności we Wrocławiu musi towarzyszyć zmiana źródeł energii, z której są ładowane są pojazdy elektryczne. W przeciwnym razie rozwiązujemy tylko problem lokalny - spaliny - a nie globalny (emisje CO₂). Ponadto ceny energii z paliw kopalnych będą tylko rosnąć, co obniży atrakcyjność aut elektrycznych względem spalinowych. W związku z tym miasto powinno wspierać lub bezpośrednio zaangażować się w budowę instalacji korzystających z odnawialnych źródeł energii (np. farmy fotowoltaiczne z magazynami energii przy zajezdniach lub pętlach autobusowych, na których można by ładować autobusy elektryczne). Logicznym uzupełnieniem takich działań byłoby też rozwijanie *smart grids* - mikrosieci umożliwiających inteligentne zarządzanie energią, z której istotna część pochodzi z OZE. Jak wiadomo, generacja energii z OZE jest zależna od warunków pogodowych, a zatem zdarzają się jej nadpodaże i niedobory. Stąd też w literaturze często wskazuje się na elektromobilność jako istotny element stabilizujący sieci *smart grids* (np. poprzez używanie baterii pojazdów elektrycznych jako magazynów energii wtedy, kiedy w sieci jest nadpodaż energii).
2) Z pewnością elektromobilność może być silnym impulsem do rozwoju gospodarczego Wrocławia. Zakład LG w Biskupicach Podgórnym jest największym w Europie producentem baterii do aut elektrycznych, a w mieście są liczne uczelnie wyższe i ośrodki badawczo-rozwojowe - w związku z czym Wrocław wydaje się mieć podstawy do dalszego rozwoju w tym sektorze (np. w zakresie metod recyklingu baterii litowo-jonowych lub rozwoju innych typów baterii, co



wraz z rozwojem rynku pojazdów elektrycznych będzie coraz ważniejszą kwestią). Trudno dziś wyobrazić sobie inny scenariusz niż dynamiczny rozwój elektromobilności na świecie - na czym Wrocław mógłby skorzystać.

3) W wielu europejskich miastach hulajnogi elektryczne są tak popularne, że zaczynają stanowić problem dla pieszych (ich użytkownicy poruszają się z dużą szybkością pomiędzy pieszymi, hulajnogi porzucane są na środku chodnika...). Z pewnością także we Wrocławiu konieczne będzie takie uregulowanie / edukacja, żeby zniwelować ten problem.

- We Wrocławiu za niedługo przestanie działać wypożyczalnia aut elektrycznych, co za tym idzie Wrocław się nie rozwija w tym kierunku. Jest zbyt mało punktów ładowania na terenie miasta, koszt ładowania jest zbyt wysoki, przez co elektromobilność staje się nieopłacalna.
- Żadnych udogodnień dla prywatnych właścicieli aut elektrycznych jak jazda buspasem. Darmowe parkowanie do czasu aż liczba elektryków na miejscach parkingowych przekroczy np. 50% potem ryczałtowe parkowanie np. za 5 zł. Tylko i wyłącznie stawiać punkty ładowania tam, gdzie są latarnie i obok miejsca parkingowe. Kilkadziesiąt punktów ładowania szybszego niż 20-30 kW w standardzie CSS 2 - chademo to wymysł japoński i nam nieprzydatny.

SPRZECIW DLA OGRANICZEŃ DLA AUT

- Bardzo proszę o zaprzestanie walki z kierowcami, zwężania ulic i wyburzaniu potrzebnej infrastruktury. Proszę się skupić na rozwoju infrastruktury bezkolizyjnej. Wartość transportu publicznego pokazała obecną pandemię - jest niebezpieczny. Wrocławska Polityka Mobilności kompletnie nie brała tego typu okoliczności pod uwagę.
- Proszę o zaprzestanie demolowania organizacji ruchu we Wrocławiu, która niepotrzebnie tworzy kolejne, sztuczne korki. Proszę też o zaprzestanie walić, gdzie popadnie kolejnych ścieżek rowerowych, przez które często albo pasy ruchu są zbyt wąskie (niezgodne z przepisami), albo są likwidowane całkowicie, a droga rowerowa, która powstała na takim pasie i tak przez większość roku świeci pustkami.
- Ostatnie dni pokazały, że samochody nie są przyczyną smogu we Wrocławiu, bo ulice prawie puste, a smog jak był tak jest. A jeśli się upieracie to należy zlikwidować buspasy tam gdzie zabrały pasy ruchu, zlikwidować przejścia naziemne



gdzie to możliwe, aby auta możliwie bez zatrzymywania się przejeżdżały jak najwięcej miasta, wtedy najmniej palą i najmniej szkodzą.

INNE

- Nie dopuścić do głosu stowarzyszenia „Akcja Miasto” oraz Towarzystwa Miłośników Upiększania Wrocławia.
- Dajcie żyć normalnym ludziom...
- I jeszcze jedna rzecz - nie ulegać presji tzw. aktywistów miejskich - ostatnie wybory samorządowe pokazały, że ludzie ci nie mają żadnej demokratycznej legitymizacji dla poparcia swoich postulatów - kierują się oni wyłącznie swoją, nieco oderwaną od rzeczywistości, wizją.
- Opinie w odpowiedziach na pytania.
- Bardzo proszę o remont nawierzchni większości jezdni w Fabrycznej, wybija mi zawieszenie. Elektrycznym pojazdom też podejrzewam powybijania zawieszania i to nie przełoży się na komfort podróży i użytkowania.
- Ergonomia.
- Wrocław zasługuje na czyste powietrze.
- Zakaz wjazdu do centrum miasta samochodów z silnikami diesla nie spełniającymi normy EURO 6.
- Smart City nie polega na tworzeniu wodotrysków, z których będziemy mieli wątpliwą korzyść, tylko na wdrażaniu prostych rozwiązań, które łatwo i szybko poprawią jakość życia mieszkańców. W dobie powszechnej cyfryzacji wszystkiego urząd miejski i miejskie jednostki nie radzą sobie z obiegiem elektronicznej korespondencji. Każdy obywatel ma prawo oczekiwać odpowiedzi mailowej jeśli tak wskaże, a straż miejska i tak wysyła odpowiedzi klasyczną pocztą, marnując papier. Czy nie na tym powinno polegać Smart City? W wielu jednostkach sprawniejszym środkiem komunikacji wciąż jest faks i list niż mail i ePUAP.



Archiwizacja dokumentów wciąż odbywa się w sposób papierowy. To ma być miasto Smart City i Zero Waste? Smart City to również profesjonalna analiza danych, których miasto ma bardzo dużo, a które często pozostają niewykorzystane. Przykładem jest chociażby Wydział Transportu, który jako organizator komunikacji zbiorowej nie korzysta z danych o opóźnieniach tramwajów i autobusów i sam to przyznaje w odpowiedziach na wnioski o udzielenie informacji publicznej. Zejdźmy na ziemię i zamiast wielkich słomianych inwestycji, które podchwycą media, zajmijmy się pracą u podstaw, która poprawi jakość partycypacji i kontaktu urzędu z mieszkańcami.

- W ankiecie brak perspektywy osoby, która nie popiera komunikacji samochodami w ogóle, nie mam możliwości odpowiedzi, że nic nie skłoni mnie do zakupu auta (nieważne, czy elektrycznego, czy nie). Nie mówię tu o tworzeniu nieskończonej liczby możliwych odpowiedzi do zaznaczania, ale może stworzenie pola do wpisania własnej odpowiedzi.
Ponadto samochody elektryczne nie są ekologiczną alternatywą w państwie, w którym większość energii elektrycznej wytwarza się poprzez spalanie węgla. Warto również zastanowić się nad samochodami wodorowymi.
- Zła ankieta, która w nazwie ma mobilność a dotyczy samochodów.
- Samochody prywatne w mieście to przeszłość. Po co je jeszcze faworyzować? Czy nie popełniamy tych samych błędów w kółko?



ZAŁĄCZNIK 2 – FORMULARZ OPINII

Zachowano pisownię oryginalną.

Lp.	Czy uważasz, że jakieś zapisy powinny zostać zmienione? Jeśli tak, prosimy o podanie numeru strony, miejsca w tekście, do którego się odnosisz oraz propozycji zmiany. [numer strony oraz propozycja zmiany]	Czy według Ciebie czegoś zabrakło we „Wrocławskiej strategii rozwoju elektromobilności”? Jeśli tak, jakie elementy / zapisy powinny zostać dodane?	Czy jest coś, czym chciałbyś / chciałybyś się podzielić? Tutaj masz możliwość dodania dodatkowej opinii / dodatkowych wniosków na temat „Strategii”.
1	18 - literówka Częstki vpytu PM10	-	-
2	33 - błąd na grafice - niewłaściwe nazwy firm	-	-
3	str 72, pkt 6.4.1 Wydaje mi się, że 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. Konkretnie mam na myśli mieszkańców „blokowisk” tj. Nowy	-	-



<p>Dwór, Kozanów, Tarnogaj, itd., którzy parkują pod domem na ulicach (brak garaży), a jednocześnie pracują w miejscach, gdzie pracodawca nie ma możliwości instalacji punktów ładowania. Jedyną możliwością ładowania samochodów dla nich jest korzystanie z publicznych punktów ładowania w centrach handlowych lub urzędach, gdzie jednak muszą specjalnie w tym celu pojechać i spędzić kilka godzin. Jeśli wprowadzając plan wdrożenia elektromobilności we Wrocławiu nie chcemy jednocześnie zwiększać ruchu samochodowego w centrum, wydaje mi się, że spora część punktów ładowania powinna zostać umieszczona właśnie na terenie takich osiedli jak Nowy Dwór, Kozanów czy Tarnogaj, aby ich mieszkańcy mogli ładować samochody w nocy i w odległości od domu umożliwiającej im pozostawienie</p>		
--	--	--



	samochodu i powrót do domu.		
4	59 II Cel strategiczny należy rozszerzyć o zakup rowerów elektrycznych dla pracowników urzędu miejskiego i miejskich jednostek organizacyjnych.	W ogóle nie pojawił się temat rowerów elektrycznych, które są coraz popularniejsze w zachodniej Europie.	Należy zauważyć, że samochód elektryczny to wciąż samochód. Zajmuje tyle samo miejsca na ulicy, co samochód spalinowy, więc zamiana pojazdu spalinowego na elektryczny nie spowoduje, że znikną korki. Należy więc skupić się na promowaniu transportu zbiorowego i rowerowego.
5	-	-	Należy ograniczyć przywileje dla samochodów elektrycznych do specjalnych miejsc parkingowych. Nie jest uzasadnione dopuszczanie ich ruchu na buspasach i ulicach wyłączonych z ruchu kołowego. Powoduje to opóźnienie komunikacji zbiorowej (ulica Trzebnicka pod wiaduktem) i pogarsza bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów (Szewska i świętej Jadwigi).
6	73 Punkt 6.4.2. Smart city to również bieżąca analiza danych przez poszczególne jednostki urzędu miejskiego czy też elektroniczna korespondencja z obywatelami. Urząd miejski ma tutaj jeszcze wiele do poprawy. Zamiast głośno	-	-



	<p>opowiadać o smart city w kolejnym dokumencie, z którego nic nie wyniknie, lepiej skupić się na pracy u podstaw. Mieszkańcy wciąż otrzymują listownie korespondencję ze straży miejskiej. Czy w drugiej dekadzie XXI wieku tak trudno wysłać maila?</p>		
7	<p>73 „Ładowanie w MIEJSCU PUBLICZNYM” - miasto nie powinno zachęcać do indywidualnego transportu samochodowego, nawet niskoemisyjnego. Samochód pozostaje samochodem i zajmuje dużo miejsca (miejsca parkingowe, jezdnie) w stosunku do efektywności. Takie ułatwienia generują również ruch, który może powodować korki, w których stoją również samochody spalinowe. Lepiej promować inne środki transportu.</p>	-	<p>Miasto nie powinno wspierać indywidualnego transportu samochodowego, nawet niskoemisyjnego.</p>
8	<p>34 - zmienić kolor znaczników stacji planowanych, których nie widać</p>	-	-



9	96 - Należałoby rozbudować monitoring wdrażania Strategii	-	-
10	Str.1. Strona tytułowa z samochodem źle wyraża pojęcie mobilności, które zostało zdefiniowane m.in. we Wrocławskiej Polityce Mobilności. Zmiana na slajd zawierający na pierwszym planie transport publiczny, rower, hulajnogę i dopiero auto wpisywałoby się w definicję ujęta w.w. dokumencie. We Wrocławiu był zlot rowerów cargo, skontaktujcie się z organizatorami i użyjcie ich logo z wtyczka elektryczną	-	-
11	str. do 24 Brak badania skażeniem azbestem z klocków hamulcowych z aut, oraz gumy z opon.	Tego typu skażenia plus oleje i inne płyny eksploatacyjne pozostaną przy elektrycznych samochodach.	-
12	str 34. Do dzisiaj jednak nie stworzony transportu towarów opartego na rowerach transportowych.	Należy również brak zachęt do używania elektrycznych rowerów transportowych dla przedsiębiorców - taki jak ma np. Gdynia.	-



13	str. 47, logo auta reprezentujące myląco elektromobilność	-	-
14	str. 50 ponownie logo samochodu reprezentującego elektromobilność i zapotrzebowanie na energię elektryczną	Jest wrażenie że za elektromobilnością stoją koncerny samochodowe chcące wcisnąć swój produkt	-
15	Str. 87, pkt 11 tramwaj wodny OK. Elektryczne barki wodne dowożące towary wprost do centrum miasta i hub przeladunkowy na elektryczne rowery cargo.	To nie bajki a ominięcie korków tworzonych przez samochody (tak również elektryczne) i efektywność, która daje najwięcej oszczędności CO2. Firma DHL już przedstawia swoich kurierów na takie rowery. Potrzebna marchewka od miasta. Eco samo przyjdzie :)	W zasobach miejskiej biblioteki jest dobra książka w tych tematach: Być jak Kopenhaga (Colville-Andersen, Mikael) Temat dobrze myślę znany również oficerom rowerowym. Firma konsultacyjna: https://copenhagenize.eu/projects-planning-urban-design
16	Str. 87 Brakuje punktu podniesienia efektywności transportu. Jeśli jedno auto wiezie tylko jedną osobę to żadne miasto nawet i elektrycznych aut nie pomieści i jest skazane na korki i porażkę. Widać to na przykładzie rozlewania się miast USA i wymieraniu centrów miast zabudowanych autostradami.	PODNIESIENIE EFEKTYWNOŚCI TRANSPORTU ELEKTRYCZNEGO - nie dadzą tego auta! Autobusy, rowery, UTO, PIESI.	Jesteśmy osaczeni w kulturze zachwyty nad autem, co jest strasznym błędem. Mieszkam we Wrocławiu i od 2,5 ani razu nie pojechałem do pracy autem! Ani razu nie odwiozłem dziecka do szkoły/przedszkola, wszystko ogarniam rowerem cargo. A zaczęło się to od tego wystąpienia: https://youtu.be/pX8zZdLw7cs



17 -		<p>Strategia chaotyczna i o niczym. Co to za cel „Koordynacja i wspieranie budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych”? Ilu stacji? Gdzie? Na jakich zasadach mają powstać? Cele powinny być mierzalne. 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 miernej jakości strategii.</p>	<p>Cała strategia jest 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 i marzeń autorów opracowania, 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 jest rzeczywisty cel operacyjny w tym wypadku, jaki np. ma być procentowy udział taboru elektrycznego za 3-5 lat? 100 str. tekstu z których jedyny wniosek jest taki, że miasto chce wspierać elektromobilność. Po co ten dokument w ogóle powstaje?</p>
------	--	--	---



ZAŁĄCZNIK 3 – STANOWISKA RAD OSIEDLI

Zachowano pisownię oryginalną.

Rada Osiedla Maślice

1. str. 68 - aktualizacja tabeli nr 16 o aktualne nazwy pętli autobusowych np. 127 Zwycięska - Maślice (ul. Kozia).

2. str. 95 - analiza oddziaływania na środowisko - ten fragment raportu należy rozbudować. Pierwszym aspektem jest wpływ produkcji i utylizacji (recykling) baterii z pojazdów elektrycznych. Drugi aspekt to zestawienie żywotności pojazdów spalinowych i napędzanych źródłami alternatywnymi. Trzeci aspekt to użycie badań Europejskiej Federacji Cyklistów jako ciekawostki a nie głównego argumentu. Potrzeba wskazać badania pokazujące wpływ na środowisko produkcję, użytkowanie oraz utylizację/recykling pojazdów spalinowy oraz elektrycznych (o napędzie alternatywnym). Większy nacisk musi zostać położony nie na porównanie samochód - rower, a na samochód z silnikiem tradycyjnym i alternatywnym. Przez to należy trafić do kierowców pojazdów spalinowych, wskazując im m.in. walory środowiskowe.

3. Ogólnodostępna stacja ładowania na każdym osiedlu (rozumiane jako jednostka pomocnicza miasta) - wykonanie mapy zawierającej prognozy rozbudowy mieszkaniowej do 2030 Wrocławia z naniesieniem proponowanych punktów lokalizacji stacji. Należy przy tym uwzględnić fakt, by mieszkaniec mógł skorzystać z ładowania w swoim miejscu zamieszkania w myśl hasła - załatw jak najwięcej spraw na swoim osiedlu. Oczywiście duże osiedla złożone z kilku mniejszych np. Pilczyce - Kozanów - Popowice Płn. powinny zawierać odpowiedni więcej ogólnodostępnych stacji do ładowania - np. analiza powierzchni i liczby ludności oraz zarejestrowanych pojazdów na osiedlu. Ponadto wprowadzenie stacji ładowania na parkingach P&R.

4. Położenie mocnego akcentu w planowaniu przestrzennym (konkretne zapisy i aktualizacja MPZP tam gdzie można) oraz realizacji inwestycji infrastrukturalnych tj.:

- układ zabudowy zapewniający przewietrzanie miasta i jednocześnie naprawienie w miarę możliwości popełnionych błędów. Dotyczą one nadmiernej zabudowy/rozbudowy miasta, w tym zabudowy kanałów napowietrzających i cennych terenów przyrodniczych,
- wprowadzenie i nie usuwanie 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 w na wrocławskich osiedlach wraz z wprowadzaniem stref czystego transportu,
- wprowadzenie linii autobusowych jeżdżących południkowo oraz tzw. „0” łączących sąsiednie osiedla i dowożących do ważnych punktów na mapie miasta.

5. Zaznaczenie w dokumencie chęci mocnej współpracy z:

- deweloperami, wspólnotami i spółdzielniami mieszkaniowymi,
 - wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi np. centra handlowe, supermarkety dyskontowe,
- w celu budowy stacji ładowających na swoich terenach dla mieszkańców/klientów.

Rada Osiedla Psie Pole - Zawidawie

Czy uważasz, że jakieś zapisy powinny zostać zmienione? Proszę podać numery stron i propozycje zmiany.

Brak.

Czy według Ciebie czegoś zabrakło we „Wrocławskiej strategii rozwoju elektromobilności”? Jeśli tak, jakie elementy / zapisy powinny zostać dodane?

Pisząc o stacjach ładowania pojazdów pisze się z myślą o samochodach. Tymczasem wspieranie elektromobilności „indywidualnej” powinno być ukierunkowane na mniej uciążliwe pojazdy, czyli skutery, rowery i rowery cargo, i głównie do tych pojazdów powinny być dostosowane ogólnodostępne „miejskie” stacje ładowania.

W naszej ocenie należy wspierać zakup rowerów elektrycznych. Dotyczy do zarówno rowerów klasycznych, jak i cargo. Tego rodzaju rowery zwiększają zasięg poruszania się przez osoby starsze lub z ograniczoną mobilnością. Z punktu widzenia naszego Osiedla jest to istotne, gdyż jest to osiedle peryferyjne i odległości pomiędzy nami a innymi częściami miasta są znaczne. Rowery z napędem elektrycznym ułatwiłyby pokonywanie takich tras. Wsparcie to może polegać zarówno na dofinansowaniu zakupów takich rowerów (przykład innych miast europejskich), jak i rozwoju punktów ładowania.

Stawiamy ponadto na rozbudowę 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 drogowego, co najłatwiej osiągnąć rozwijając transport szynowy.

W dokumencie jest mowa o rozwoju wypożyczalni pojazdów współdzielonych. Obawiamy się, żeby nie skończyło się jak z Vozillą, myślę, że inwestorzy/przedsięwzięcie powinni otrzymywać finansowe wsparcie ze strony samorządu (można powiązać je z ceną wypożyczeń aut/skuterów itd.). Inaczej elektryki 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.

Czy jest coś, czym chciałbyś / chciałybyś się podzielić? Tutaj masz możliwość dodania dodatkowej opinii / dodatkowych wniosków na temat „Strategii”.

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.

Rada Osiedla Powstańców Śląskich

Z punktu widzenia Osiedla Powstańców Śląskich zasadne wydaje się rozszerzenie sieci pomiarowej 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 prowadzących przez miasto tranzyt w osiach północ-południe i wschód-zachód, w okresie przed otwarciem AOW. 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.

Istotne są również kolejne inwestycje w rozwój sieci tramwajowej. Choć Osiedle Powstańców Śląskich jest jednym z najlepiej skomunikowanych, istnieją w tym zakresie odpowiednie rezerwy. Priorytetem powinny być inwestycje niwelujące negatywne efekty gwiazdzystego układu tras: ograniczoną przepustowość „węzła” tworzącego się w centrum miasta oraz długi czas przejazdu pomiędzy osiedlami relatywnie nieodległymi, jednak nie posiadającymi bezpośrednich połączeń. Istotnymi trasami powinny być linie:

- w przebiegu tzw. Obwodnicy Staromiejskiej (zwłaszcza w osi ulic Zaporoskiej-Szpitalnej wraz z łącznikiem Grabiszyńska-Legnicka);
- w osi ul. Gajowickiej (a dalej w kierunku Oporowa, a perspektywicznie również zagłębienia inwestycyjnego wzdłuż ul. Kwiatkowskiego lub wręcz do centrum handlu na Bielanych Wrocławskich);
- w osi alei Wiśniowej i Armii Krajowej, a dalej poprzez projektowaną przeprawę nad Odrą na Wielką Wyspę.

Ważkim zagadnieniem będzie również wzmocnienie obsługi komunikacyjnej tzw. Centrum Południowego. Rażące błędy miejskich planistów, którzy w sposób absolutnie bezmyślny doprowadzili do zabudowy przestrzeni w sercu osiedla stricte mieszkaniowego przeskalowanymi obiektami biurowymi, doprowadzą do paraliżu komunikacyjnego nie tylko Osiedla, ale również całej południowej części miasta. Niezbędne są ogromne inwestycje w komunikację zbiorową w tym rejonie.



Konieczne jest tworzenie realnych parkingów P&R, zamiast obiektów-ersatzów, które mają jedynie podbijać statystykę (przykład: parking przy ul. Ślężnej). Dodatkowo parkingi P&R muszą posiadać w najbliższej okolicy świetną ofertę komunikacji zbiorowej oraz wypożyczalnie alternatywnych środków komunikacji.

Odnosząc się do podrozdziału 3.2. – szkoda, że autorzy opracowania bezrefleksyjnie przepisali hasła z miejskich broszur, zamiast zweryfikować rzeczywiste działanie ITS. W rzeczywistość niestety niewiele ma wspólnego z niemal reklamowym przekazem, przy którym pozostano.

Planowanie liczby punktów ładowania jedynie w oparciu o minima 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.

System zachęt do zakupu pojazdu elektrycznego w obecnych warunkach rynkowych musi opierać się na rozwiązaniach finansowych. W przypadkach, gdy wersja zelektryfikowana bywa niemal dwukrotnie droższa od swego tradycyjnego odpowiednika, bariera zakupu jest dla większości społeczeństwa zbyt wysoka. 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.) jest w zasadzie utajonym dotowaniem najbogatszych oraz działaniem wysoce niemoralnym społecznie (czas człowieka zamożnego uznawany za bardziej ważniejszy).