

PIERWSZY WROCŁAWSKI PANEL OBYWATELSKI

RAPORT





▶	1. SŁOWNICZEK	3
▶	2. DLACZEGO WARTO ORGANIZOWAĆ PANELE OBYWATELSKIE?	4
▶	3. Przygotowania do panelu	5
▶	4. Metodologia wyłonienia panelistów – kryteria demograficzne	6
▶	5. Konsultacje otwarte – zbieranie rekomendacji mieszkańców	28
▶	6. Nabór stron, obserwatorów zewnętrznych oraz Zespołu Monitorującego	28
▶	7. Tematyka wrocławskiego panelu	30
▶	8. Program pierwszego i drugiego dnia	30
▶	9. Deliberacja - sposób pracy nad rekomendacjami	34
▶	10. Metoda głosowania	36
▶	11. WYNIKI PANELU	37
▶	12. REALIZATORZY PANELU	48

SŁOWNICZEK



PARTYCYPACJA OBYWATELSKA

udział mieszkańców w podejmowaniu decyzji w sprawach dotyczących ich społeczności. Może być realizowana w różnych formach, np. konsultacji społecznych, budżetu obywatelskiego lub panelu obywatelskiego.

PANEL OBYWATELSKI

panel obywatelski to nowa forma demokratycznego podejmowania decyzji, którą można zastosować na poziomie miasta, państwa, a nawet społeczności międzynarodowej. Na poziomie lokalnym do udziału w panelu obywatelskim wyłania się losowo grupę mieszkańców i mieszkanki danego miasta, z uwzględnieniem kryteriów demograficznych, takich jak płeć czy wiek. Stanowi ona „miasto w pigułce”. Rolą panelu obywatelskiego jest dogłębne przeanalizowanie danego tematu, omówienie różnych rozwiązań, wysłuchanie argumentów za i przeciw, a następnie podejmowanie świadomych i przemyślanych decyzji. Głosowanie następuje po zdobyciu wiedzy przez uczestników panelu (część edukacyjna panelu) i ich wspólnym namyśle nad możliwymi rekomendacjami (część deliberacyjna panelu).

DELIBERACJA

proces rozważania różnych opinii.

REKOMENDACJE

propozycje rozwiązań do wdrożenia w celu rozwiązania problemu poruszanego podczas panelu.

KOORDYNATORZY PANELU

zespół osób odpowiedzialnych za realizację panelu.

EKSPERCI PANELU

przedstawiciele organizacji i instytucji, np. naukowcy, aktywiści, prawnicy, o udokumentowanym dorobku w dziedzinie, której dotyczy panel.

STRONY PANELU

organizacje, instytucje, grupy nieformalne, których działalność jest związana z tematem panelu lub na które bezpośredni wpływ mają kwestie poruszane podczas panelu. Stroną panelu jest również urząd. Działalność stron panelu przede wszystkim związana jest z miastem, w którym realizowany jest panel.

DLACZEGO WARTO ORGANIZOWAĆ PANELE OBYWATELSKIE?

2



Panel obywatelski to prawdziwe spotkanie i realne włączenie mieszkańców i mieszkanki we współdecydowanie o przyszłości miasta, w którym żyją. Warto stosować tę metodę, by dać głos osobom, które zazwyczaj nie włączały się w inne stosowane wcześniej formy miejskiej partycypacji. Losowy dobór panelistów i panelistek opiera się o profil demograficzny zaprojektowany tak, żeby realnie odzwierciedlić strukturę społeczną miasta. To ruch w kierunku demokracji partycypacyjnej, w której podejmuje się starania, żeby usłyszeć i uwzględnić głosy możliwie różnorodnych grup. To jednocześnie wyraz dużego zaufania i okazanie chęci podzielenia się fragmentem władzy przez magistrat z mieszkankami i mieszkańcami oraz uznanie, że to właśnie one/oni są gospodarzami miasta, więc mają prawo decydować o jego dalszych losach.

Wrocław zdecydował się zorganizować panel jako czwarte miasto w Polsce – po Gdańsku, Lublinie i Łodzi (w momencie pracy nad niniejszym raportem trwają przygotowania do panelu klimatycznego w Warszawie). Oznacza to, że w skali kraju jest to nowa dla nas forma demokracji deliberacyjnej – nadal się jej uczymy i dostosowujemy ją do polskich realiów.

To, co wyróżnia panel obywatelski, to część edukacyjna, dzięki której uczestnicy i uczestniczki procesu mają wystarczająco dużo czasu, żeby dogłębnie zapoznać się z tematem – przyjrzeć się głosom eksperckim za i przeciw proponowanym rozwiązaniom. Kolejnym etapem jest część deliberacyjna, która stanowi moment pogłębionej refleksji, a także skonfrontowania postaw oraz opinii z osobami, z którymi być może w innych okolicznościach nie mielibyśmy okazji się usłyszeć i porozmawiać. Istotą procesu jest fakt, że paneliści i panelistki w oparciu o wiedzę uzyskaną od ekspertów i organizacji pozarządowych, a także w toku dyskusji, mogą zmienić swoje decyzje. Finałem jest wypracowanie rekomendacji, które stanowią konsensus – dopiero te rekomendacje, które zostaną przegłosowane przez 80% uczestników i uczestniczek, będą mieć charakter wiążący.

Panel stanowi swoisty barometr kondycji demokracji lokalnej – wymaga bardzo dużego zaangażowania wszystkich: panelistów i panelistek, stron (organizacji i grup nieformalnych, które opowiadają się za wdrożeniem konkretnych rozwiązań) i urzędu, który panel zleca, ale ma także gotowość, żeby się „przesunąć” i dać panelowi przestrzeń na stanowienie nowych kierunków rozwoju. Choć procesowi temu niejednokrotnie mogą towarzyszyć napięcia i próby przeciągania liny, to jest on przede wszystkim próbą budowania dialogu i dojrzałej rozmowy z zaangażowaniem wszystkich aktorów procesu.



Wrocławski Panel Obywatelski „Jak usprawnić przemieszczanie się po Wrocławiu, mając na względzie poprawę jakości życia i ochronę klimatu?” był realizowany w okresie od lutego do października 2020 r., ale prace nad jego przygotowaniem trwały wiele miesięcy. Dnia 9 października 2019 r. Jacek Sutryk, prezydent Wrocławia, ogłosił organizację pierwszego wrocławskiego Panelu Obywatelskiego. Zadanie kosztowało 200 tys. złotych i zostało powierzone w ramach otwartego konkursu ofert z 29 listopada 2019 r. na realizację zadania publicznego. Konkurs dla organizacji pozarządowych na koordynację panelu został rozstrzygnięty 2 stycznia – koordynatorem została Fundacja Dom Pokoju, we współpracy z Fundacją na Rzecz Studiów Europejskich. Pierwsze losowanie gospodarstw domowych przeprowadzone zostało 21 lutego, a kolejne losowanie 24 i 25 marca. Spotkania panelistów odbywały się w kolejne soboty między 5 września a 3 października. Pierwotny termin panelu, planowanego na wiosnę 2020 r., uległ zmianie ze względu na przepisy związane z pandemią.

ZESPÓŁ PRZYGOTOWUJĄCY PANEL

Zespół Koordynujący odpowiedzialny za organizację panelu złożony był z pięciu osób. W jego skład weszli: Adela Gąsiorowska, Marcin Gerwin (do kwietnia 2020 r.), Tadeusz Mincer, Dorota Whitten, Maja Zabokrzycka.

Ze strony Urzędu Miejskiego Wrocławia w panel na różnych jego etapach zaangażowanych było ponad 30 osób. W stały sposób w organizację panelu zaangażowany był zespół z Wydziału Partycypacji Społecznej: Rafał Florczak, Leszek Heimann i Krzysztof Ziental oraz jednostek związanych z tematem panelu: Monika Kozłowska-Święconek (Biuro Zrównoważonej Mobilności) oraz Katarzyna Szymczak-Pomianowska (Departament Zrównoważonego Rozwoju).

METODOLOGIA WYŁONIENIA PANELISTÓW – KRYTERIA DEMOGRAFICZNE

4

1. WARUNKI WYŁONIENIA SKŁADU PANELU

Zgodnie z wymogami zawartymi w ogłoszeniu o konkursie na realizację panelu, uczestnicy mieli być wyłonieni w sposób zapewniający **transparentność i losowość** procesu oraz **reprezentatywność grupy** w zakresie cech społeczno-demograficznych i przestrzennych (w odniesieniu do populacji Wrocławia).

Docelowa grupa panelistów i panelistek miała liczyć **75 osób w grupie głównej i 10 w grupie rezerwowej**. Uwzględnione przy doborze grup kryteria demograficzno-społeczne i przestrzenne oraz wyodrębnione w ich ramach cechy zostały opisane w kolejnym punkcie.

2. USTALENIE SKŁADU IDEALNEGO

▶ A. czym jest skład idealny?

Skład idealny panelu obywatelskiego określa, ile osób należących do poszczególnych grup demograficznych powinno w nim uczestniczyć. W zakresie przyjętych kryteriów skład idealny odzwierciedla strukturę demograficzną miasta. W przypadku pierwszego wrocławskiego Panelu Obywatelskiego wzięto pod uwagę następujące kryteria demograficzne: wiek, płeć, wykształcenie, najczęstszy środek transportu w codziennych podróżach oraz osiedle zameldowania. Dla poszczególnych kryteriów demograficznych liczba panelistów lub panelistek należąca do wyodrębnionych w ramach kryterium kategorii została obliczona wg wzoru ogólnego:



$$b_k = a_k / (a_1 + a_2 + \dots + a_n) \cdot 75 - \text{dla grupy głównej,}$$

$$c_k = a_k / (a_1 + a_2 + \dots + a_n) \cdot 10 - \text{dla grupy rezerwowej,}$$

gdzie:

b_k – liczba panelistów(-ek) należących do danej kategorii w grupie głównej,

c_k – liczba panelistów(-ek) należących do danej kategorii w grupie rezerwowej,

a_k – liczba osób rzeczywiście należących do danej kategorii,

$a_1, a_2, \dots, a_n$ – liczba osób rzeczywiście należących do poszczególnych kategorii.

B. wiek i płeć

Dane na temat wieku i płci wrocławian i wrocławianek dostępne są w bazie numerów PESEL Urzędu Miejskiego Wrocławia (stan na 31 grudnia 2019 r.). Dane te pozwalają określić, ile jest kobiet i mężczyzn należących do poszczególnych grup wiekowych ustalonych wg roczników urodzenia. Na potrzeby wyboru składu idealnego przyjęto podział na następujące kategorie:

- 1) kobiety urodzone w roku 1954 lub wcześniej,
- 2) kobiety urodzone w latach 1955-1979,
- 3) kobiety urodzone w latach 1980-1994,
- 4) kobiety urodzone w latach 1995-2001,
- 5) kobiety urodzone w roku 2002 lub później,
- 6) mężczyźni urodzeni w roku 1954 lub wcześniej,
- 7) mężczyźni urodzeni w latach 1955-1979,
- 8) mężczyźni urodzeni w latach 1980-1994,
- 9) mężczyźni urodzeni w latach 1995-2001,
- 10) mężczyźni urodzeni w roku 2002 lub później.

Ze względu na to, że w panelu mogły brać udział wyłącznie osoby pełnoletnie, przy obliczaniu składu idealnego nie brano pod uwagę kategorii 5. i 10. Osoby urodzone w roku 2002, które ukończyły 18 r. ż., przed spotkaniem inauguracyjnym panelu mogły wziąć udział w losowaniu panelistów i panelistek w ramach kategorii 4. i 9.

Wyniki obliczeń dla poszczególnych kategorii przedstawia poniższa tabela:

Rocznik	Płeć	Liczba mieszkańców (a_k)	Procent	Grupa główna (b_k)	Grupa rezerwowa (c_k)
1954-	K	80358	16,65%	12	2
1955-1979	K	100717	20,87%	16	2
1980-1994	K	70484	14,60%	11	1
1995-2001	K	14278	2,96%	2	0
2002+	K	49985		0	0
1954-	M	49026	10,16%	8	1
1955-1979	M	88051	18,24%	14	2
1980-1994	M	65082	13,48%	10	1
1995-2001	M	14660	3,04%	2	0
2002+	M	52589		0	0
Razem:			100,00%	75	10



C. wykształcenie

Dane na temat wykształcenia mieszkanek i mieszkańców Wrocławia dostępne są w Banku Danych Lokalnych GUS. Najaktualniejsze dane pochodzą z roku 2011, z Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011. Na potrzeby ustalenia składu idealnego przyjęto podział na następujące stopnie wykształcenia:

- 1) podstawowe, gimnazjalne, inne,
- 2) średnie, policealne, kolegium, zawodowe,
- 3) wyższe.

Wyniki obliczeń dla poszczególnych kategorii przedstawia poniższa tabela:

Wykształcenie	Liczba mieszkańców (a_k)	Procent	Grupa główna (b_k)	Grupa rezerwowa (c_k)
podstawowe, gimnazjalne, inne	81099	15,22%	11	2
średnie, policealne, kolegium, zawodowe	282 665	53,06%	40	5
wyższe	168 941	31,71%	24	3
Razem:		100,00%	75	10

D. najczęściej wykorzystywany środek transportu

Dane na temat środków transportu najczęściej wykorzystywanych przez wrocławian i wrocławianki pochodzą z Kompleksowego Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu – KBR 2018. W badaniu uwzględniono następujące środki transportu:

- 1) samochód,
- 2) transport zbiorowy,
- 3) rower,
- 4) pieszo,
- 5) inne.

Przy obliczaniu składu idealnego odpowiedź „inne” nie była uwzględniana jako odrębna kategoria, ponieważ była ona bardzo rzadka, a na potrzeby zagwarantowania różnorodności perspektyw wystarczające było zapewnienie udziału osób należących do pozostałych czterech kategorii. Na potrzeby ustalenia składu idealnego udział procentowy odpowiedzi „inne” został więc rozłożony proporcjonalnie na pozostałe kategorie, a osoby rejestrujące się do udziału w losowaniu zaznaczały, z którego z pozostałych czterech środków transportu korzystają najczęściej.

Liczba panelistów lub panelistek korzystających z danego środka transportu została obliczona wg zmodyfikowanego wzoru:



$$b_k = a_k / (a_1 + a_2 + a_3 + a_4) * 75 - \text{dla grupy głównej,}$$

$$c_k = a_k / (a_1 + a_2 + a_3 + a_4) * 10 - \text{dla grupy rezerwowej,}$$



gdzie:

b_k – liczba panelistów(-ek) korzystających z danego środka transportu w grupie głównej,

c_k – liczba panelistów(-ek) korzystających z danego środka transportu w grupie rezerwowej,

a_k – procent osób rzeczywiście korzystających z danego środka transportu,

$a_1, a_2, \dots, a_n$ – procent osób rzeczywiście korzystających z poszczególnych środków transportu, z wyłączeniem kategorii „inne”.

Wyniki obliczeń dla poszczególnych kategorii przedstawia poniższa tabela:

Środek transportu	Procent w badaniu (a_k)	Procent	Grupa główna (b_k)	Grupa rezerwowa (c_k)
Samochód	41,40%	41,61%	31	4
Zbiorowy	27,60%	27,74%	21	3
Rower	6,30%	6,33%	5	1
Pieszko	24,20%	24,32%	18	2
Inne	0,50%		0	0
Razem:	100,00%	100,00%	75	10

E. osiedle zameldowania

Osoby rejestrujące się do udziału w losowaniu deklarowały zamieszkanie na terenie danego osiedla. Na potrzeby ustalenia składu idealnego skorzystano jednak z danych o liczbie osób zameldowanych na ich terenie (na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miejski Wrocławia).

W przypadku ustalania liczby panelistów i panelistek z poszczególnych osiedli, oprócz proporcjonalnego odzwierciedlenia struktury demograficznej miasta, istotne znaczenie ma również zapewnienie odpowiedniej reprezentacji mniejszym osiedlom. Dlatego, zamiast ogólnego wzoru, zastosowano zmodyfikowany, czterostopniowy wzór, pomagający zwiększyć reprezentację mniejszych osiedli (zgodnie z § 11 ust. 5 Regulaminu):

1) obliczenie wartości parametru x_k :

$$x_k = a_k^{0.9} / (a_1^{0.9} + a_2^{0.9} + \dots + a_{48}^{0.9}) \cdot 75,$$

gdzie:

a_k – liczba osób rzeczywiście zameldowanych na terenie danego osiedla,

$a_1, a_2, \dots, a_n$ – liczba osób rzeczywiście zameldowanych na terenie poszczególnych osiedli,

x_k – liczba panelistów(-ek) zameldowanych na terenie danego osiedla bez dodatkowych panelistów(-ek) dla mniejszych osiedli.

W pierwszym kroku, zamiast obliczać liczbę panelistów przypadających na dane osiedle wprost proporcjonalnie do liczby osób rzeczywiście w nim zameldowanych, liczbę osób zameldowanych w każdym z osiedli podniesiono do potęgi 0,9. Pozwoliło to zmniejszyć różnicę pomiędzy liczbą miejsc przypadających na duże i małe osiedla.



2) obliczenie wartości parametru y_k :

jeżeli $x_k > 0$, to $y_k = x_k$, a jeżeli $x_k = 0$, to $y_k = 1$,

gdzie:

y_k – liczba panelistów(-ek) zameldowanych na terenie danego osiedla z uwzględnieniem dodatkowych panelistów(-ek) dla małych osiedli.

Dla niektórych osiedli liczba panelistów obliczona w pierwszym kroku (x_k) wyniosła zero. Przyjęto więc, że jeżeli wyniosła ona zero, liczba panelistów przypadających na osiedle (y_k) powinna wynosić jeden. Jeżeli zaś liczba panelistów obliczona w pierwszym kroku wyniosła więcej niż zero, pozostaje ona bez zmian.

3) obliczenie wartości parametru z_k :

$z_k = a_k^{0.9} / (a_1^{0.9} + a_2^{0.9} + \dots + a_{48}^{0.9}) * [75 - ((y_1 + y_2 + \dots + y_{48}) - (x_1 + x_2 + \dots + x_{48}))]$,

gdzie:

z_k – liczba panelistów(-ek) zameldowanych na terenie danego osiedla bez dodatkowych panelistów(-ek) dla małych osiedli przy zmniejszonej liczbie miejsc w panelu.

Wskutek dodania panelistów do osiedli, na które powinno przypadać zero panelistów, łączna ich liczba dla wszystkich osiedli wyniosłaby więcej niż 75 osób. Dlatego trzeba po raz kolejny powtórzyć krok pierwszy, jednak zamiast mnożyć iloraz $a_k^{0.9} / (a_1^{0.9} + a_2^{0.9} + \dots + a_{48}^{0.9})$ przez liczbę 75, trzeba pomnożyć go przez różnicę liczby 75 oraz liczby panelistów dodanych dla małych osiedli: $[(y_1 + y_2 + \dots + y_{48}) - (x_1 + x_2 + \dots + x_{48})]$. Liczba osób wyniosła w tym przypadku osiem.

3) obliczenie liczby panelistów lub panelistek zameldowanych na terenie danego osiedla:

jeżeli $z_k > 0$, to $b_k = z_k$, a jeżeli $z_k = 0$, to $b_k = 1$,

gdzie:

b_k – ostateczna liczba panelistów(-ek) zameldowanych na terenie danego osiedla.

Dla mniejszych osiedli liczba panelistów obliczona w trzecim kroku (z_k) po raz kolejny wyniosła zero. Dla osiedli tych po raz kolejny dodano więc po jednym paneliście. Dzięki pomnożeniu w kroku trzecim ilorazu przez odpowiednio zmniejszoną całkowitą liczbę panelistów i panelistek, ich suma obliczona dla poszczególnych osiedli w kroku czwartym wyniesie 75 osób.

Ze względu na dużą liczbę osiedli (48), przy ustalaniu składu idealnego grupy rezerwowej (10 osób), nie brano pod uwagę osiedla zameldowania.

Wyniki obliczeń dla poszczególnych osiedli w grupie głównej przedstawia poniższa tabela:

Do potęgi:	Całkowita liczba panelistów:	Liczba panelistów na potrzeby obliczeń:		Krok 1 i 2 (dla całkowitej liczby panelistów)		Krok 3 i 4 (dla liczby panelistów na potrzeby obliczeń)	
0,9	75	67					
Osiedle	Liczba osób zameldowa-nych (a _k)	Pierwiastek (a _k ^{0,9})	Dzielenie przez sumę pierwiastków	Wartość parametru x _k	Wartość parametru y _k	Wartość parametru z _k	Ostateczna liczba panelistów (b _k)
Bienkowice	488	262,77	0,00	0	1	0	1
Biskupin - Sępólno - Dąbie - Bartoszowice	19644	7309,82	0,03	2	2	2	2
Borek	12267	4784,81	0,02	2	2	1	1
Brochów	7466	3060,41	0,01	1	1	1	1
Gaj	19285	7189,48	0,03	2	2	2	2
Gajowice	22958	8410,86	0,04	3	3	3	3
Gądów - Popowice Płd.	24787	9011,59	0,04	3	3	3	3
Grabiszyn - Grabiszynek	13271	5135,86	0,02	2	2	2	2
Huby	19459	7247,84	0,03	2	2	2	2
Jagodno	6549	2719,93	0,01	1	1	1	1
Jerzmanowo - Jarnottów - Strachowice - Osiniec	2079	968,43	0,00	0	1	0	1
Kartowice - Różanka	31940	11321,43	0,05	4	4	3	3
Klecina	6641	2754,29	0,01	1	1	1	1
Kleczków	6457	2685,52	0,01	1	1	1	1
Kowale	2319	1068,49	0,00	0	1	0	1
Krzyki - Partynice	19649	7311,50	0,03	2	2	2	2
Księżę	5900	2476,09	0,01	1	1	1	1
Kuźniki	5717	2406,86	0,01	1	1	1	1
Leśnica	29547	10555,09	0,05	4	4	3	3
Lipa Piotrowska	2631	1197,04	0,01	0	1	0	1
Maślice	10816	4272,28	0,02	1	1	1	1
Muchobór Mały	7921	3227,77	0,01	1	1	1	1
Muchobór Wielki	12248	4778,14	0,02	2	2	1	1
Nadodrze	23384	8551,20	0,04	3	3	3	3
Nowy Dwór	15540	5919,78	0,03	2	2	2	2
Ołbin	31970	11331,00	0,05	4	4	3	3
Ołtaszyn	6619	2746,08	0,01	1	1	1	1
Oporów	6923	2859,33	0,01	1	1	1	1

Do potęgi:	Całkowita liczba panelistów:	Liczba panelistów na potrzeby obliczeń:		Krok 1 i 2 (dla całkowitej liczby panelistów)		Krok 3 i 4 (dla liczby panelistów na potrzeby obliczeń)	
0,9	75	67					
Osiedle	Liczba osób zameldowa-nych (a _k)	Pierwiastek (a _k ^{0,9})	Dzielenie przez sumę pierwiastków	Wartość parametru x _k	Wartość parametru y _k	Wartość parametru z _k	Ostateczna liczba panelistów (b _k)
Osobowice - Rędzin	2945	1324,88	0,01	0	1	0	1
Pawłowice	2290	1056,46	0,00	0	1	0	1
Piłczyce - Kozanów - Popowice Ptn.	31858	11295,27	0,05	4	4	3	3
Plac Grunwaldzki	12095	4724,39	0,02	2	2	1	1
Polanowice - Poświętne - Ligota	5029	2144,54	0,01	1	1	1	1
Powstańców Śląskich	25271	9169,81	0,04	3	3	3	3
Pracze Odrzańskie	5317	2254,76	0,01	1	1	1	1
Przedmieście Oławskie	20628	7638,56	0,03	3	3	2	2
Przedmieście Świdnickie	13633 5	261,78	0,02	2	2	2	2
Psie Pole - Zawidawie	28954	10364,25	0,05	3	3	3	3
Sottysowice	4149	1803,64	0,01	1	1	1	1
Stare Miasto	9033	3632,86	0,02	1	1	1	1
Strachocin - Swojczyce - Wojnów	6847	2831,07	0,01	1	1	1	1
Szczepin	19254	7179,08	0,03	2	2	2	2
Świniary	728	376,63	0,00	0	1	0	1
Tarnogaj	7395	3034,20	0,01	1	1	1	1
Widawa	1634	779,70	0,00	0	1	0	1
Wojszyce	6265	2613,54	0,01	1	1	1	1
Zacisze - Zalesie - Szczytniki	3578	1578,62	0,01	1	1	0	1
Żerniki	3852	1687,01	0,01	1	1	1	1
Razem	585230		1,00	75	83	66	75

3. LOSOWANIE PANELISTÓW I PANELISTEK

Ze względu na ograniczenia organizacyjno-finansowe konieczne było ograniczenie liczby osób, które zostaną zaproszone do udziału w panelu. Jednocześnie przewidziano, że nie każda osoba, która otrzyma zaproszenie, zgodzi się uczestniczyć w wydarzeniu. W związku z tym losowanie odbyło się w dwóch etapach:

- 1)** w pierwszym wylosowano grono osób, do których zostały wysłane zaproszenia,
- 2)** w drugim spośród osób, które zarejestrowały się do udziału w panelu, zostali wylosowani paneliści i panelistki.



A. losowanie gospodarstw domowych

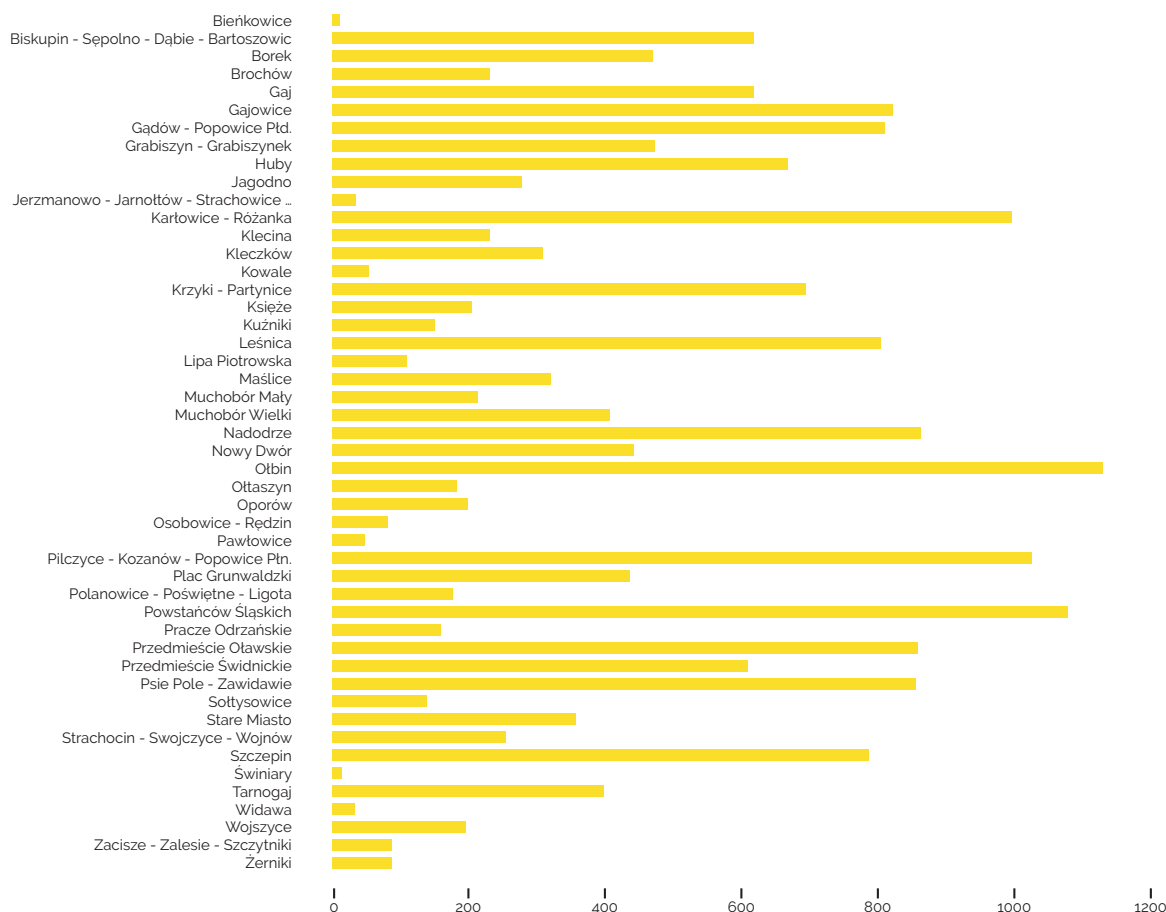
Z jednej strony szanse na wyłonienie reprezentatywnej grupy panelistek i panelistów są tym większe, im większa jest liczba osób zarejestrowanych do udziału w panelu. Z drugiej strony wysyłka każdego z zaproszeń wiąże się z określonymi kosztami. Ważąc oba czynniki, ustalono, że wystąnych zostanie 20 tys. zaproszeń.

Osoby, do których wysłano zaproszenia, wyłonione zostały losowo. Z uwagi na dostępność danych i możliwość ich wykorzystania, losowane były jednak nie indywidualne osoby, a adresy gospodarstw domowych. Do udziału w panelu mogły się zarejestrować wszystkie osoby pełnoletnie zamieszkałe w gospodarstwie, do którego trafiło zaproszenie.

Do losowania wykorzystano bazę zamieszkałych lokali w budynkach mieszkalnych we Wrocławiu, znajdujących się w ewidencji GUS wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r., w podziale na wrocławskie osiedla (baza obejmuje 297 107 lokali). Następnie wyliczono, jaki procent z ogółu wspomnianych lokali stanowi ich liczba na danym osiedlu oraz pomnożono obliczony w ten sposób procent przez liczbę 20 tys.

Losowanie adresów przeprowadzili przedstawiciele Urzędu Miejskiego w dniu 21 lutego 2020 r. o godz. 9:00 w Biurze Rozwoju Wrocławia przy ul. Świdnickiej 53. Na losowanie zostali zaproszeni również członkowie Zespołu Monitorującego i Zespołu Koordynującego. W losowaniu uczestniczyło siedem osób, które czuwały nad jego prawidłowym przebiegiem. Na potrzeby losowania skorzystano z generatora losowych liczb Oracle. Użyto algorytmu gwarantującego losowość i nieprzewidywalność generowanych liczb.

Poniższy wykres przedstawia liczbę wylosowanych lokali dla każdego z osiedli.



B. rejestracja do udziału w panelu

Zaproszenia do wylosowanych gospodarstw domowych zostały wysłane 2 marca 2020 r. Osoby mieszkające pod wylosowanymi adresami mogły zarejestrować się do udziału w panelu internetowo lub telefonicznie do 21 marca 2020 r. Łącznie zarejestrowało się 825 osób. Poniższe tabele przedstawiają proporcje w kryteriach demograficznych wśród 825 osób, które zarejestrowały się do udziału w panelu:

Płeć/wiek	wylosowane osoby	procent	skład idealny	procent
K 18-24	40	4,8%	2	2,7%
K 25-39	155	18,8%	11	14,7%
K 40-64	139	16,8%	16	21,3%
K 65+	79	9,6%	12	16,0%
M 18-24	31	3,8%	2	2,7%
M 25-39	160	19,4%	10	13,3%
M 40-64	142	17,2%	14	18,7%
M 65+	79	9,6%	8	10,7%
Razem	825		75	

Wykształcenie	wylosowane osoby	procent	skład idealny	procent
podstawowe	15	1,8%	8	10,7%
średnie	249	30,2%	42	56,0%
wyższe	561	68,0%	25	33,3%
Razem	825		75	

Środek transportu	wylosowane osoby	procent	skład idealny	procent
auto	307	37,2%	31	41,3%
pieszo	45	5,5%	18	24,0%
rower	79	9,6%	5	6,7%
zbiorowy	394	47,8%	21	28,0%
Razem	825		75	



Osiedle	wylosowane osoby	procent	skład idealny	procent
Bieńkowice	1	0,1%	1	1,3%
Biskupin - Sępólno - Dąbie - Bartoszowice	30	3,6%	2	2,7%
Borek	25	3,0%	1	1,3%
Brochów	11	1,3%	1	1,3%
Gaj	31	3,8%	2	2,7%
Gajowice	25	3,0%	3	4,0%
Gądów - Popowice Ptd.	39	4,7%	3	4,0%
Grabiszyn - Grabiszyniek	10	1,2%	2	2,7%
Huby	18	2,2%	2	2,7%
Jagodno	19	2,3%	1	1,3%
Jerzmanowo - Jarnołtów - Strachowice - Osiniec	0	0,0%	1	1,3%
Kartowice - Różanka	49	5,9%	3	4,0%
Klecina	6	0,7%	1	1,3%
Kleczków	10	1,2%	1	1,3%
Kowale	5	0,6%	1	1,3%
Krzyki - Partynice	39	4,7%	2	2,7%
Księżę	13	1,6%	1	1,3%
Kuźniki	4	0,5%	1	1,3%
Leśnica	36	4,4%	3	4,0%
Lipa Piotrowska	5	0,6%	1	1,3%
Maślice	19	2,3%	1	1,3%
Muchobór Mały	11	1,3%	1	1,3%
Muchobór Wielki	19	2,3%	1	1,3%
Nadodrże	17	2,1%	3	4,0%
Nowy Dwór	15	1,8%	2	2,7%
Otbin	26	3,2%	3	4,0%
Ottaszyn	14	1,7%	1	1,3%
Oporów	15	1,8%	1	1,3%
Osobowice - Rędzin	3	0,4%	1	1,3%
Pawtowice	4	0,5%	1	1,3%
Piłczyce - Kozanów - Popowice Ptn.	48	5,8%	3	4,0%
Plac Grunwaldzki	9	1,1%	1	1,3%
Polanowice - Poświętne - Ligota	9	1,1%	1	1,3%
Powstańców Śląskich	40	4,8%	3	4,0%
Pracze Odrzańskie	3	0,4%	1	1,3%
Przedmieście Otawskie	43	5,2%	2	2,7%
Przedmieście Świdnickie	21	2,5%	2	2,7%
Psie Pole - Zawidawie	30	3,6%	3	4,0%
Sottysowice	8	1,0%	1	1,3%
Stare Miasto	10	1,2%	1	1,3%
Strachocin - Swojczyce - Wojaków	9	1,1%	1	1,3%
Szczepin	41	5,0%	2	2,7%
Świniary	0	0,0%	1	1,3%
Tarnogaj	15	1,8%	1	1,3%
Widawa	3	0,4%	1	1,3%
Wojszyce	10	1,2%	1	1,3%
Zacisze - Zalesie - Szczytniki	5	0,6%	1	1,3%
Żerniki	2	0,2%	1	1,3%
Razem	825		75	



C. losowanie indywidualnych profili demograficznych

I Wprowadzenie

1) Celem drugiego losowania było wyłonienie 75 indywidualnych profili demograficznych panelistów i panelistek w taki sposób, aby wyłoniąca grupa była maksymalnie zbliżona do składu idealnego lub w pełni z nim zgodna. Każdy profil posiadał określone cechy demograficzne w kryteriach: płeć i wiek (traktowane tutaj łącznie), wykształcenie, transport oraz osiedle.

2) Na potrzeby ustalenia listy indywidualnych profili demograficznych korzystano z dwóch zbiorów danych:

a) „Skład idealny” (A) – zawierającego dane o liczbie cech wyodrębnionych w ramach każdego z kryteriów demograficznych, które powinni posiadać paneliści i panelistki, aby struktura panelu odzwierciedlała strukturę demograficzną miasta;

b) „Profile w bazie danych” (B) – zawierającego dane o cechach osób, które zarejestrowały się do udziału w panelu, w czterech wymienionych wyżej kryteriach demograficznych.

3) Dla każdej cechy sprawdzono liczbę osób w zbiorach A i B. Liczby te można znaleźć w tabeli przedstawiającej proporcje w kryteriach demograficznych wśród 825 osób, które zarejestrowały się do udziału w panelu (pkt 3.B Rejestracja do udziału w panelu).

II Opis metody wyłonienia profili

1) Przyjęta metoda wyboru profili opierała się na tym, że w ramach każdego z kryteriów demograficznych losowane były po kolei profile posiadające poszczególne wyodrębnione w tych kryteriach cechy (np. kryterium – wykształcenie, cecha – podstawowe), zgodnie z zasadą: jeżeli na liście wylosowanych profili znajduje się już n profili posiadających cechę X, a profile posiadających inną cechę (Z) z tego kryterium jest $n-1$ albo mniej, kolejny profil losowany jest spośród profili posiadających cechę Z.



Przykład: na liście wylosowanych profili były już po trzy z wykształceniem podstawowym i średnim oraz dwa z wykształceniem wyższym. W kolejnym kroku losowany był więc profil spośród tych z wykształceniem wyższym.

Po tym, gdy zapelniono w ten sposób wszystkie miejsca przypadające na daną cechę w składzie idealnym, opisaną zasadę doboru cech stosowano już tylko do pozostałych cech z danego kryterium.



Przykład: jeżeli na liście wylosowanych profili było już 12 z wykształceniem podstawowym, kolejne losowania przeprowadzane były już tylko spośród profili posiadających wykształcenie wyższe albo średnie.

2) Sortowanie profili demograficznych i oznaczanie cech na potrzeby ich wyboru wykonywane było przy pomocy programu Excel. Losowanie numerów przyporządkowanych do poszczególnych profili wykonywano przy użyciu strony www.random.org.

3) Ze wszystkich kryteriów najmniej cech miało kryterium W (wykształcenie, cechy: wyższe, średnie i podstawowe). Było więc prawdopodobne, że w zbiorze B wśród profili posiadających te cechy znajdowały się profile posiadające wszystkie cechy z kryteriów PW (płeć/wiek), T (środek transportu) i O (osiedle). Jedynie profile z wykształceniem podstawowym było niewiele, jednak po zapewnieniu miejsc przypadających na tę cechę, losowanie profili miało być przeprowadzane z obszernych cech „średnie” i „wyższe”. Dlatego przyjęto zasadę, że w kolejnych krokach profile losowane będą spośród posiadających kolejne cechy w kryterium W. Jednocześnie przyjęto następującą kolejność uzupełniania cech w kryterium W: podstawowe, średnie i wyższe – tak, aby najpierw uzupełniać cechy, które posiada najmniejsza liczba profili w zbiorze B.

4) Aby zachować zasadę określoną w pkt II 1., wylosowawszy profil posiadający daną cechę w innym kryterium niż W, cechę tę oznaczano jako czasowo wykorzystaną – w kolejnym kroku losowany był zaś profil spośród tych nieposiadających cech oznaczonych jako czasowo wykorzystane.



Przykład: w pierwszym kroku losowano profil spośród tych posiadających wykształcenie podstawowe i wylosowano profil z cechą: kobieta, 18-24 lata. W drugim kroku losowano więc profil spośród tych z wykształceniem średnim, z wyłączeniem kobiet w wieku 18-24 lata.

5) Kiedy w ramach danego kryterium wylosowano już tyle samo profili posiadających każdą z cech, usuwano oznaczenie tych cech jako czasowo wykorzystane. W kolejnym kroku losowano więc spośród profili posiadających którąkolwiek z cech z danego kryterium (z wyłączeniem cech trwale wykorzystanych – patrz pkt II 6.).



Przykład: w krokach od pierwszego do trzeciego wylosowano profile z cechami: auto, zbiorowy, rower i wszystkie te cechy oznaczono jako czasowo wykorzystane. W czwartym kroku losowano więc tylko spośród profili z cechą „pieszo”. Po wylosowaniu czwartego profilu na liście profili było zatem po jednym profilu posiadającym każdą z cech w kryterium T. Oznaczono więc cechy: auto, zbiorowy i rower jako niewykorzystane, a w kroku piątym losowano spośród profili posiadających którąkolwiek z tych cech.

6) Kiedy podczas układania listy profili dla danej cechy zapelnione zostały wszystkie miejsca przypadające na nią w składzie idealnym, cecha ta była oznaczana jako trwale wykorzystana. Losując kolejne profile do listy, pomijano więc profile posiadające tę cechę.



Przykład: w krokach od pierwszego do dwudziestego uzupełniono po pięć miejsc dla każdej z cech z kryterium T. Na cechę „rower” w składzie idealnym przypadło pięć miejsc. Dlatego w dwudziestym pierwszym kroku i kolejnych nie losowano już profili posiadających cechę „rower”.

III Losowanie spośród profili posiadających cechy oznaczone jako czasowo wykorzystane

Czasami wśród profili z określoną cechą w kryterium W nie było profili nieposiadających cech oznaczonych jako wykorzystane. Wtedy kolejny profil losowany był spośród profili posiadających takie cechy (stanowiło to więc wyjątek od zasady przyjętej w pkt II 1.). Pomijając wykorzystanie cech, stosowano łącznie wymienione poniżej zasady:

- 1) Losowano spośród profili posiadających mniej cech oznaczonych jako wykorzystane.



Przykład: losowano spośród profili z wykształceniem podstawowym. W dziesiątym kroku w grupie tej znalazło się siedem profili posiadających trzy oznaczone cechy oraz pięć profili z dwiema oznaczonymi cechami. Losowano więc spośród pięciu profili posiadających dwie oznaczone cechy.

- 2) Jeżeli wśród profili z tą samą liczbą oznaczonych cech znajdowały się profile z cechami oznaczonymi w różnych kryteriach, stosowano następującą kolejność pomijania faktu wykorzystania cech w kryteriach: PW, T, O.



Przykład: przeprowadzano opisanego wyżej losowanie. Wśród pięciu profili posiadających dwie oznaczone cechy były następujące kombinacje cech: trzy profile z oznaczonymi cechami z kryteriów PW i O oraz dwie z oznaczonymi cechami z kryteriów T i O. Losowano więc spośród profili posiadających oznaczone cechy z kryteriów PW i O, ponieważ PW ma pierwszeństwo przed T.

Przyjęta kolejność była uzasadniona tym, że:

- na poszczególne cechy w kryterium O przypadają najmniejsza liczba miejsc w składzie idealnym (1-3 miejsca). Przydzielanie poszczególnym cechom miejsc w składzie rzeczywistym poza kolejnością zwiększało więc ryzyko, że nie znajdą się w nim w ogóle profile reprezentujące najmniej popularne cechy. Dlatego fakt wykorzystania cechy z kryterium O pomijany był w ostatniej kolejności;
- liczba cech w kryterium T (4) była z kolei znacznie mniejsza niż cech w kryterium PW (8). Dlatego pominięcie w pierwszej kolejności faktu wykorzystania cechy z kryterium PW pozwalało posiadać większą liczbę cech, którym można było przydzielać miejsca poza kolejnością.

- 3) Jeżeli jednak po wytypowaniu cechy zgodnie z kolejnością określoną w pkt III 2. okazało się, że liczba miejsc w składzie rzeczywistym przypadających na nią poza kolejnością byłaby większa niż liczba takich miejsc przypadających na cechę oznaczoną jako wykorzystaną w kolejnym kryterium, pomijano wykorzystanie cechy z tego drugiego kryterium.



Przykład: przeprowadzano opisanego wyżej losowanie. Po wytypowaniu zgodnie z pkt III 2. cechy z kryterium PW okazało się, że cecha ta już w poprzednim kroku uzyskała dodatkowe miejsce. Łącznie otrzymałaby więc już drugie miejsce poza kolejnością. Tymczasem cecha z kryterium T otrzymałaby dopiero pierwsze dodatkowe miejsce. Losowano więc spośród profili posiadających oznaczone cechy z kryteriów T i O.

- 4) Jeżeli trzeba było dokonać wyboru spośród profili posiadających oznaczone cechy w tych samych dwóch kryteriach, a liczba miejsc na liście profili przypadających poza kolejnością była taka sama dla ich cech z różnych kryteriów, losowano spośród tych profili, gdzie większa liczba dodatkowych miejsc przypadła na cechę z kryterium mającego pierwszeństwo zgodnie z pkt III 2.

Przykład: przeprowadzano opisanego wyżej losowanie. Wśród pięciu profili posiadających dwie oznaczone cechy wszystkie miały oznaczone cechy z kryteriów PW i O. W dwóch z nich oznaczone cechy z kryterium PW już w poprzednich krokach uzyskały dodatkowe miejsce,



a cechy z kryterium O otrzymałyby dopiero pierwsze dodatkowe miejsce. W trzech pozostałych oznaczone cechy z kryterium PW otrzymałyby zaś pierwsze dodatkowe miejsce, a cechy z kryterium O drugie dodatkowe miejsce. Losowano więc spośród pierwszej grupy profili, ponieważ kryterium PW zgodnie z pkt C 2. ma pierwszeństwo względem kryterium O.

5) Jeżeli profile posiadały oznaczone różne cechy w ramach jednego kryterium, losowano spośród profili posiadających cechy, które otrzymały mniejszą liczbę miejsc na liście profili poza kolejnością.



Przykład: przeprowadzano opisane wyżej losowanie. Wśród pięciu profili posiadających dwie oznaczone cechy wszystkie miały oznaczone cechy z kryteriów PW oraz O. We wszystkich cechach z kryterium O otrzymałyby pierwsze dodatkowe miejsce. W dwóch z nich oznaczona była jednak cecha „kobieta, 18-24”, której zostało przydzielone już dodatkowe miejsce, a w trzech – cecha „kobieta, 25-39”, która otrzymałaby pierwsze dodatkowe miejsce. Losowano więc spośród drugiej grupy profili.

IV Uzupelnienie brakujących miejsc na liście profili

Stosując opisane wyżej zasady, udało się nam zapełnić 70 miejsc na liście profili indywidualnych (93% listy profili). W kroku 71. okazało się jednak, że nie ma już profili, które nie posiadałyby cech oznaczonych jako trwale wykorzystane. Dlatego w celu uzupełnienia pięciu ostatnich miejsc wykonano opisane poniżej kroki:

1) Obliczono różnicę pomiędzy miejscami przypadającymi na dane cechy w składzie idealnym a miejscami, które otrzymały już na liście wylosowanych profili.

2) Sprawdzono, dla których cech z kryterium PW różnica z pkt 1. jest największa, a następnie wylosowano brakujące profile spośród tych ze zbioru B posiadających tę cechę (a w kolejnych krokach spośród profili posiadających kolejne cechy z kryterium PW). Ze względu na to, że każdy z profili posiada już inną trwale oznaczoną cechę, trzeba było pominąć ich wykorzystanie.

Zastosowano wtedy następujące zasady:

- losowano spośród profili posiadających mniej oznaczonych cech.



Przykład: losowano spośród profili z cechą „kobieta, 25-29”. W grupie tej znajdowało się pięć profili posiadających trzy oznaczone cechy oraz trzy profile z dwiema oznaczonymi cechami. Losowano więc spośród trzech profili posiadających dwie oznaczone cechy;

- jeżeli wśród profili z tą samą liczbą oznaczonych cech znajdowały się profile z cechami oznaczonymi w różnych kryteriach, stosowano następującą kolejność pomijania wykorzystania cech w kryteriach: O, W i T.



Przykład: losowano spośród profili z cechą „kobieta, 40-64”. W grupie tej znajdowały się cztery profile z oznaczoną cechą z kryterium O, trzy z kryterium W i dwa z kryterium T. Losowano więc spośród dwóch profili z oznaczoną cechą z kryterium O;

- jednocześnie sprawdzano, które z profili posiadających daną cechę z kryterium PW posiadały cechy w innych kryteriach, dla których możliwość zapełniania miejsc skończyła się wcześniej oraz losowano spośród tych profili.



Przykład: przeprowadzano opisane wyżej losowanie. Wśród czterech profili z oznaczoną cechą z kryterium O dwa miały cechę „auto”, a dwa cechę „pieszo”, dla której możliwość zapewnienia miejsc skończyła się wcześniej. Losowano więc spośród drugiej grupy profili.

Przyjęta kolejność uzupełniania brakujących profili uzasadniona była tym, jakie kryteria uznano za priorytetowe – za priorytetowe uznano kolejno kryteria: PW, T, W i O.

3) Stosując opisane wyżej zasady, udało się zapętnić miejsca na liście wylosowanych profili: w kryterium PW – zgodnie ze składem idealnym, w kryterium T – różnica jednego profilu, w kryterium W – różnica jednego profilu, w kryterium O – różnica pięciu profili.

D. losowanie osób dla powtarzających się profili demograficznych

Po wylosowaniu listy profili demograficznych należało przyporządkować do nich konkretne osoby, które zarejestrowały się do udziału w panelu. Większości wylosowanych profili odpowiadała tylko jedna osoba. Jeżeli jednak dany profil posiadało więcej osób, losowano spośród nich osobę, która miała wziąć udział w panelu. Losowanie indywidualnych profili demograficznych i osób odpowiadających tym profilom przeprowadzone zostało przez Zespół Koordynujący w dniach 24-25 marca 2020 r. Losowania były transmitowane na żywo, a nagrania z nich dostępne są na stronie internetowej panelu oraz u Zespołu Koordynującego.

Lista wylosowanych profili indywidualnych

1	mężczyzna	więcej niż 65 lat	podstawowe	zbiorkom	Piłczyce - Kozanów - Popowice Ptn.
2	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Zacisze - Zalesie - Szczytniki
3	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Przedmieście Oławskie
4	kobieta	więcej niż 65 lat	podstawowe	zbiorkom	Kartowice - Różanka
5	mężczyzna	25-39	średnie	rower	Żerniki
6	kobieta	40-64	wyższe	auto	Jagodno
7	kobieta	18-24	podstawowe	pieszo	Gądów - Popowice Ptd.
8	mężczyzna	18-24	średnie	rower	Strachocin - Swojczyce - Wojnów
9	mężczyzna	25-39	wyższe	zbiorkom	Gajowice
10	mężczyzna	40-64	podstawowe	auto	Szczepin
11	kobieta	40-64	średnie	rower	Powstańców Śląskich
12	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Nadodrze
13	mężczyzna	18-24	podstawowe	zbiorkom	Tarnogaj
14	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	pieszo	Huby
15	kobieta	18-24	wyższe	rower	Ołbin
16	mężczyzna	więcej niż 65 lat	podstawowe	auto	Psie Pole - Zawidawie
17	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Krzyki - Partynice
18	kobieta	25-39	wyższe	auto	Kowale
19	mężczyzna	40-64	podstawowe	zbiorkom	Leśnica
20	kobieta	40-64	średnie	pieszo	Przedmieście Świdnickie
21	mężczyzna	25-39	wyższe	rower	Księżę
22	mężczyzna	więcej niż 65 lat	podstawowe	auto	Gajowice
23	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	auto	Klecina
24	kobieta	40-64	wyższe	pieszo	Stare Miasto
25	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Maślice
26	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Pracze Odrzańskie
27	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Polanowice - Poświętne - Ligota
28	mężczyzna	25-39	wyższe	zbiorkom	Plac Grunwaldzki

29	mężczyzna	40-64	średnie	zbiorkom	Nowy Dwór
30	kobieta	40-64	wyższe	pieszo	Gaj
31	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	auto	Biskupin - Sępólno - Dąbie - Bartoszewice
32	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Sołtysowice
33	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Grabiszyn - Grabiszyniek
34	mężczyzna	25-39	wyższe	auto	Kleczków
35	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Oporów
36	kobieta	40-64	wyższe	pieszo	Borek
37	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Widawa
38	mężczyzna	25-39	wyższe	auto	Muchobór Wielki
39	kobieta	25-39	średnie	zbiorkom	Muchobór Mały
40	kobieta	więcej niż 65 lat	wyższe	pieszo	Powstańców Śląskich
41	kobieta	40-64	średnie	zbiorkom	Lipa Piotrowska
42	mężczyzna	40-64	wyższe	auto	Brochów
43	kobieta	25-39	średnie	pieszo	Huby
44	mężczyzna	25-39	wyższe	auto	Wojszyce
45	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Pawłowice
46	kobieta	więcej niż 65 lat	wyższe	zbiorkom	Ołtaszyn
47	mężczyzna	25-39	średnie	pieszo	Nadodrze
48	kobieta	25-39	wyższe	auto	Osobowice - Rędzin
49	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	pieszo	Przedmieście Oławskie
50	mężczyzna	40-64	wyższe	zbiorkom	Kuźniki
51	kobieta	40-64	średnie	pieszo	Gajowice
52	kobieta	więcej niż 65 lat	wyższe	auto	Psie Pole - Zawidawie
53	mężczyzna	25-39	średnie	pieszo	Szczepin
54	mężczyzna	25-39	wyższe	auto	Bieńkowice
55	mężczyzna	40-64	średnie	zbiorkom	Ołbin
56	kobieta	40-64	wyższe	pieszo	Przedmieście Świdnickie
57	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Pilczyce - Kozanów - Popowice Ptn.
58	kobieta	25-39	wyższe	auto	Krzyki - Partynice
59	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	auto	Gądów - Popowice Ptd.
60	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Biskupin - Sępólno - Dąbie - Bartoszewice
61	kobieta	40-64	średnie	zbiorkom	Leśnica
62	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Grabiszyn - Grabiszyniek
63	kobieta	40-64	średnie	zbiorkom	Kartowice - Różanka
64	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Gaj
65	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Nowy Dwór
66	kobieta	25-39	średnie	zbiorkom	Leśnica
67	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	auto	Pilczyce - Kozanów - Popowice Ptn.
68	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Powstańców Śląskich
69	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Nadodrze
70	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Kartowice - Różanka
71	kobieta	40-64	średnie	auto	Leśnica
72	kobieta	40-64	średnie	auto	Muchobór Mały
73	kobieta	40-64	średnie	auto	Muchobór Wielki
74	kobieta	40-64	średnie	auto	Przedmieście Oławskie
75	kobieta	40-64	średnie	auto	Sołtysowice

Poniższa grafika przedstawia proporcje w kryteriach demograficznych wśród 75 osób, które zostały wylosowane do grupy głównej panelu:

SKŁAD PANELU

Statystyka według kryteriów po pierwszym losowaniu



PŁEĆ

41 kobiet
34 mężczyzn



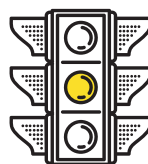
WIEK

4 18–24
21 25–39
30 40–64
20 65+



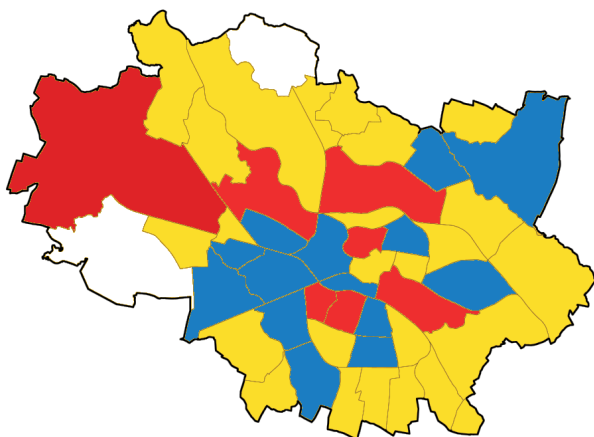
WYKSZTAŁCENIE

8 podstawowe
41 średnie
26 wyższe



PORUSZANIE SIĘ

18 pieszo
22 komunikacja zbiorowa
30 samochód
5 rower



OSIEDLE

1 żółty
2 niebieski
3 czerwony
4 ciemnoczerwony

W marcu swój udział w panelu potwierdziły 74 wylosowane osoby, jednak w związku z pandemią COVID-19 Zespół Koordynujący po uzgodnieniach z Zespołem Monitorującym i stronami zdecydował się przenieść wszystkie spotkania na jesień. Na początku sierpnia swój udział potwierdziło 60 panelistów i panelistek. Losowanie uzupełniające 15 osób do grupy głównej, a także losowanie całego składu grupy rezerwowej przeprowadzone zostało 6 sierpnia.

Kilka nowo wylosowanych osób zrezygnowało z udziału w panelu, na ich miejsce do grupy głównej weszło więc pięć osób z grupy rezerwowej. Zrezygnowały również dwie osoby wylosowane do udziału w grupie rezerwowej, 24 sierpnia przeprowadzone zostało więc losowanie uzupełniające do grupy rezerwowej. Na dwa dni przed rozpoczęciem spotkań panelu, dnia 1 września, kolejne osoby zakwalifikowane do grupy głównej zrezygnowały z udziału w panelu, na ich miejsce weszły więc dwie osoby z listy rezerwowej. Przeprowadzono zatem 2 września kolejne losowania uzupełniające, podczas których wylosowanych zostało 10 osób, z czego dwie do grupy głównej (na liście rezerwowej brakowało odpowiednich profili) oraz osiem do grupy rezerwowej.

W dniu pierwszego spotkania panelu (3 września 2020 r.) zgodę na udział w procesie wyrażało 75 osób z grupy głównej i cztery osoby z grupy rezerwowej. Po dwóch spotkaniach panelu (3 i 5 września 2020 r.) wiadomo było, że w panelu uczestniczyć będą 73 osoby (cztery osoby zrezygnowały z powodów zdrowotnych, a trzy z powodów zawodowych lub osobistych).

Ostatecznie liczba panelistów i panelistek uczestniczących w procesie zmniejszyła się więc do 73, z czego 69 osób było uprawnionych do wzięcia udziału w głosowaniu. W dniu głosowania obecnych było 70 osób, z czego 67 uprawnionych panelistów.

Zaznaczyć należy, że jako organizatorzy dokładaliśmy wszelkich starań, żeby zadbać o właściwą frekwencję poprzez nawiązywanie kontaktu telefonicznego z nieobecnymi panelistami i motywowanie ich do wzięcia udziału w spotkaniach. Paneliści dostawali także przypomnienia drogą sms-ową. Wiele osób zrezygnowało w ostatniej chwili pomimo wcześniejszych deklaracji udziału – z powodu złego stanu zdrowia, bycia w grupie wysokiego ryzyka, lęku związanego z zagrożeniem epidemicznym, a także zachorowania na COVID-19 (dot. jednej osoby).

Uznaliśmy jednocześnie, że po rozpoczęciu spotkań nie należy już przeprowadzać dodatkowych losowań, ponieważ wylosowane wtedy osoby nie miałyby możliwości uczestniczenia we wszystkich spotkaniach i uzyskania niezbędnej do decydowania wiedzy.

Jeżeli więc ktoś z panelistów czy panelistek zrezygnował w trakcie trwania spotkań bądź wskutek nieobecności stracił prawo głosu, w jego miejsce wchodziła odpowiednia osoba z grupy rezerwowej, albo – po wykorzystaniu całej grupy rezerwowej – liczba panelistów uprawnionych do głosowania zmniejszała się. Taki sposób postępowania wynikał z postanowień Regulaminu (§ 12 ust. 3-4).

Zmniejszona liczba osób uprawnionych do głosowania nie wpłynęła na ważność podjętych przez nich decyzji. Regulamin nie przewiduje kworum koniecznego do podjęcia decyzji przez panel, nie wskazuje także, że poparcie 80% bądź 65% liczone ma być jako odpowiedni procent wyjściowej liczby panelistów i panelistek uprawnionych do głosowania (75 osób). Stoimy więc na stanowisku, że poparcie to powinno być liczone jako procent uprawnionych do głosowania osób obecnych w dniu głosowania (obecnie 69 osób).

Jednocześnie wskazujemy, że proporcje pomiędzy cechami w poszczególnych kryteriach demograficznych są prawie całkowicie zachowane. Pomimo rezygnacji kilkorga panelistów, różnice pomiędzy procentowym udziałem określonych cech w składzie idealnym panelu a ich udziałem w ostatecznej grupie są niewielkie (maksymalnie pięć punktów procentowych). Ostateczna grupa jest więc nadal reprezentatywna dla Wrocławia, dodatkowe losowania (po wyczerpaniu puli osób w danym profilu) mogłyby tę reprezentatywność zaburzyć.

Poniższa tabela przedstawia listę 73 profili demograficznych osób, które wzięły udział w panelu:

Zaktualizowana lista profili panelistów(-ek)					
1	mężczyzna	25-39	wyższe	auto	Bieńkowice
2	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	auto	Biskupin - Sępólno - Dąbie - Bartoszewice
3	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Biskupin - Sępólno - Dąbie - Bartoszewice
4	kobieta	40-64	wyższe	auto	Borek
5	kobieta	40-64	wyższe	pieszo	Borek
6	mężczyzna	40-64	średnie	zbiorkom	Borek
7	mężczyzna	40-64	średnie	zbiorkom	Borek
8	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Gaj
9	mężczyzna	więcej niż 65 lat	podstawowe	auto	Gajowice
10	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	auto	Gajowice
11	kobieta	40-64	średnie	pieszo	Gajowice
12	mężczyzna	25-39	wyższe	zbiorkom	Gajowice
13	kobieta	więcej niż 65	średnie	auto	Gądów - Popowice Ptd.
14	mężczyzna	25-39	wyższe	zbiorkom	Gądów - Popowice Ptd.
15	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Grabiszyn - Grabiszyn
16	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	pieszo	Huby
17	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Huby
18	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Huby
19	kobieta	40-64	wyższe	auto	Jagodno
20	mężczyzna	25-39	średnie	auto	Kartowice - Różanka
21	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Kartowice - Różanka
22	kobieta	40-64	średnie	zbiorkom	Kartowice - Różanka
23	kobieta	25-39	wyższe	auto	Kowale
24	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	auto	Krzyki - Partynice
25	kobieta	25-39	wyższe	auto	Krzyki - Partynice
26	kobieta	40-64	wyższe	rower	Krzyki - Partynice
27	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Krzyki - Partynice
28	mężczyzna	40-64	wyższe	zbiorkom	Kuźniki
29	kobieta	40-64	średnie	auto	Leśnica
30	mężczyzna	40-64	podstawowe	zbiorkom	Leśnica
31	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Leśnica
32	kobieta	25-39	średnie	zbiorkom	Leśnica
33	kobieta	40-64	średnie	zbiorkom	Leśnica
34	kobieta	40-64	średnie	auto	Muchobór Mały
35	kobieta	25-39	średnie	zbiorkom	Muchobór Mały
36	kobieta	40-64	średnie	auto	Muchobór Mały
37	kobieta	25-39	wyższe	auto	Muchobór Mały
38	kobieta	40-64	wyższe	auto	Muchobór Mały
39	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Nadodrże
40	mężczyzna	25-39	średnie	pieszo	Nadodrże
41	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Nadodrże
42	mężczyzna	25-39	średnie	rower	Nadodrże
43	kobieta	40-64	wyższ	pieszo	Ołbin
44	mężczyzna	40-64	średnie	zbiorkom	Ołbin
45	kobieta	więcej niż 65 lat	wyższe	zbiorkom	Ołtaszyn



46	mężczyzna	40-64	średnie	zbiorkom	Oporów
47	kobieta	25-39	wyższe	auto	Osobowice - Rędzin
48	mężczyzna	więcej niż 65 lat	podstawowe	zbiorkom	Piłczyce - Kozanów - Popowice Ptn.
49	kobieta	więcej niż 65 lat	średnie	zbiorkom	Piłczyce - Kozanów - Popowice Ptn.
50	kobieta	więcej niż 65 lat	wyższe	zbiorkom	Piłczyce - Kozanów - Popowice Ptn.
51	mężczyzna	25-39	wyższe	zbiorkom	Plac Grunwaldzki
52	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Polanowice - Poświętne - Ligota
53	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Powstańców Śląskich
54	kobieta	40-64	średnie	rower	Powstańców Śląskich
55	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	pieszo	Przedmieście Oławskie
56	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Przedmieście Oławskie
57	mężczyzna	40-64	podstawowe	rower	Przedmieście Oławskie
58	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Przedmieście Świdnickie
59	kobieta	40-64	wyższe	pieszo	Przedmieście Świdnickie
60	mężczyzna	więcej niż 65 lat	średnie	auto	Psie Pole - Zawidawie
61	kobieta	więcej niż 65 lat	wyższe	auto	Psie Pole - Zawidawie
62	kobieta	40-64	średnie	auto	Sołtysowice
63	kobieta	25-39	wyższe	pieszo	Sołtysowice
64	kobieta	40-64	wyższe	pieszo	Stare Miasto
65	mężczyzna	18-24	średnie	rower	Strachocin - Swojczyce - Wojnów
66	mężczyzna	40-64	podstawowe	auto	Szczepin
67	kobieta	18-24	średnie	pieszo	Szczepin
68	mężczyzna	25-39	średnie	pieszo	Szczepin
69	mężczyzna	18-24	wyższe	zbiorkom	Szczepin
70	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Widawa
71	mężczyzna	25-39	wyższe	auto	Wojszyce
72	mężczyzna	40-64	średnie	auto	Zacisze - Zalesie - Szczytniki
73	mężczyzna	25-39	średnie	rower	Żerniki

Poniższe tabele przedstawiają proporcje w kryteriach demograficznych wśród 67 osób, które wzięły udział w głosowaniu końcowym:

Płeć/wiek	końcowa liczba osób	procent	skład idealny	procent
K 18-24	1	1,5%	2	2,7%
K 25-39	9	13,4%	11	14,7%
K 40-64	15	22,4%	16	21,3%
K 65+	11	16,4%	12	16,0%
M 18-24	2	3,0%	2	2,7%
M 25-39	8	11,9%	10	13,3%
M 40-64	15	22,4%	14	18,7%
M 65+	6	9,0%	8	10,7%
Razem	67		75	



Wykształcenie	końcowa liczba osób	procent	skład idealny	procent
podstawowe	5	7,5%	8	10,7%
średnie	38	56,7%	42	56,0%
wyższe	24	35,8%	25	33,3%
Razem	67		75	

Środek transportu	końcowa liczba osób	procent	skład idealny	procent
auto	28	41,8%	31	41,3%
pieszo	12	17,9%	18	24,0%
rower	5	7,5%	5	6,7%
zbiorkom	22	32,8%	21	28,0%
Razem	67		75	

Osiedle	końcowa liczba osób	procent	skład idealny	procent
Bieńkowice	1	1,5%	1	1,3%
Biskupin - Sępólno - Dąbie - Bartoszowice	2	3,0%	2	2,7%
Borek	4	6,0%	1	1,3%
Brochów	0	0,0%	1	1,3%
Gaj	1	1,5%	2	2,7%
Gajowice	4	6,0%	3	4,0%
Gądów - Popowice Płd.	2	3,0%	3	4,0%
Grabiszyn - Grabiszynek	1	1,5%	2	2,7%
Huby	3	4,5%	2	2,7%
Jagodno	1	1,5%	1	1,3%
Jerzmanowo - Jarnołtów - Strachowice - Osiniec	0	0,0%	1	1,3%
Karłowice - Różanka	3	4,5%	3	4,0%
Klecina	0	0,0%	1	1,3%
Kleczków	0	0,0%	1	1,3%
Kowale	1	1,5%	1	1,3%
Krzyki - Partynice	4	6,0%	2	2,7%
Księżę	0	0,0%	1	1,3%

Kuźniki	1	1,5%	1	1,3%
Leśnica	5	7,5%	3	4,0%
Lipa Piotrowska	0	0,0%	1	1,3%
Maślice	0	0,0%	1	1,3%
Muchobór Mały	1	1,5%	1	1,3%
Muchobór Wielki	3	4,5%	1	1,3%
Nadodrze	2	3,0%	3	4,0%
Nowy Dwór	0	0,0%	2	2,7%
Ołbin	2	3,0%	3	4,0%
Ołtaszyn	1	1,5%	1	1,3%
Oporów	1	1,5%	1	1,3%
Osobowice - Rędzin	1	1,5%	1	1,3%
Pawłowice	0	0,0%	1	1,3%
Pilczyce - Kozanów - Popowice Płn.	3	4,5%	3	4,0%
Plac Grunwaldzki	0	0,0%	1	1,3%
Polanowice - Poświętne - Ligota	1	1,5%	1	1,3%
Powstańców Śląskich	2	3,0%	3	4,0%
Pracze Odrzańskie	0	0,0%	1	1,3%
Przedmieście Oławskie	2	3,0%	2	2,7%
Przedmieście Świdnickie	2	3,0%	2	2,7%
Psie Pole - Zawidawie	2	3,0%	3	4,0%
Sottysowice	1	1,5%	1	1,3%
Stare Miasto	1	1,5%	1	1,3%
Strachocin - Swojczyce - Wojnów	1	1,5%	1	1,3%
Szczepin	4	6,0%	2	2,7%
Świniary	0	0,0%	1	1,3%
Tarnogaj	0	0,0%	1	1,3%
Widawa	1	1,5%	1	1,3%
Wojszyce	1	1,5%	1	1,3%
Zacisze - Zalesie - Szczytniki	1	1,5%	1	1,3%
Żerniki	1	1,5%	1	1,3%
Razem	67		75	

Pierwsze losowanie grupy rezerwowej oraz wszystkie kolejne losowania uzupełniające odbyły się przy użyciu metody opisanej w pkt 3.C. losowanie indywidualnych profili demograficznych. Nagrania z losowań dostępne są u Zespołu Koordynującego.

KONSULTACJE OTWARTE – ZBIERANIE REKOMENDACJI MIESZKAŃCÓW

5

W skład panelu obywatelskiego wchodziły wylosowane mieszkanki i mieszkańcy Wrocławia. Nie oznacza to jednak, że pozostałe osoby nie mają prawa głosu. Wszyscy mieszkańcy miasta mogli przekazać panelowi swoje pomysły i propozycje rekomendacji. Głosy te były zbierane poprzez formularz dostępny na stronie internetowej od 3 do 11 września. Formularz został wypełniony 182 razy. Zebrane opinie zostały uporządkowane ze względu na tematykę i przedstawione panelistom do dalszej pracy. Pełna lista zgłoszonych opinii znajduje się na stronie internetowej panelu.

Prawo do zgłoszenia rekomendacji mieli również eksperci oraz przedstawiciele stron panelu. Przestali oni łącznie 43 propozycje, które również zostały przekazane do dalszych prac.

NABÓR STRON, OBSERWATORÓW ZEWNĘTRZNYCH ORAZ ZESPOŁU MONITORUJĄCEGO

6

Strony

Za stronę pierwszego wrocławskiego Panelu Obywatelskiego uznano każdy urząd, instytucję, organizację, radę osiedla lub grupę nieformalną, która jest w jakiś sposób związana z problematyką transportu lub ochrony środowiska. Dla przykładu za strony uznano między innymi Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego. Strony zostały zidentyfikowane przez Zespół Koordynujący we współpracy z Urzędem Miejskim Wrocławia. Zamieszczono także zaproszenie do zgłaszania się jako strona w portalu Wrocław Rozmawia. Zgłoszenia były zbierane do 29 lutego 2020 r.

Łącznie jako strony zgłosiło się 21 podmiotów, a w dniach edukacyjnych wzięło udział 13 podmiotów. Pełna ich lista opublikowana została na stronie internetowej panelu.

Strony miały prawo do przedstawienia swojego stanowiska w formie ustnej prezentacji podczas spotkania

panelistów i panelistek, w tym także do proponowania rekomendacji oraz odnoszenia się do wystąpień ekspertów i ekspertek, a także przekazania swoich rekomendacji w formie pisemnej. Dnia 4 lutego 2020 r. odbyło się spotkanie warsztatowe dla stron, którego celem było wypracowanie najważniejszych zagadnień do pracy panelu. Efektem tego spotkania było także podjęcie rozmów o modyfikacji tematu panelu.

Obserwatorzy zewnętrzni

Ważną cechą panelu obywatelskiego jest jego transparentność, czyli możliwość obserwowania każdego etapu procesu konsultacyjnego. W tym celu powoływani zostali niezależni obserwatorzy, którzy przyglądali się przebiegowi panelu bez prawa głosu.

Zgodnie z Regulaminem (§ 17):

osoby zawodowo lub naukowo zajmujące się tematyką paneli obywatelskich oraz osoby zainteresowane realizacją panelu obywatelskiego w innych jednostkach administracyjnych niż Wrocław mogą uczestniczyć w spotkaniach panelistów i panelistek w charakterze obserwatorów i obserwatorek.

Osoby te muszą być jednak niezależne, dlatego też:

obserwatorami i obserwatkami nie mogą być przedstawiciele i przedstawicielki stron, eksperci i ekspertki, a także osoby wchodzące w skład Zespołu Monitorującego.

Wrocławski Panel Obywatelski obserwowały cztery osoby: Michał Szmit, Mateusz Kokoszkiwicz (dziennikarz Gazety Wyborczej), Marzena Cichosz i Wojciech Ufel (Uniwersytet Wrocławski).

Zespół Monitorujący

Aby wziąć udział w naborze do Zespołu Monitorującego, organizacja lub grupa nieformalna musiała wystąpić z zgłoszeniem na podany adres poczty elektronicznej lub dostarczyć do Wydziału Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia do dnia 19 lutego. Zgłoszenie musiało zawierać imię i nazwisko zgłaszanej osoby oraz nazwę reprezentowanej przez nią organizacji lub grupy nieformalnej. Dodatkowo należało uzasadnić, że działalność danej grupy lub organizacji mieści się w następujących obszarach: transport, zrównoważony rozwój lub partycypacja.

W skład Zespołu Monitorującego weszło pięcioro przedstawicieli lub przedstawicielek Urzędu Miejskiego Wrocławia wskazanych przez Prezydenta Wrocławia, po jednej przedstawicielce lub przedstawicieli każdego z Klubów Radnych Rady Miejskiej Wrocławia wskazanych przez te kluby oraz dziewięcioro przedstawicieli lub przedstawicielek organizacji pozarządowych lub grup nieformalnych, których działalność obejmuje jeden lub więcej następujących obszarów: transport, zrównoważony rozwój, partycypacja społeczna.

Spotkania Zespołu Monitorującego odbyły się w dniach: 26.03.2020 r., 6.08.2020 r., 31.08.2020 r., 29.10.2020 r.

Skład zespołu oraz notatki z jego spotkań opublikowano na stronie internetowej panelu.

TEMATYKA WROCŁAWSKIEGO PANELU

7



Pierwszy wrocławski Panel Obywatelski został zorganizowany, by odpowiedzieć na pytanie „Jak usprawnić przemieszczanie się po Wrocławiu, mając na względzie poprawę jakości życia i ochronę klimatu?”. Temu zagadnieniu ogólnemu towarzyszyły dwa pytania szczegółowe:

- 1)** Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z osiedlami: Jagodno, Maślice, Muchobór Wielki, Ottaszyn, Psie Pole – autobus czy tramwaj?
- 2)** Czy – dla podniesienia jakości życia i w trosce o środowisko – wprowadzić w mieście strefy o szczególnych zasadach poruszania się, np. ograniczenia wjazdu pojazdów o określonym typie silników, opłaty za wjazd, strefy ruchu pieszego, rozwój strefy płatnego parkowania?

Warto odnotować, że pierwotny temat główny panelu, ogłoszony 9 października 2019 r., brzmiał „Jak szybko i zdrowo przemieszczać się po Wrocławiu?”. Pytania szczegółowe wyglądały zaś następująco:

- 1)** Jak sprawnie komunikować osiedla ościenne z centrum miasta?
- 2)** Czy wprowadzać strefy czystego transportu?

Zmiana tematy panelu nastąpiła pod wpływem wniosków organizacji ekologicznych, które apelowały, by uwzględnić w tematyce kontekst katastrofy klimatycznej.

PROGRAM PIERWSZEGO I DRUGIEGO DNIA

8



Program panelu został skonstruowany w taki sposób, by z jednej strony odpowiadać na pytania szczegółowe, a z drugiej na potrzeby stron.

Przystępując do przygotowywania panelu (w styczniu i lutym 2020 r.), poprosiliśmy wszystkie strony o przestanie propozycji kandydatur ekspertów, którzy mieliby wystąpić podczas dni edukacyjnych. Dzięki

przeprowadzonym wtedy rozmowom wiedzieliśmy również, jakie zagadnienia związane z tematem szczególnie warto poruszyć podczas panelu.

W pytaniu dotyczącym wyboru środków transportu publicznego zdecydowaliśmy się, by omówić następujące zagadnienia:

- wprowadzenie, czyli dlaczego temat jest ważny i jak projektuje się komunikację zbiorową;
- porównanie tramwaju i innych rozwiązań;
- perspektywa innych miast (z kraju i zagranicy);
- perspektywa pasażerów, ich zachowań i potrzeb.

W pytaniu dotyczącym stref o szczególnych zasadach poruszania się skoncentrowaliśmy się na:

- wprowadzeniu do zmian klimatycznych;
- problemie ograniczenia ruchu samochodowego;
- problemie smogu;
- kwestii transportu rowerowego.

Mając tak określony szczegółowy zakres wybieraliśmy ekspertów w taki sposób, by sprawiedliwie uwzględnić zarówno propozycje zgłoszone przez Urząd Miejski, jak i przez stronę społeczną. Dodatkowo zależało nam na tym, by lista była zrównoważona pod względem płci, co niestety się nie udało. Na ostateczny kształt programu wpłynęła też dostępność ekspertów w terminach spotkań. Ze względu na sytuację epidemiczną część wystąpień odbyła się w trybie on-line.

Istotnym elementem programu były również wystąpienia stron. W sierpniu zapytaliśmy przedstawicieli organizacji, czy podtrzymują chęć publicznego przedstawienia swojego stanowiska. Spośród 21 stron ostateczną wolę zgłosiło: dziewięć stron podczas pierwszego dnia oraz 11 stron podczas drugiego dnia edukacyjnego. Następnie zostało przeprowadzone losowanie kolejności wystąpień.

Spotkanie inauguracyjne – 3 września 2020 r.

Pełny przebieg dni edukacyjnych w formie nagrań wystąpień i zebranych materiałów dostępny jest na stronie internetowej panelu.

17:30	18:00	Rejestracja, kawa i herbata	
18:00	18:15	Przywitanie i wprowadzenie	
18:15	18:30	Dlaczego organizujemy Panel Obywatelski?	Bartłomiej Świerczewski
18:30	18:45	Wprowadzenie urzędu: kontekst finansowy	Marcin Urban
18:45	19:00	Pytania i odpowiedzi od panelistów(-ek)	
19:00	19:15	Przerwa na kawę i herbatę	
19:15	20:00	Integracja oraz wprowadzenie do metody pracy	
20:00	20:30	Czas na dodatkowe wyjaśnienia	

Pierwszy dzień edukacyjny – 5 września 2020 r.

09:30	10:00	Rejestracja, kawa i herbata	
10:00	10:05	Powitanie i wprowadzenie: Jacek Sutryk, Prezydent Wrocławia	
10:05	10:20	Wprowadzenie urzędu	Katarzyna Szymczak-Pomianowska / Tomasz Stefanicki
10:20	10:40	Wystąpienie eksperckie: Zmiany klimatu a polityka transportowa	Marcin Popkiewicz
10:40	10:58	Pytania i odpowiedzi	
10:58	11:13	Przerwa na kawę i herbatę	
11:13	11:25	Wystąpienie eksperckie: Strefa czystego transportu w Krakowie	Bartosz Piłat
11:25	11:37	Wystąpienie eksperckie: Wizja zero w projektowaniu dróg	Tomasz Tosza
11:37	11:55	Pytania i odpowiedzi	
11:55	12:07	Wystąpienie eksperckie: Pomiary wskaźników smogu	dr hab. inż. Izabela Sówka, prof. PWR (on-line)
12:07	12:19	Wystąpienie eksperckie: Wpływ smogu na zdrowie	dr hab. Tomasz Zatoński/Jonatan Nowakowski
12:19	12:37	Pytania i odpowiedzi	
12:37	13:17	Przerwa obiadowa	
13:17	13:29	Wystąpienie eksperckie: Rola transportu rowerowego w centrum miasta	Oliver Schneider (on-line)
13:29	13:41	Wystąpienie eksperckie: Infrastruktura rowerowa	Aleksander Buczyński (on-line)
13:41	13:59	Pytania i odpowiedzi	
13:59	14:17	Wystąpienia stron: • Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia • Stowarzyszenie Eko-Unia • Partia Zieloni	
14:17	14:27	Pytania i odpowiedzi	
14:27	14:42	Przerwa na kawę i herbatę	
14:42	15:00	Wystąpienia stron: • Rada Osiedla Maślice • Wrocławskie Forum Osiedlowe • Stowarzyszenie Akcja Miasto	
15:00	15:10	Pytania i odpowiedzi	
15:10	15:28	Wystąpienia stron: • Wrocławscy Kurierzy Rowerowi • Wrocławska Inicjatywa Rowerowa • Fundacja EkoRozwoju	
15:28	15:38	Pytania i odpowiedzi	
15:38	15:54	Komentarze ekspertów(-ek) do wystąpień stron	
15:54	16:00	Podsumowanie dnia	

Drugi dzień edukacyjny – 12 września 2020 r.

09:30	10:00	Rejestracja, kawa i herbata	
10:00	10:05	Powitanie i wprowadzenie	Organizatorzy
10:05	10:20	Wprowadzenie urzędu	Monika Kozłowska-Święconek
10:20	10:35	Wystąpienie eksperckie: Wprowadzenie do tematu	Michał Beim (on-line)
10:35	11:00	Pytania i odpowiedzi	
11:00	11:15	Przerwa na kawę i herbatę	
11:15	11:27	Wystąpienie eksperckie: Tramwaj czy autobus	Prof. Andrzej Szarata
11:27	11:39	Wystąpienie eksperckie: Tramwaj czy autobus	Igor Gisterek
11:39	11:57	Pytania i odpowiedzi	
11:57	12:09	Wystąpienie eksperckie: Kolej w mieście	Piotr Rachwański
12:09	12:21	Wystąpienie eksperckie: Perspektywa pasażerów	Monika Maciejewska (on-line)
12:21	12:39	Pytania i odpowiedzi	
12:39	13:19	Przerwa obiadowa	
13:19	13:31	Wystąpienie eksperckie: Projektowanie uniwersalne, potrzeby osób niepełnosprawnych	Hanna Marszałek
13:31	13:41	Pytania i odpowiedzi	
13:41	14:00	Wystąpienia stron • Stowarzyszenie Akcja Miasto • Stowarzyszenie Eko-Unia oraz Fundacja EkoRozwoju • Rada Osiedla Maślice	
4:00	4:10	Pytania i odpowiedzi	
14:10	14:30	Wystąpienia stron • Rada Osiedla Jagodno • Partia Zieloni • Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	
4:30	14:40	Pytania i odpowiedzi	
4:40	14:55	Przerwa na kawę i herbatę	
14:55	15:08	Wystąpienia stron • Klub Sympatyków Transportu Miejskiego • Stowarzyszenie Zmieniaj Zakręty	
15:08	15:18	Pytania i odpowiedzi	
15:18	15:31	Wystąpienia stron • Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia • Wrocławskie Forum Osiedlowe • Zieleń Wrocławska	
15:31	15:41	Pytania i odpowiedzi	
15:41	15:57	Komentarze ekspertów(-ek) do wystąpień stron	
15:57	16:00	Podsumowanie dnia	

DELIBERACJA

– SPOSÓB PRACY NAD REKOMENDACJAMI

9



W ramach panelu odbyły się trzy spotkania o charakterze deliberacyjnym. Spotkania facylitowały trzy osoby: Krzysztof Nowak, Dorota Whitten i Maja Zabokrzycka, czuwając nad ich przebiegiem i płynnością dialogu.

Pierwszy dzień poświęcony był na zebranie rekomendacji panelistów i panelistek. Wszystkie osoby uczestniczące w panelu podzielono na trzy grupy – z każdą z nich pracował(-a) facylitator(-ka). Rozmowy przebiegały w formie warsztatów – uczestnicy i uczestniczki zaczęli od pracy w małych, pięcioosobowych grupach, z których wyłoniony został sekretarz. Następnie małe grupki łączyły się w dwie większe, by uwspólniać rekomendacje z pracy w małych zespołach – finalnie wszystkie trzy grupy uzgodniły wewnętrzne rekomendacje. Dzień zakończyło podsumowanie, w ramach którego każda z trzech grup zreferowała wypracowane w formie konsensusu rekomendacje. Drugiego dnia paneliści i panelistki dyskutowali na temat wszystkich zebranych rekomendacji – wypracowanych przez siebie, wystanych przez strony i tych zebranych w toku otwartych konsultacji. Dzień rozpoczęła ponownie praca w pięcioosobowych grupach, do których mieszkańcy byli przydzielani losowo. Wcześniej Zespół Koordynujący przygotował zebrane rekomendacje dotyczące głównego tematu panelu w podziale na trzy grupy tematyczne:

- a)** Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z osiedlami peryferyjnymi?
- b)** Czy – dla podniesienia jakości życia i w trosce o środowisko – wprowadzić w mieście strefy o szczególnych zasadach poruszania się?
- c)** Jak usprawnić przemieszczanie się po Wrocławiu, mając na względzie poprawę jakości życia i ochronę klimatu?

Po omówieniu każdej z trzech części paneliści i panelistki spotykali się na wspólnej sesji plenarnej, żeby uzgodnić, które rekomendacje zostaną poddane głosowaniu w trakcie ostatniego dnia. Zebrane i uwspólnione rekomendacje zostały wystane do wszystkich stron i ekspertów, którzy następnie wystali swoje komentarze. Przed ostatnim dniem deliberacyjnym organizatorzy przygotowali tabele prezentujące wszystkie rekomendacje z komentarzami. W ramach trzeciego dnia deliberacyjnego szczegółowo omawiane były wszystkie rekomendacje po kolei – część z nich po zapoznaniu z komentarzami została w ogóle odrzucona (przez wzgląd na niezgodność z prawem lub inne bariery formalne w ich realizacji). Część z nich zmieniła formę lub została podzielona na kilka osobnych rekomendacji. Zmiany zapisu rekomendacji lub zmiany ich brzmienia były prowadzone w formie wstępnego głosowania (zwykłą większością głosów). Po przedyskutowaniu każdej z trzech części rekomendacji były one poddawane właściwemu głosowaniu, którego metodologia opisana jest w kolejnym podrozdziale.

Zasady pracy

- 1.** Odnosimy się do siebie z szacunkiem.
- 2.** Słuchamy się nawzajem.
- 3.** Dyskutujemy o rekomendacji, nie atakujemy osoby.
- 4.** Każdy ma prawo przedstawić swoją propozycję.
- 5.** Jeśli ktoś ma propozycję rekomendacji nie odpowiadającą na pytanie panelu, powinien ją zgłosić do osoby prowadzącej.
- 6.** W każdej grupie jest osoba, która pełni rolę sekretarza i zapisuje ostateczną uzgodnioną wersję rekomendacji.
- 7.** Rekomendacje prezentowane na forum muszą zostać spisane na flipcharcie.
- 8.** Wypracowane rekomendacje zostaną dołączone do wcześniej zgłoszonych rekomendacji mieszkańców, stron i ekspertów.
- 9.** Rekomendacja powinna być wspólną decyzją grupy.

Cechy dobrej rekomendacji

- 1.** Jest odpowiedzią na pytania zadane w panelu.
- 2.** Jest możliwa do zrealizowania i wykonalna.
- 3.** Powinna uwzględniać perspektywę czasową (możliwa do zrealizowania w konkretnym czasie).
- 4.** Powinna być zgodna z celami strategicznymi miasta.
- 5.** Może to być dowolna rekomendacja, która rozwiązuje problem.
- 6.** Zwróć uwagę, że realizacja rekomendacji może leżeć w gestii:
 - a)** Gminy Wrocław (regulamin panelu obowiązuje tylko i wyłącznie Gminę Wrocław)
 - b)** innych instytucji (nie ma wówczas gwarancji wdrożenia rekomendacji, chociaż rekomendacje zostaną przekazane tej instytucji).
- 7.** Rekomendacja powinna być zwięzła i konkretna.



Celem panelu obywatelskiego była nie tylko dyskusja, ale przede wszystkim podjęcie konkretnych decyzji – propozycje rekomendacji. Rekomendacje są odpowiedzią na pytania panelu. Zgodnie z deklaracją Prezydenta Wrocławia rekomendacje, które zyskają poparcie na poziomie co najmniej 80% głosujących, będą traktowane jako wiążące dla miasta. W odniesieniu do rekomendacji, które zyskają poparcie na poziomie co najmniej 65%, a poniżej 80%, Prezydent Wrocławia przedstawi stanowisko, w którym określi, czy zostaną one wdrożone.

Zasady głosowania zostały określone w § 20 Regulaminu panelu. Głosowanie końcowe odbywa się poprzez zaznaczenie na karcie do głosowania jednej z opcji:

- zdecydowanie się zgadzam (3 punkty poparcia),
- zgadzam się (2 punkty poparcia),
- zgadzam się, choć mam pewne wątpliwości lub zastrzeżenia (1 punkt poparcia),
- mam duże wątpliwości,
- raczej się nie zgadzam,
- nie zgadzam się,
- zdecydowanie się nie zgadzam,
- jest już realizowane w wystarczającym stopniu,

gdzie opcje wskazane w pkt 1-3 oznaczają poparcie dla propozycji rekomendacji, a opcje wskazane w pkt 4-8 brak poparcia. Nadawanie punktów poparcia przy rekomendacjach miało znaczenie, gdyż wybrany przez nas mechanizm miał charakter preferencyjny. Jego celem było również wskazanie hierarchii wybieranych rozwiązań.

W trakcie głosowania mogło się okazać, że żadna z rekomendacji nie uzyska poparcia 80%. W takim wypadku możliwe było zarządzenie poprawienia danych rekomendacji i ponowne głosowanie. Byłoby to możliwe tylko i wyłącznie wtedy, gdyby dwie trzecie spośród panelistek i panelistów wyraziło na to zgodę. Takie głosowanie mogło się odbyć maksymalnie trzy razy. W naszym przypadku sytuacja taka nie miała miejsca.

Głosowania w sprawie wyboru rekomendacji odbywały się na kartach papierowych w ośmiu turach i miały charakter tajny. Ze względu na liczbę rekomendacji podzielone zostały one pod względem zakresu i tematu.

Bezpośrednio po każdej turze głosowania przystępowano do liczenia głosów z wykorzystaniem uprzednio przygotowanego arkusza kalkulacyjnego. Karty do głosowania zostały ponumerowane po głosowaniu, dzięki czemu istnieje możliwość porównania ich z danymi wpisanymi do pliku, przy jednocześnie zach-

wanej zasadzie anonimowości. Głosy były liczone dwukrotnie, by upewnić się, że nie zaszła pomyłka. Liczenie głosów, zgodnie z regulaminem, odbyło się w sali obrad, a praca osób liczących była nadzorowana przez obserwatorów panelu.

W wynikach głosowania oznaczano również:

- **Brak głosu** to sytuacja, gdy ktoś nie oddał żadnego głosu na dane pytanie;
- **Głos nieważny** to głos nieczytelny, oddany na dwie opcje jednocześnie lub oznaczony w taki sposób, że niemożliwe jest jednoznaczne jego zakwalifikowanie.

Wyniki zostały podane w formie procentów. Ostatecznie w głosowaniu udział 67 osób. Arkusze kalkulacyjne ze szczegółami ilościowymi są dostępne na stronie internetowej panelu: www.wroclaw.pl/panel.

WYNIKI PANELU

11



Poniżej zaprezentowane zostały szczegółowe wyniki głosowania wrocławskiego Panelu Obywatelskiego. Rekomendacje są uporządkowane ze względu na pytania, których dotyczą oraz ze względu na stopień poparcia: powyżej **80% (rekomendacje wiążące)**, powyżej **65% (rekomendacje do rozważenia)** oraz poniżej **65% (rekomendacje odrzucone)**. Ponadto w nawiasach zostały przedstawione informacje o głosach niepopierających – tylko tam, gdzie takie głosy się pojawiły. Wyniki zostały zaokrąglone do drugiej liczby po przecinku.

Po wartości procentowej (w przypadku rekomendacji wiążących i do rozważenia), została podana liczba punktów poparcia. Wartość punktowa wynika z przyjętego systemu głosowania (zdecydowanie się zgadzam – 3 pkt, zgadzam się – 2 pkt, zgadzam się z wątpliwościami – 1 pkt.). Punktacja pozwala na nadanie hierarchii w przypadku identycznego poparcia procentowego.

Analizując wyniki panelu, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na rekomendacje wiążące. To one są bowiem ostateczną decyzją podjętą przez panelistki i panelistów. Urząd Miejski powinien – zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami – określić, w jaki sposób będzie je wdrażał. Sama decyzja nie może jednak zostać zakwestionowana. Rekomendacje do rozważenia należy traktować podobnie jak opinie zgłaszane podczas zwykłych konsultacji społecznych. Magistrat powinien określić, czy i w jakim zakresie zamierza wziąć je pod uwagę. Pozostałe rekomendacje mogą zostać zignorowane.

I Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z Osiedlem Jagodno?

Rekomendacje wiążące:

- Nr 1 – Tramwaj – **98,51%, 183 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%);
- Nr 3 – Budowa linii tramwajowej w pierwszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę: niezbędny na tę realizację budżet (w tym fundusze UE), inwestycje w tej części miasta, potrzebę etapowania powstawania kolejnych linii tramwajowych w mieście – **97,01%, 173 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%, raczej się nie zgadzam – 1,49%);
- Nr 4 – Niezwłoczne (jak najszybsze) stworzenie planu inwestycji tramwajowej (jeśli nie powstał) oraz zobligowanie Prezydenta i UM do wszelkich możliwych działań prowadzących do budowy tramwaju, wraz z uwzględnieniem rozmów ze wszystkimi stronami oraz zdawania kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac – **92,54%, 170 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 1,49%);
- Nr 5 – Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Jagodno – **97,01%, 174 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 1,49%).

Rekomendacje do rozważenia:

- Nr 7 – Rozwiązanie przejściowe zanim powstanie tramwaj – budowa jezdni autobusowej w śladzie zaprojektowanego tramwaju wraz z pozostawieniem miejsca na położenie szyn w przyszłości – **74,63%, 118 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 5,97%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 4,48%; zdecydowanie się nie zgadzam – 10,45%; brak głosu – 2,99%).

Rekomendacje odrzucone:

- Nr 2 – Autobus – **44,78%** (mam duże wątpliwości – 11,94%; raczej się nie zgadzam – 7,46%; nie zgadzam się – 13,43%; zdecydowanie się nie zgadzam 8,96%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 2,99%; brak głosu – 10,45%),
- Nr 6 – Linia autobusowa z busem – **58,21%** (mam duże wątpliwości – 14,94%; raczej się nie zgadzam – 5,97%; nie zgadzam się – 5,97%; zdecydowanie się nie zgadzam – 11,94%; brak głosu – 2,99%).

II Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z Osiedlem Maślice?

Rekomendacje wiążące:

- Nr 1 – Tramwaj – **98,51 %, 184 punkty poparcia** (zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%),
- Nr 3 – Budowa linii tramwajowej w pierwszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę: niezbędny na tę realizację budżet (w tym fundusze UE), inwestycje w tej części miasta, potrzebę etapowania powstawania kolejnych linii tramwajowych w mieście – **97,01%, 168 punktów poparcia** (mam duże

wątpliwości – 1,49%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%),

- Nr 4 – Niezwłoczne (jak najszybsze) stworzenie planu inwestycji tramwajowej (jeśli nie powstał) oraz zobligowanie Prezydenta i UM do wszelkich możliwych działań prowadzących do budowy tramwaju, wraz z uwzględnieniem rozmów ze wszystkimi stronami oraz zdawania kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac – **94,03%, 168 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 4,48%; nie zgadzam się – 1,49%),

- Nr 5 – Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Maślice – **97,01%, 174 punkty poparcia** (nie zgadzam się – 1,49%; brak głosu – 1,49%).

Rekomendacje do rozważenia:

- Nr 6 – Linia autobusowa z buspasem w korytarzu rezerwy na tramwaj – **71,64%, 100 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 10,45%; raczej się nie zgadzam – 5,97%; nie zgadzam się – 4,48%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%; brak głosu – 2,99%).

Rekomendacje odrzucone:

- Nr 2 – Autobus – **46,67%** (mam duże wątpliwości – 10,45%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 16,42%; zdecydowanie się nie zgadzam – 10,45%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 2,99%; brak głosu – 10,45%).

III Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z Osiedlem Muchobór Wielki?

Rekomendacje wiążące:

- Nr 1 – Tramwaj – **89,55%, 167 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%; brak głosu – 2,99%),

- Nr 3 – Budowa linii tramwajowej w pierwszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę: niezbędny na tę realizację budżet (w tym fundusze UE), inwestycje w tej części miasta, potrzebę etapowania powstawania kolejnych linii tramwajowych w mieście – **91,04%, 161 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 1,49%),

- Nr 4 – Niezwłoczne (jak najszybsze) stworzenie planu inwestycji tramwajowej (jeśli nie powstał) oraz zobligowanie Prezydenta i UM do wszelkich możliwych działań prowadzących do budowy tramwaju, wraz z uwzględnieniem rozmów ze wszystkimi stronami oraz zdawania kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac – **89,55%, 162 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 1,49%),

- Nr 5 – Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Muchobór Wielki – **95,52%, 172 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; raczej się nie zgadzam –

1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%).

Rekomendacje do rozważenia:

• Nr 6 – Budowa linii autobusowej z buspasem (w korytarzu rezerwy na tramwaj, w miejscach gdzie jest to możliwe) oraz obsługa Muchoboru Wielkiego poprzez linie autobusowe prowadzone wzdłuż obecnie budowanej wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej na Nowy Dwór (TAT). Powinna ona być kontynuowana jako wydzielona trasa autobusowa do Muchoboru Wielkiego – **73,13%, 115 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 13,49%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 7,46%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%).

Rekomendacje odrzucone:

• Nr 2 – Autobus – **49,25%** (mam duże wątpliwości – 11,94%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 11,94%; zdecydowanie się nie zgadzam – 8,26%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 2,99%; brak głosu – 11,94%).

IV Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z Osiedlem Ołtaszyn?

Rekomendacje wiążące:

- Nr 1 – Tramwaj – **92,54%, 170 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; raczej się nie zgadzam – 4,48%; nie zgadzam się – 1,49%),
- Nr 3 – Budowa linii tramwajowej w pierwszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę: niezbędny na tę realizację budżet (w tym fundusze UE), inwestycje w tej części miasta, potrzebę etapowania powstawania kolejnych linii tramwajowych w mieście – **91,04%, 158 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 2,99%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 4 – Niezwłoczne (jak najszybsze) stworzenie planu inwestycji tramwajowej (jeśli nie powstał) oraz zobligowanie Prezydenta i UM do wszelkich możliwych działań prowadzących do budowy tramwaju, wraz z uwzględnieniem rozmów ze wszystkimi stronami oraz zdawania kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac – **94,03%, 168 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%),
- Nr 5 – Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Ołtaszyn – **94,03%, 167 punktów poparcia** (raczej się nie zgadzam – 4,48%; zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%),
- Nr 7 – Wydłużenie linii tramwajowej, która powstanie na Ołtaszyn, do Wysokiej – **88,06%, 140 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 1,49%).

Rekomendacje do rozważenia:

- Nr 6 – Budowa linii autobusowej z wydzieloną jezdnią dla autobusów w korytarzu rezerwy na

V Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z Osiedlem Psie Pole?

Rekomendacje wiążące:

- Nr 3 – Budowa linii tramwajowej w pierwszym możliwym terminie, biorąc pod uwagę: niezbędny na tę realizację budżet (w tym fundusze UE), inwestycje w tej części miasta, potrzebę etapowania powstawania kolejnych linii tramwajowych w mieście – **82,09%, 143 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 5,97%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 4 – Niezwłoczne (jak najszybsze) stworzenie planu inwestycji tramwajowej (jeśli nie powstał) oraz zobligowanie Prezydenta i UM do wszelkich możliwych działań prowadzących do budowy tramwaju, wraz z uwzględnieniem rozmów ze wszystkimi stronami oraz zdawania kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac – **83,58%, 149 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 4,48%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 4,48%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%),
- Nr 5 – Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Psie Pole – **88,06%, 156 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%).

Rekomendacje do rozważenia:

- Nr 1 – Tramwaj – **79,10%, 149 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 7,46%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 4,48%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 6 – Budowa buspasa przez ulicę Bolesława Krzywoustego, ale nie kosztem pasa dla samochodów – **68,66%, 110 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 8,96%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 5,97%; zdecydowanie się nie zgadzam – 10,45%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%; brak głosu – 1,49%).

Rekomendacje odrzucone:

- Nr 2 – Autobus – **58,21%** (mam duże wątpliwości – 7,46%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 7,46%; zdecydowanie się nie zgadzam – 10,45%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 2,99%; brak głosu – 11,94%).

VI Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z osiedlami: Jagodno, Maślice, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Psie Pole – autobus czy tramwaj (ogólne rekomendacje dla wszystkich osiedli)?

Rekomendacje wiążące:

- Nr 1 – Przy końcowych przystankach linii tramwajowej i węzłach przesiadkowych z koleją powinny znaleźć się parkingi Park & Ride – **95,52%, 183 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; nie zgadzam się – 1,49%; brak głosu – 1,49%).

- Nr 2 – Budowa wszystkich nowych linii tramwajowych powinna być powiązana z budową dróg rowerowych, biegnących wzdłuż tych linii (niezależnie od układu drogowego) – **88,06%, 151 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; nie zgadzam się – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 7,46%),
- Nr 3 – Zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku – **85,07%, 144 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 7,46%; nie zgadzam się – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 4 – Rozpoczęcie przeprowadzenia nie później niż w 2022 r. stosownych analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowych dotyczących zasilania komunikacji zbiorowej z OZE – **88,06%, 151 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 4,48%; nie zgadzam się – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%; brak głosu – 2,99%),
- Nr 5 – Podzielenie budowy kolejnych linii tramwajowych na wszystkie pięć osiedli na etapy wraz z harmonogramem i określeniem priorytetów oraz możliwości realizacji, np. ze względu na budżet, możliwości techniczne, wielkość inwestycji, przy jednoczesnym niezwłocznym rozpoczęciu projektowania – **97,01%, 173 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%),
- Nr 6 – Nowe odcinki linii tramwaju realizowane jako trasy autobusowo- tramwajowe (tory + inna powierzchnia utwardzona), w miarę możliwości z zielenią izolacyjną – **94,03%, 163 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%),
- Nr 7 – Projektowanie przystanków i pojazdów dostępnych dla wszystkich (m.in. dla osób z niepełnosprawnościami), w miarę możliwości wraz z komfortowymi („universal design”) przystankami przesiadkowymi – **98,51%, 185 punktów poparcia** (brak głosu – 1,49%),
- Nr 9 – Stworzenie przystanków wiedeńskich przy ul. Świdnickiej (Renoma i Arkady) w 2021 roku – **80,60%, 124 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 4,48%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 8,96%; brak głosu – 1,49%).

Rekomendacje odrzucone:

- Nr 8 – Komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet na skrzyżowaniach – **62,69%** (mam duże wątpliwości – 11,94%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 8,96%; zdecydowanie się nie zgadzam – 13,43%).

VII Czy – dla podniesienia jakości życia i w trosce o środowisko – wprowadzić w mieście strefy o szczególnych zasadach poruszania się – np. ograniczenia wjazdu pojazdów o określonym typie silników, opłaty za wjazd, strefy ruchu pieszego, rozwój strefy płatnego parkowania?

Rekomendacje wiążące:

- Nr 8 – Zwiększenie wykorzystania parkingów wielopoziomowych (kubaturowych) w centrum Wrocławia poprzez odpowiednią politykę cenową, w tym wprowadzenie wyższych opłat za parkowanie na ulicach w ich bezpośrednim sąsiedztwie – **88,06%, 130 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 4,48%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%),

- Nr 9 – Stanowcze wzmocnienie egzekucji istniejących zasad w zakresie prawidłowego parkowania w ścisłym centrum Wrocławia połączone z kontrolą przy pomocy samochodów wyposażonych w kamery 360 stopni – **86,57%, 149 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 5,97%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%).

Rekomendacje do rozważenia:

- Nr 1 – Zobowiązanie Prezydenta i UM do lobbowania na szczeblu państwowym wprowadzenia ustawodawstwa i prawa umożliwiającego tworzenie w miastach stref ograniczonego wjazdu pojazdów o określonym typie silnika. Wprowadzenie takiej strefy we Wrocławiu, w pierwszym możliwym terminie po wprowadzeniu odpowiednich ogólnopolskich regulacji. Granice strefy oraz określenie norm dla typów silników musi być przedmiotem dalszych konsultacji społecznych – **65,67%, 104 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 4,48%; nie zgadzam się – 11,94%; zdecydowanie się nie zgadzam – 13,43%; głos nieważny – 1,49%),
- Nr 6 – Wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu wyznaczonej przez Promenadę Staromiejską (w granicach fosy miejskiej, z wyłączeniem m.in. trasy W-Z, ul. Kołtątaja, Grodzkiej i Nowego Świata – decyzja o wyłączeniu konkretnych ulic powinna zostać poddana dalszym konsultacjom społecznym i ekspertyzom), należy stworzyć do 2023 r. wjazd m.in. dla mieszkańców (określenie grup społecznych z prawem do wjazdu powinno zostać poddane dalszym konsultacjom społecznym i ekspertyzom) wraz ze strefą zieleni, z zapewnieniem miejsc postojowych „kiss and ride” – **73,13%, 98 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 5,97%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 7,46%; zdecydowanie się nie zgadzam – 11,94%),
- Nr 7 – Należy tworzyć strefy ochrony chodników przed parkowaniem (m. in. słupkowanie, ławki, drzewa, zieleni, woonerfy) na terenie całego Wrocławia; preferowane powinno być wykorzystywanie zieleni, w tym urządzeń bioretencyjnych do fizycznej ochrony chodników przed parkowaniem – **71,64%, 109 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 5,97%; zdecydowanie się nie zgadzam – 16,42%; brak głosu – 1,49%).

Rekomendacje odrzucone:

- Nr 2 – Rekomendujemy, by nie wprowadzać ograniczeń wjazdu pojazdów o określonym typie silnika, gdyż nie można dyskryminować właścicieli pojazdów, a kontrolą techniczną pojazdów zajmować się powinny stacje kontroli pojazdów – **61,19%** (mam duże wątpliwości – 7,46%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 17,91%; zdecydowanie się nie zgadzam – 8,96%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%),
- Nr 3 – Wykonanie badań pomiaru rzeczywistej emisji spalin samochodowych metodą „remote sensing” – ocena emisyjności pojazdów w zależności od typu auta (osobowe, ciężarowe), roku produkcji, rodzaju paliwa (benzyna, diesel) do końca roku 2021 – **64,18%** (mam duże wątpliwości – 10,45%; raczej się nie zgadzam – 7,46%; nie zgadzam się – 11,94%; zdecydowanie się nie zgadzam – 5,97%; głos nieważny – 1,49%),
- Nr 4 – Zobowiązanie Prezydenta do lobbowania na szczeblu państwowym wprowadzenia ustawodawstwa i prawa umożliwiającego wniesienie opłat za wjazd do miasta (ew. określonej jego strefy). Wprowadzenie takich rozwiązań we Wrocławiu w pierwszym możliwym terminie po wprowadzeniu odpowiednich ogólnopolskich regulacji. Granice stref, wysokość opłat oraz szczegóły funkcjonowania powinny być przedmiotem dalszych konsultacji społecznych – **55,22%** (mam duże

wątpliwości – 7,46%; raczej się nie zgadzam – 4,48%; nie zgadzam się – 13,43%; zdecydowanie się nie zgadzam – 17,91%; brak głosu – 1,49%),

- Nr 5 – Nie należy wprowadzać nowych stref ruchu pieszego – **52,24%** (mam duże wątpliwości – 13,43%; raczej się nie zgadzam – 8,96%; nie zgadzam się – 7,46%; zdecydowanie się nie zgadzam – 14,93%; brak głosu – 2,99%),

- Nr 10 – Strefą płatnego parkowania powinno być objęte całe miasto na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, na obecnych zasadach korzystnych dla mieszkańców – **50,75%** (mam duże wątpliwości – 8,96%; nie zgadzam się – 11,94%; zdecydowanie się nie zgadzam – 22,39%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 4,48%; brak głosu – 1,49%),

- Nr 11 – Nie rozszerzanie stref płatnego parkowania – **62,69%** (mam duże wątpliwości – 8,96%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 10,45%; zdecydowanie się nie zgadzam – 11,94%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%; brak głosu – 1,49%).

[Wyjaśnienie: bezpośrednio po zakończeniu panelu w wynikach głosowania dotyczących tej rekomendacji podano błędną wartość 61,19%. Po dodatkowym sprawdzeniu wszystkich głosów stwierdzono, że poprawna wartość wynosi 62,69%. Błąd ten nie ma wpływu na sposób zakwalifikowania danej rekomendacji.]

VIII Jak usprawnić przemieszczanie się po Wrocławiu, mając na względzie poprawę jakości życia i ochronę klimatu? (rekomendacje będące odpowiedzią na główne pytanie panelu)

Rekomendacje wiążące:

- Nr 1 – Tworzenie większej ilości wydzielonych dróg dla rowerów – **88,06%, 154 punkty poparcia** (raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 7,46%),

- Nr 2 – Wprowadzenie działań dotyczących nieprzestrzegania przepisów i egzekwowania kar wobec rowerzystów i pieszych (pomysły: kampania edukacyjna + dodatkowe oznakowanie, kampania billboardowa i edukacja w szkołach, mapy dróg rowerowych) – **94,03%, 164 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; nie zgadzam się – 1,49%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%),

- Nr 5 – Modernizacja starej infrastruktury rowerowej w perspektywie pięciu lat – konieczna jest poprawa standardu istniejącej infrastruktury rowerowej w miejscach, gdzie nie spełnia ona podstawowych wymogów (jeżeli ruch rowerowy ma wzrosnąć, konieczne jest, aby infrastruktura rowerowa była czytelna, wygodna i bezpieczna) – **85,07%, 147 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 7,46%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 2,99%),

- Nr 6 – Poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego:

- rozszerzenie sieci rowerowej o gminy podmiejskie (we współpracy z tymi gminami),
- połączenie infrastruktury rowerowej w spójną sieć,
- tworzenie i rozwijanie sieci parkingów rowerowych,
- bezpieczne i wyodrębnione drogi rowerowe,
- poprawa oznakowania dróg rowerowych,

- drogi rowerowe prowadzące wokół Rynku + dodatkowe parkingi rowerowe – **91,04%, 164 punkty**

poparcia (mam duże wątpliwości – 5,97%; zdecydowanie się nie zgadzam – 2,99%),

- Nr 7 – Zakaz wjazdu na Rynek rowerów, hulajnóg i hulajnóg elektrycznych – **83,58%, 143 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; nie zgadzam się – 5,97%; zdecydowanie się nie zgadzam – 8,96%),

- Nr 9 – Aktualizacja, modernizacja i egzekwowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej – **95,52%, 156 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 1,49%),

- Nr 11 – Współpraca Gminy Wrocław, Urzędu Marszałkowskiego i PKP w zakresie partycypowania w kosztach ujednoliconego transportu miejskiego i wypracowania wspólnej strategii + integracja i modernizacja (nowoczesna aplikacja mobilna) systemu biletowego na poziomie aglomeracji (MPK + PKP) – jeden bilet na wszystko; zobowiązanie Prezydenta i UM do podjęcia takich rozmów i bycia liderem tego procesu – **97,01%, 180 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%),

- Nr 12 – Przy przystankach kolejowych powinny być budowane węzły przesiadkowe – organizowanie często kursujących linii autobusowych, które szybko dowożą pasażerów z różnych części osiedla na stacje – **97,01%, 173 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%),

- Nr 13 – Skorelowanie rozkładów autobusów z przyjazdami i odjazdami pociągów – **97,01%, 177 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%),

- Nr 14 – Polityka cenowa biletów MPK zachęcająca do podróży komunikacją zamiast samochodów – **94,03%, 164 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; brak głosu – 2,99%),

- Nr 15 – Konieczna współpraca z PKP w zakresie budowy nowych przystanków kolejowych (m.in. przystanek Os. Sobieskiego) – Wrocław posiada rozbudowaną sieć kolejową, która nie jest dostatecznie wykorzystywana do miejskich przewozów pasażerskich. Aby stworzyć kolej miejską z prawdziwego zdarzenia, należy nie tylko znacznie zwiększyć liczbę kursów, ale też wybudować dodatkowe przystanki, np. na wysokości zakrzowskiego Osiedla im. Jana III Sobieskiego; zobowiązanie Prezydenta i UM do podjęcia takich rozmów i bycia liderem tego procesu – **91,04%, 159 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 5,97%; zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%; brak głosu – 1,49%),

- Nr 16 – Przy końcowych przystankach linii tramwajowej i węzłach przesiadkowych z koleją powinny znaleźć się parkingi Park & Ride – **98,51%, 178 punktów poparcia** (zdecydowanie się nie zgadzam – 1,49%),

- Nr 17 – Oparcie transportu międzydzielnicowego w mieście o transport szynowy z uwzględnieniem kolei miejskiej (aglomeracyjnej) oraz tramwaj skomunikowany z koleją na stacjach lub węzłach przesiadkowych – **95,52%, 171 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; raczej się nie zgadzam – 1,49%),

- Nr 18 – Budowa bezkolizyjnych linii tramwajowych musi mieć priorytet – **92,54%, 164 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 2,99%),

- Nr 19 – Zobligowanie Prezydenta i UM do wszelkich możliwych działań prowadzących do utworzenia kolei miejskiej i stworzenia z niej wraz z tramwajem szkieletu komunikacyjnego we Wrocławiu:

- współpraca miasta z Urzędem Marszałkowskim odnośnie kolei (utworzenie kolei aglomeracyjnej),
- funkcjonalna infrastruktura Park & Ride na obrzeżach miasta i na stacjach kolejowych,

- kampania informacyjna dla gmin ościennych – **98,51%, 175 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%),
- Nr 21 – Polityka inwestycyjna powinna uwzględniać corocznie zadania, polegające na tworzeniu w obszarze centrum i śródmieścia atrakcyjnych przestrzeni wyposażonych w zieleni, małą architekturę oraz elementy małej/zielonej retencji, przyjaznych dla ruchu pieszego i rowerowego, transportu publicznego oraz uspokojonego ruchu kołowego z uporządkowanym parkowaniem. Ograniczanie obecności samochodów powinno być wzmocnione poprawą jakości otoczenia – **86,57%, 142 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 2,99%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 5,97%),
- Nr 22 – Zasilanie całej komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku – **82,09%, 131 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 8,96%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 1,49%; zdecydowanie się nie zgadzam – 4,48%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 23 – Rozpoczęcie przeprowadzenia nie później niż do 2022 r. stosownych analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowych dotyczących zasilania komunikacji zbiorowej z OZE – **82,09%, 135 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 11,94%; zdecydowanie się nie zgadzam – 2,99%; brak głosu – 2,99%),
- Nr 24 – Planowanie infrastruktury komunikacyjnej pod nowe osiedla (zabezpieczenie terenu pod infrastrukturę); wymuszenie przez Miasto na deweloperach uwzględnienia w ich projektach i realizacjach wolnej przestrzeni na pełną infrastrukturę sieci komunikacyjnej – **97,01%, 176 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 1,49%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 25 – Uwzględnianie rezerwy komunikacyjnej przy planowaniu nowych osiedli i wydawaniu pozwoleń na budowę – **98,51%, 182 punkty poparcia** (brak głosu – 1,49%).

Rekomendacje do rozważenia:

- Nr 3 – Należy wydawać maksymalnie dużo z corocznego budżetu miasta na budżet rowerowy i pieszy – **73,13%, 100 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 10,45%; raczej się nie zgadzam – 2,99%; nie zgadzam się – 4,48%; zdecydowanie się nie zgadzam – 5,97%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 4 – Dokończenie systemu tras rowerowych w centrum (równoważnie: 10 mln zł rocznie na trasy rowerowe w rowerowej strefie centralnej zaznaczonej w Studium) – **79,10%, 124 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 5,97%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 5,97%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 2,99%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 10 – Należy kontynuować zmiany w organizacji ruchu, które stopniowo zwiększają priorytet transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego – **79,10%, 124 punkty poparcia** (mam duże wątpliwości – 5,97%; raczej się nie zgadzam – 1,49%; nie zgadzam się – 2,99%; zdecydowanie się nie zgadzam – 8,96%; brak głosu – 1,49%),
- Nr 20 – Taksówki powinny mieć możliwość wjazdu do centrum bez ograniczeń (oraz możliwość postojów dla taksówek) – **73,13%, 105 punktów poparcia** (mam duże wątpliwości – 10,45%; raczej się nie zgadzam – 4,48%; nie zgadzam się – 4,48%; zdecydowanie się nie zgadzam – 5,97%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%).

Rekomendacje odrzucone:

- Nr 8 – Bezpłatna komunikacja miejska – **62,69%** (mam duże wątpliwości – 5,97%; raczej się nie zgadzam – 4,48%; nie zgadzam się – 7,46%; zdecydowanie się nie zgadzam – 14,93%; jest już realizowane w wystarczającym stopniu – 1,49%; brak głosu – 2,99%).

EWALUACJA PANELU

Organizacji pierwszego wrocławskiego Panelu Obywatelskiego towarzyszył proces ewaluacji. Miał on na celu przyjrzenie się zarówno organizacji tego przedsięwzięcia, jak i wyboru narzędzia partycypacyjnego.

Ewaluacja obejmowała:

- ankiety wypełniane przez panelistki i panelistów bezpośrednio po zakończeniu spotkań,
- spotkanie oraz ankietę przeprowadzoną wśród stron i ekspertów panelu,
- spotkanie z obserwatorami panelu.

Wyniki ewaluacji wraz z omówieniem są przedmiotem osobnego raportu.

REALIZATORZY PANELU



Operatorem pierwszego wrocławskiego Panelu Obywatelskiego była **Fundacja Dom Pokoju**.

Fundacja Dom Pokoju istnieje od 2005 r. i jej działalność skupia się wokół trzech obszarów:

- rozwoju lokalnego,
- mediacji rówieśniczych w szkołach,
- transformacji konfliktu.

Dane kontaktowe i rejestrowe:

Fundacja Dom Pokoju

ul. Łokietka 5/1

50-243 Wrocław

tel. 883 047 310

mail: dompokoju@dompokoju.org

www.dompokoju.org

NIP 8982070407

KRS 0000238999



Partnerem przedsięwzięcia była **Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich** działająca od 2009 r. i koncentrująca się na działaniach związanych z konsultacjami społecznymi i edukacją obywatelską.

Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS)

ul. Żmudzka 23/8

51-354 Wrocław

mail: feps@feps.pl

www.feps.pl

NIP 899-265-40-67

KRS 0000315023



Publikacja jest rezultatem zadania publicznego pn. „Pierwszy wrocławski panel obywatelski” finansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Więcej o panelu na: www.wroclaw.pl/panel



Nie wszystkie prawa zastrzeżone. Publikacja dostępna na licencji Creative Commons Uznanie Autorstwa - Na tych samych warunkach 4.0 (CC BY-SA 4.0).

