

**KOMENTARZ URZĘDU
MIEJSKIEGO WROCŁAWIA
DO REKOMENDACJI
PIERWSZEGO WROCŁAWSKIEGO
PANELU OBYWATELSKIEGO**

Ile było rekomendacji i jakich?

63

REKOMENDACJE WYDAŁ PANEL OBYWATELSKI

50

REKOMENDACJI MA CHARAKTER WIĄŻĄCY

13

REKOMENDACJI JEST DO ROZWAŻENIA

W jaki sposób będą realizowane rekomendacje?

Panelistki i paneliści przedstawili w sumie 63 rekomendacje – 50 wiążących i 13 do rozważenia. **Wszystkie przekazane rekomendacje zostały przeanalizowane przez Urząd Miejski Wrocławia i jego jednostki merytoryczne.**

Rekomendacje w swoim przekazie są **spójne z przyjętymi i obowiązującymi we Wrocławiu dokumentami strategicznymi**, co oznacza, że nie spowodowały one potrzeby zmiany dokumentów strategicznych Miasta. Głos mieszkańców wyrażony w rekomendacjach jest rozwinięciem rozwiązań oczekiwanych w różnych obszarach tematycznych tych dokumentów.

Metoda pracy nad rekomendacjami

Dla uporządkowania wielu różnych tematów zawartych w rekomendacjach pogrupowaliśmy je w tzw. **pudełka**. Połowie z nich ściśle odpowiada **dokument lub ich pakiet** (strategii, planów, analiz, koncepcji, itp.), za pomocą których poszczególne rekomendacje będą realizowane.

Każde pudełko ma swoją nazwę i zawiera wszystkie rekomendacje odnoszące się do tematyki w nim zawartej. Dzięki takiemu pogrupowaniu rekomendacji możemy w czytelniejszy sposób je komentować i o nich opowiadać. Powstało **10 pudełek tematycznych**:

- **Pudełko nr 1** – Wrocławski Program Tramwajowy 2.0 – zawiera 26 rekomendacji wiążących i 6 do rozważenia;
- **Pudełko nr 2** – Wrocławska Kolej Metropolitalna – zawiera 7 rekomendacji wiążących;
- **Pudełko nr 3** – Odnawialne Źródła Energii – zawiera 4 rekomendacje wiążące;
- **Pudełko nr 4** – Strategia rowerowa do 2025 – zawiera 4 rekomendacje wiążące;
- **Pudełko nr 5** – Plan dla Centrum – zawiera 2 rekomendacje wiążące i 3 rekomendacje do rozważenia;
- **Pudełko nr 6** – Porządkowanie parkowania – zawiera 2 rekomendacje wiążące i 1 do rozważenia;
- **Pudełko nr 7** – Atrakcyjny transport zbiorowy – zawiera 2 rekomendacje wiążące;
- **Pudełko nr 8** – Od planowania do realizacji – zawiera 2 rekomendacje wiążące;
- **Pudełko nr 9** – Inicjatywa ustawodawcza – zawiera 1 rekomendację do rozważenia;
- **Pudełko nr 10** – Priorytety inwestycyjne – zawiera 1 rekomendację wiążącą i 2 rekomendacje do rozważenia.

Odniesienia do rekomendacji

Spośród 50 rekomendacji wiążących **60%** (30) jest **możliwych do realizacji w całości**. Pozostałe **20 możliwe jest do realizacji z zastrzeżeniem**. 100% rekomendacji do rozważenia (czyli z wynikiem poniżej 80%) zostało przekazanych do dalszej analizy, a więc nie zostały na tym etapie odrzucone.

Stan realizacji rekomendacji obecnie

Spośród wszystkich 63 rekomendacji **60%** (38) jest już przez Miasto **w trakcie realizacji i planowane do dalszej realizacji**. Pozostałe **25** (wiążących i do rozważenia) – wymaga **rozpoczęcia nowych działań**.

Tabela szczegółowa i skrócona

Istotną częścią tego dokumentu jest **tabela** zawierająca merytoryczne odniesienie, komentarze oraz narzędzia realizacji wszystkich 63 rekomendacji, które zostały pogrupowane w opisane powyżej pudełka wraz ze szczegółowym odniesieniem merytorycznym i zestawem danych statystycznych.

Dodatkowo zamieszczamy **tabelę** skrótnie prezentującą możliwość realizacji wszystkich rekomendacji wraz z wyjaśnieniem ewentualnych zastrzeżeń. Wskazano **sprzeczność części rekomendacji** ze strategiami, programami miasta, obowiązującym prawem, sposobem realizacji projektów lub ich etapowaniem albo nie będących w kompetencjach Prezydenta Wrocławia.

Dokumenty odzwierciedlające rekomendacje

W roku 2021 zostaną przedstawione, opracowane lub zlecone dokumenty stanowiące punkt wyjścia do podejmowania kolejnych decyzji, płynących z rekomendacji panelowych. Są to:

- **Wrocławski Program Tramwajowy 2.0** (pudełko 1);
- **Analiza możliwości zasilania z OZE komunikacji miejskiej** (pudełko 3);
- **Strategia rowerowa do 2025 roku** (pudełko 4);
- **Plan dla Centrum** (pudełko 5);
- **Plan Zazieleniania Miasta Wrocławia** (pudełko 5).

Jakie są odniesienia do rekomendacji?

ŻADNA REKOMENDACJA NIE ZOSTAŁA ODRZUCONA

REKOMENDACJE WIĄŻĄCE

30 MOŻLIWA
REALIZACJA
W CAŁOŚCI



20 MOŻLIWA
REALIZACJA
Z ZASTRZEŻENIEM



REKOMENDACJE DO ROZWAŻENIA

13 PRZEKAZANYCH DO DALSZEJ ANALIZY

Jak pogrupowaliśmy rekomendacje?



PUDEŁKO 1

**WROCŁAWSKI
PROGRAM
TRAMWAJOWY 2.0**

51%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 2

**WROCŁAWSKA
KOLEJ
METROPOLITALNA**

11%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 3

**ODNAWIALNE
ŹRÓDŁA ENERGII**

6%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 4

**STRATEGIA
ROWEROWA
DO 2025**

6%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 5

**PLAN DLA
CENTRUM**

8%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 6
**PORZĄDKOWANIE
PARKOWANIA**

5%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 7
**ATRAKCYJNY
TRANSPORT ZBIOROWY**

3%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 8
**OD PLANOWANIA
DO REALIZACJI**

3%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 9
**INICJATYWA
USTAWODAWCZA**

2%
wszystkich
rekomendacji



PUDEŁKO 10
**PRIORYTETY
INWESTYCYJNE**

5%
wszystkich
rekomendacji

Czego dotyczą rekomendacje zawarte w pudełku?



PUDEŁKO 1 WROCLAWSKI PROGRAM TRAMWAJOWY 2.0

Obejmuje 26 rekomendacji
wiążących i 6 do rozważenia.

TRAMWAJ NA OSIEDLA
JAGODNO | MAŚLICE
MUCHOBÓR WLK | OŁTASZYN
w tym PSIE POLE /do rozważenia/

NOWE STANDARDY TRAS
W TYM ZIELONE TOROWISKA

**OKREŚLENIE UWARUNKOWAŃ
I PRIORYTETÓW REALIZACJI**

PARKINGI "PARKUJ I JEDŹ"
PRZY PĘTLACH

**POPRAWA DOSTĘPNOŚCI
DLA WSZYSTKICH**
W TYM PROJEKTOWANIE UNIWERSALNE

**ZAWIAZYWANIE PARTNERSTW
I WSPÓŁPRACA Z INSTYTUCJAMI**

TRAMWAJ DO WYSOKIEJ
W PARTNERSTWIE Z GMINĄ

**TRASY AUTOBUSOWE W MIEJSCE
PRZYSZŁYCH TOROWISK**
/do rozważenia/

Czego dotyczą rekomendacje zawarte w pudełku?



PUDEŁKO 2 WROCŁAWSKA KOLEJ METROPOLITALNA

Obejmuje 7 rekomendacji
wiążących.

**WYKORZYSTANIE KOLEI
NA TERENIE MIASTA**

**ZAWIĄZYWANIE PARTNERSTW
I WSPÓŁPRACA Z INSTYTUCJAMI**

**KONCEPCJA KOLEI
METROPOLITALNEJ**

**PARKINGI "PARKUJ I JEDŹ"
PRZY PRZYSTANKACH**

NOWE PRZYSTANKI

WSPÓLNY BILET

**INTEGRACJA ROZKŁADÓW
JAZDY KOLEI I AUTOBUSÓW**

**TWORZENIE WĘZŁÓW
PRZESIADKOWYCH**

Czego dotyczą rekomendacje zawarte w pudełku?



PUDEŁKO 3

ODNAWIALNE
ŹRÓDŁA ENERGII

Obejmuje 4 rekomendacje
wiążące.

**ANALIZA WYKORZYSTANIA OZE
W KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ**

DO 2022

**WYKORZYSTANIE OZE
W KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ**

DO 2035



PUDEŁKO 4

STRATEGIA
ROWEROWA
DO 2025

Obejmuje 4 rekomendacje
wiążące.

**POPRAWA INFRASTRUKTURY
I ROZWÓJ SIECI DRÓG DLA ROWERÓW**

**WIĘCEJ WYDZIELONYCH
DRÓG DLA ROWERÓW**

**ODNAWIANIE ISTNIEJĄCEJ
INFRASTRUKTURY**

**EDUKACJA I EGZEKUCJA
PRZESTRZEGANIA PRAWA PRZEZ
PIESZYCH I ROWERZYSTÓW**

Czego dotyczą rekomendacje zawarte w pudełku?



PUDEŁKO 5

PLAN DLA
CENTRUM

Obejmuje 2 rekomendacje
wiążące i 3 do rozważenia.

ŻYWE I ZIELONE ULICE W CENTRUM

**USPOKAJANIE RUCHU
W CENTRUM**

**PORZĄDKOWANIE
PARKOWANIA W CENTRUM**

**OGRANICZENIA NA RYNKU
DLA ROWERÓW I HULAJNÓG**

**TAKSÓWKI W CENTRUM
BEZ OGRANICZEŃ**

**DOKOŃCZENIE TRAS
ROWEROWYCH W CENTRUM**

**STREFA OGRANICZONEGO
RUCHU W CENTRUM**
/do rozważenia/

Czego dotyczą rekomendacje zawarte w pudełku?



PUDEŁKO 6 PORZĄDKOWANIE PARKOWANIA

Obejmuje 2
rekomendacje wiążące
i 1 do rozważenia.

**NOWA POLITYKA CENOWA
PARKOWANIA W CENTRUM**

**KONTROLA LEGALNEGO
PARKOWANIA**
/do rozważenia/

**OCHRONA CHODNIKÓW
I ZIELEŃCÓW PRZED
NIELEGALNYM PARKOWANIEM**



PUDEŁKO 7 ATRAKCYJNY TRANSPORT ZBIOROWY

Obejmuje 2 rekomendacje
wiążące

**ROZKŁAD JAZDY
ZGODNIE Z POTRZEBAMI**

**CENY BILETÓW
ZACHĘTĄ**

Czego dotyczą rekomendacje zawarte w pudełku?



PUDEŁKO 8 OD PLANOWANIA DO REALIZACJI

REZERWY KOMUNIKACYJNE W MPZP
W TYM WSPÓŁPRACA
Z DEWELOPERAMI W TYM ZAKRESIE

Obejmuje 2 rekomendacje wiążące.



PUDEŁKO 9 INICJATYWA USTAWODAWCZA

**ZABIEGANIE NA POZIOMIE
RZĄDOWYM O POTRZEBNE ZAPISY
DLA STREFY CZYSTEGO TRANSPORTU**
/do rozważenia/

Obejmuje 1 rekomendację do rozważenia.



PUDEŁKO 10 PRIORYTETY INWESTYCYJNE

Obejmuje 1
rekomendację wiążącą
i 2 do rozważenia.

**PRZYSTANKI WIEDEŃSKIE
NA ŚWIDNICKIEJ W 2021**

**MAKSYMALNIE DUŻO PIENIĘDZY
NA POLITYKĘ ROWEROWO-PIESZĄ**
/do rozważenia/

**DALSZE ZWIĘKSZANIE PRIORYTETU
DLA TRANSPORTU ZBIOROWEGO,
ROWEROWEGO I PIESZEGO**
/do rozważenia/

W jakich dokumentach odzwierciedlą się rekomendacje?



Jaki jest stan rekomendacji obecnie?



Jakie projekty zrealizujemy w 2021 roku?

-  Ogłosimy przetarg na **projekt tramwaju na Swojczyce**.
-  Po przygotowaniu WPT 2.0 zlecimy zaprojektowanie **tramwaju na Ołtaszyn** lub **tramwaju na Maślice**.
-  Rozpocniemy **budowę mostów Chrobrego** z torowiskiem tramwajowym.
-  Będziemy w posiadaniu **projektu tramwaju na Jagodno** – etap przejściowy z jezdnią dla autobusów.
-  Oddamy do użytku kolejnych **7 parkingów Parkuj i jedź** na ponad **300 miejsc** postojowych.
-  Opracujemy **Strategię rowerową do 2025 roku**.
-  Przeprowadzimy **analizę** w zakresie zapotrzebowania na **energię dla transportu publicznego** oraz zlecimy analizę kosztów i korzyści wykorzystania **autobusów zeroemisyjnych** w komunikacji miejskiej, w tym **zasilania z odnawialnych źródeł energii**.
-  Przedstawimy nową odsłonę **Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0**.
-  Przedstawimy **Koncepcję nowego układu linii tramwajowych i autobusowych**.
-  Zlecimy przygotowanie **Planu dla Centrum** (działania dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego).
-  Opracujemy **Plan Zazieleniania Wrocławia**.
-  Będziemy w posiadaniu **koncepcji wspólnego biletu** we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym

Szczegółowe odniesienie się Urzędu Miejskiego Wrocławia do rekomendacji Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego

PUDEŁKO 1: WROCŁAWSKI PROGRAM TRAMWAJOWY 2.0

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Podzielenie budowy kolejnych linii tramwajowych na wszystkie 5 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. (VI.5)	97%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	DO REALIZACJI
KOMENTARZ UM		PRZYJĘTE NARZĘDZIE	
Realizacja tej rekomendacji nastąpi poprzez sporządzenie nowej odsłony Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0. Nowy WPT 2.0 zostanie poprzedzony oceną stanu realizacji obecnego programu. Nowy WPT proponuje harmonogram realizacji kolejnych tras, biorąc pod uwagę obecny WPT, wyniki analizy wielokryterialnej oraz zależności inwestycyjne. Po zdefiniowaniu ważnych uwarunkowań przestrzennych, technicznych, środowiskowych oraz społecznych kolejnym krokiem przy ustalaniu harmonogramu będzie weryfikacja i wpisanie nowych zadań w		Przygotowanie WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0. zawierającego m.in.: - określenie ważnych uwarunkowań wpływających na zależności inwestycyjne (rozwiązania przecięć z liniami kolejowymi), - określenie szacunkowych kosztów dla poszczególnych tras,	

prawdopodobne ramy finansowe wynikające z możliwości budżetowych gminy. Do nowego WPT zostanie także przypisany niezbędny harmonogram zakupów pojazdów wraz z analizą możliwości usytuowania zakupionych tramwajów w dostępnej przestrzeni obecnych zajezdni oraz określeniem czasu, w jakim należałoby przewidzieć ewentualne rozpoczęcie działań prowadzących do budowy nowej zajezdni (zlecenie wyprzedzająco stosownych analiz). Nowy WTP 2.0 zostanie przedstawiony wiosną 2021 roku.		• określenie optymalnej kolejności realizacji, • analiza potrzeb zajezdni w zależności od kierunków rozwoju tras tramwajowych, • wskazanie możliwego finansowania w realiach budżetowych, • określenie kierunków, dla których zasadna byłaby wersja przejściowa (wydzielona trasa autobusowa), • rozstrzygnięcie zasadności projektowania tras tramwajowo-autobusowych (lub torowisk zielonych), • przyjęcie metody rozstrzygnięcia tras wariantowych lub przedłużeń (Psie Pole, Wysoka), • określenie standardów projektowych dotyczących dostępności peronów przystankowych, węzłów przesiadkowych i lokalizacji parkingów Parkuj i jedź.	
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Nowe odcinki linii tramwaju realizowane jako trasy autobusowo-tramwajowe (tory+inna powierzchnia utwardzona), w miarę możliwości z zielenią izolacyjną. (VI.6)	94%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM		PRZYJĘTE NARZĘDZIE	
Nie ma uzasadnienia dla przyjęcia ogólnej zasady realizacji nowych tras wyłącznie jako trasy autobusowo-tramwajowe. Tam, gdzie uzasadnione będzie wybudowanie trasy tramwajowej umożliwiającej poruszanie się po torowisku także autobusu – takie torowiska typu zabudowanego zostaną zaprojektowane. Linie autobusowe mają w systemie komunikacji zbiorowej rolę uzupełniającą.		Przygotowanie WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0. zawierającego m.in.:	

Poprzez swoją elastyczność autobus może docierać w głąb obszaru zabudowanego i dowozić pasażerów do miejsc przesiadkowych, na których pasażerowie mogą przesiąść się na tramwaj. Nie jest uzasadnione prowadzenie w jednym korytarzu obu systemów na dłuższych odcinkach. Oznacza to, że tam, gdzie nie ma potrzeby dublowania tras tramwaju i autobusu, celowe jest budowanie zielonych torowisk, które mają pozytywny wpływ na gospodarowanie wodami opadowymi, są elementem zieleni w miejskiej przestrzeni i rozwiązaniami z grupy niebiesko-zielonej infrastruktury. Niezależnie od budowy zielonych torowisk każdorazowo będzie analizowana możliwość wprowadzenia zieleni izolacyjnej. Rolę tę może pełnić gęsta roślinność niska, średnia lub wysoka (najlepiej zimozielona). Zieleń może być elementem towarzyszącym dla niskich, estetycznych ekranów akustycznych. Obecność zieleni w sąsiedztwie torowiska lub w pasie drogowym, częściowo przesłaniającej źródło hałasu, będzie miało korzystny wpływ na minimalizowanie potencjalnych uciążliwości hałasowych.

Przyjęcie przez miasto Planu adaptacji do zmian klimatu to zobowiązanie też do przyjmowania rozwiązań umożliwiających zmniejszenie poziomu realizacji nawierzchni wyłącznie szczelnych. Tam, gdzie nie jest to konieczne, aby po torowisku poruszał się także autobus, preferowane będzie stosowanie tzw. "zielonego torowiska" – przykładem jest trasa na Popowice. Wprowadzenie dodatkowej zieleni izolacyjnej również będzie efektywnie przyczyniać się do adaptacji do zmian klimatu (retencja wody opadowej, obniżanie temperatury).

- rekomendacje w zakresie projektowania nawierzchni torowisk, z uwzględnieniem utwardzonych nawierzchni oraz zielonych torowisk i zieleni izolacyjnej.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Budowa wszystkich nowych linii tramwajowych powinna być powiązana z budową dróg rowerowych, biegnących wzdłuż tych linii (niezależnie od układu drogowego). (VI.2)	88%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DAJSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM		PRZYJĘTE NARZĘDZIE	

Przy projektowaniu nowych tras tramwajowych we Wrocławiu zawsze uwzględniane są potrzeby stworzenia komfortowych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego. Tak było przy budowie tramwaju na Kozanów i Gaj, czy jest obecnie podczas budowy trasy tramwajowej na Nowy Dwór czy Popowice. Ten sam kierunek konsekwentnie przyjęto w projektach koncepcyjnych na tramwaj w kierunku Maślic czy Swojczyc. Wobec rekomendacji fakt wyznaczania i budowy komfortowych tras rowerowych przy liniach tramwajowych stanie się ważną częścią nowego Wrocławskiego Planu Tramwajowego 2.0.. Niezbędne jest uwzględnienie finansowania w ramach inwestycji w komunikację zbiorową.

Przygotowanie WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0. zawierającego m.in.:

- standardy projektowe dotyczące infrastruktury towarzyszącej jak np. drogi dla rowerów.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Przy końcowych przystankach linii tramwajowej i węzłach przesiadkowych z koleją powinny znaleźć się parkingi Park&Ride. (VI.1)	95%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DAJSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM		PRZYJĘTE NARZĘDZIE	

Wyposażenie węzłów przesiadkowych w tego typu parkingi wynika m.in. z dokumentów strategicznych m.in. Studium, które stanowi wytyczną dla potrzeby rezerw terenowych na takie parkingi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a potem jest wskazaniem projektowym dla nowych zadań inwestycyjnych. Uwzględniając zalecenia Studium oraz ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego parking typu Parkuj i jedź został zaprojektowany w dokumentacji koncepcyjnej m.in. na zakończeniu trasy na Maślice czy Jagodno oraz Swojczyce. Parking tego typu powstanie także przy trasie tramwajowo-autobusowej na Nowy Dwór w miejscu zintegrowanego węzła przesiadkowego w rejonie stacji Wrocław Nowy Dwór. Niezależnie od planowania nowych zadań tramwajowych wraz z parkingami obecnie realizowany jest plan rozbudowy systemu parkingów Parkuj i jedź, którego celem jest zorganizowanie miejsc przesiadkowych przy istniejących już pętlach tramwajowych oraz stacjach i przystankach kolejowych m.in. przy pętli Klecina, stacji Wrocław Psie Pole (kolejny etap) czy stacji Wrocław Osobowice. Także prowadzona obecnie przebudowa ul. Osobowickiej zawiera budowę parkingu w rejonie pętli.

We wrześniu 2018 r. zostały przeprowadzone konsultacje społeczne, w ramach których wskazano około 30 lokalizacji pod tego typu parking. Przy projektowaniu parkingów Parkuj i jedź analizowane będą rozwiązania służące adaptacji do zmian klimatu w zakresie gospodarowania wodami opadowymi, tworzenia powierzchni przepuszczalnych oraz realizacji zieleni.

Przygotowanie WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0. zawierającego m.in.:

- standardy projektowe dotyczące zapewnienia integracji z innymi systemami, w tym lokalizacji parkingów Parkuj i jedź, oraz zawierającymi rozwiązania adaptacji do zmian klimatu.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Projektowanie przystanków i pojazdów dostępnych dla wszystkich (m.in. dla osób z niepełnosprawnościami) wraz z w miarę możliwości komfortowymi ("universal design") przystankami przesiadkowymi. (VI.7)	98%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM		PRZYJĘTE NARZĘDZIE	

Zasady projektowania uniwersalnego są we Wrocławiu powszechnie stosowane przy nowych projektach oraz w zamówieniach taborowych. Przykładem jest realizowana trasa tramwajowo-autobusowa na Nowy Dwór oraz trasa tramwajowa na Popowice. Także MPK realizuje zakupy wyłącznie pojazdów niskopodłogowych. Niezależnie od procesów inwestycyjnych dotyczących nowych tras, także już istniejący system jest przebudowywany pod kątem poprawy dostępności przystanków. Każdorazowo do etapu projektowego dla przystanków nowych oraz do modernizacji już istniejących w ramach przebudowy istniejącego układu drogowego wydawane są wytyczne uwzględniające zasady projektowania uniwersalnego. Wytyczne dotyczą ujednolicenia wysokości peronów (22 cm od główki szyny), dostosowania długości peronów do istniejącego taboru w zależności od rodzaju komunikacji zbiorowej oraz dostosowania odległości krawędzi peronu od torowiska, a także poprawy dojść dla pieszych. Jednocześnie zinwentaryzowano sieć istniejących przystanków tramwajowych pod kątem komfortu pasażerów i wytypowano te, które w pierwszej kolejności należałoby zmodernizować. Zadania na ukończeniu procesu projektowego to np.: przystanki wiedeńskie przy Arkadach i Renomie, zaś w toku są przystanki w ciągu ul. Szewskiej, pl. Teatralny, pl. Nowy Targ/Purkyniego oraz na ul. Grabiszyńskiej. Inwestycja, która niedawno została zrealizowana z tego pakietu to np. modernizacja peronu 3 i 4 na Rondzie Reagana. Planowane są także udogodnienia na węźle Dubois-Drobnera.

Prowadzona jest też analiza innych ważnych węzłów przesiadkowych pod kątem wprowadzenia dodatkowych udogodnień dla pasażerów i zwiększenia dostępności. Przy projektowaniu nowych przystanków analizowane będą rozwiązania służące adaptacji do zmian klimatu w zakresie gospodarowania wodami opadowymi, w tym np. tworzenie powierzchni przepuszczalnych oraz realizacji zieleni.

Przygotowanie WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0. zawierającego m.in.:

- spójność z obowiązującymi Standardami dostępności,
- określenie standardów w zakresie projektowania przystanków z uwzględnieniem rozwiązań służących adaptacji do zmian klimatu,
- określenie standardów w zakresie pojazdów do obsługi nowych tras.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Budowa bezkolizyjnych linii tramwajowych musi mieć priorytet. (VIII.18)	92%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI

KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Ustalenie priorytetu w odniesieniu do budżetu jest obecnie trudne, bo zadanie tramwajowe jest procesem kilkuletnim oraz w różnym stopniu obciążającym budżet miasta rocznie w zależności od tego, czy jest to proces projektowy czy budowlany oraz czy jest związany z budową obiektów inżynierskich. Zakres i możliwości ewentualnego dofinansowania będą znane najprawdopodobniej na początku 2021 roku. Niezależnie jednak od tego, samo stworzenie ram nowego WPT 2.0 wskazuje na nadanie priorytetu dla budowy tras. Warto podkreślić, że zadania związane z rozwojem sieci tramwajowej stanowią już obecnie ważną część budżetu inwestycyjnego, a dofinansowanie unijne pozwala na równoczesną realizację dwóch ważnych nowych tras, przy równoległe prowadzonych pracach remontowych w innych częściach miasta. Jeśli intencją rekomendacji było ustalenie priorytetów w zakresie organizacyjnym i funkcjonalnym, to nie zawsze wyłącznie bezkolizyjnością można uzyskać taki priorytet dla nowych linii tramwajowych. Badania pokazują, że zadowalający efekt można uzyskać minimalizacją sygnalizacji świetlnej, priorytetem ruchowym i wydzielaniem torowisk od ruchu ogólnego. Linie tramwajowe bezkonfliktowo wpisane w tkankę miejską, bez skomplikowanych rozwiązań infrastrukturalnych są przyjazne dla mieszkańców, a dzięki nowoczesnym rozwiązaniom minimalnie oddziałują na klimat akustyczny. Ich wprowadzanie w przestrzeń intensywnie zabudowanych osiedli, zwiększa dostępność komunikacji miejskiej dla mieszkańców i tym samym zachęca do korzystania z komunikacji zbiorowej w codziennych podróżach.			Przygotowanie WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0. zawierającego m.in.: wpisanie w ramy finansowe budżetu miasta i programów Unii Europejskiej.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI

Tramwaj (I.1, II.1, III.1, IV.1, V.1) 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 zdawanie kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac. (I.4, II.4, III.4, IV.4, V.4) 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. (I.3, II.3, III.3, IV.3, V.3)	Jagodno – 98% Maślice – 98% Muchobór Wlk – 89% Ołtaszyn – 92% Psie Pole – 79% Jagodno – 92% Maślice – 94% Muchobór Wlk – 89% Ołtaszyn – 94% Psie Pole – 83% Jagodno – 97% Maślice – 97% Muchobór Wlk – 91% Ołtaszyn – 91% Psie Pole – 82%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI Psie Pole – PRZEKAZANA DO DALSZEJ ANALIZY MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	DO REALIZACJI
KOMENTARZ UM	PRZYJĘTE NARZĘDZIE		

Plan inwestycji tramwajowych zostanie zawarty w nowej odsłonie Wrocławskiego Programu Tramwajowego. Nowy WPT 2.0 będzie określał priorytety realizacyjne, czyli wskaże, które trasy są najpotrzebniejsze i możliwe do budowy w najszybszym terminie. Ze względu na brak możliwości określenia z wyprzedzeniem zakresu dofinansowania unijnego oraz czasu jego wypłacenia – scenariusze przewidziane w nowym WPT będą mogły ulegać korektom jednak ze staraniem realizacji tras wg zaproponowanej w WPT2.0. kolejności.

Tramwaj na Psie Pole jest najbardziej złożonym tematem wśród wszystkich wymienionych kierunków, nie tylko z uwagi na same koszty inwestycyjne, ale także wielowariantowość. W dokumentach planistycznych funkcjonuje dziś co najmniej 8 korytarzy tramwajowych, z różnymi miejscami wpięcia w osiedle i różnymi miejscami wyprowadzenia z obecnego układu tramwajowego. W ramach Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0 tramwaj na Psie Pole będzie podlegał także analizom, w tym w szczególności przestrzennym, które pokażą jak poszczególne warianty przynoszą efekt dla obsługi istniejącej i planowanej zabudowy.

Analiza w ramach WPT 2.0 będzie pierwszym krokiem analitycznym - kolejny powinien skupiać się na zminimalizowaniu liczby opcji np. na rzecz dwóch, które mogłyby podlegać kolejnym etapom planowania. Dlatego też w 2021 roku przygotujemy zlecenie na opracowanie studium korytarzowego dla trasy na Psie Pole, które to pozwoli nam wybrać dwa najkorzystniejsze przebiegi, biorąc pod uwagę koszty i korzyści.

Zobligowanie Prezydenta i UM do kwartalnych sprawozdań z postępów prac wydaje się nieadekwatne do złożoności i trwania całego procesu. W ciągu jednego kwartału – przy tak złożonych i dużych projektach może nie następować wiele istotnych zmian i kamieni milowych. Dlatego proponujemy sprawozdanie raz w roku, z założeniem każdorazowo prezentacji kamieni milowych realizacji inwestycji, po ich przekroczeniu.

Przygotowanie WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
--------------	------------------	--------------	-----------------

Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Jagodno, Maślice, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Psie Pole (I.5, II.5, III.5, IV.5, V.5)	Jagodno – 97% Maślice – 97% Muchobór Wlk – 95% Ołtaszyn – 94% Psie Pole – 88%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Prowadzone są rozmowy z odpowiedzialnymi instytucjami w kierunku wypracowania optymalnego podejścia i rozwiązań szczegółowych dla miejsc przecięć tras tramwajowych z liniami kolejowymi – rozmowy te są najgłębsze w ramach trwającego procesu projektowego dla tramwaju na Jagodno. Tylko wypracowanie wspólnego rozwiązania pozwoli zakończyć pomyślnie dokumentację projektową i zebrać komplet uzgodnień wymaganych przepisami (w tym uzgodnienie z PKP) niezbędnych do uzyskania pozwolenia na budowę. Prace w kierunku uzyskania rozwiązania będą kontynuowane, a wypracowany model współpracy wraz z końcowym rozwiązaniem posłuży jako dobra praktyka dla dalszych zadań tego typu. Jest to bardzo ważne, gdyż (nie licząc trasy na Maślice, gdzie nie ma przecięcia z linią kolejową) każdorazowo w procesie projektowym wymagane będzie szukanie optymalnych rozwiązań dla danego miejsca – biorąc pod uwagę zarówno warunki terenowe, przestrzenne uwarunkowania przecięcia, kategorię linii kolejowej czy perspektywę rozwoju wrocławskiego węzła kolejowego. Nawiązanie dobrej współpracy przy szukaniu optymalnego rozwiązania na kierunku Jagodna z pewnością pomoże wypracować ścieżkę wspólnych uzgodnień, którą będzie można z powodzeniem zastosować przy innych trasach.			Analiza w ramach WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Wydłużenie linii tramwajowej, która powstanie na Ołtaszyn, do Wysokiej. (IV.7)	88%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	DO REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Wydłużenie trasy tramwajowej wymaga, oprócz aktualizacji porozumienia międzygminnego, skoordynowania z zadaniem Marszałka, czyli budową drogi wojewódzkiej (Bielany-Łany-Długołęka) na odcinku od ul. Buforowej do al. Karkonoskiej. Wybór optymalnego rozwiązania, szczególnie w zakresie przecięcia drogi wojewódzkiej i ewentualnego przedłużenia tramwaju będzie przedmiotem uzgodnień nie tylko z Wójtem Kobierzyc, ale także Marszałkiem Województwa, który prowadzi projekt drogi wojewódzkiej. Myślenie o przedłużeniu trasy tramwajowej w kierunku Wysokiej wymaga także w pierwszej kolejności wyboru optymalnego rozwiązania dla trasy tramwajowej na Ołtaszyn, co będzie przedmiotem analiz w pierwszym etapie w ramach Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0.

**Analiza w ramach
WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU
TRAMWAJOWEGO 2.0.**

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Jagodno - Rozwiązanie przejściowe zanim powstanie tramwaj - budowa jezdni autobusowej w śladzie zaprojektowanego tramwaju wraz z pozostawieniem miejsca na położenie szyn w przyszłości. (I.7)	74%	PRZEKAZANE DO DALSZEJ ANALIZY	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
Maślice - Linia autobusowa z buspasem w korytarzu rezerwy na tramwaj. (II.6)	71%		
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	73%		

wydzielona trasa autobusowa do Muchoboru Wielkiego. (III.6)			
Ołtaszyn - Budowa linii autobusowej z wydzieloną jezdnią dla autobusów w korytarzu rezerwy na tramwaj. (IV.6)	72%		
Budowa buspasa przez ulicę Bolesława Krzywoustego, ale nie kosztem pasa dla samochodów. (V.6)	68%		
KOMENTARZ UM		PRZYJĘTE NARZĘDZIE	
Analiza przeprowadzona na etapie WPT 2.0 wykaże zasadność realizacji jako wariantu pośredniego, uwzględniając jednocześnie wiążącą rekomendację dla budowy połączenia tramwajowego. Na odcinkach ul. Krzywoustego jest możliwa budowa jezdni autobusowej. W trakcie jest opracowywana dokumentacja projektowa dla takiego rozwiązania na odcinku od Widawy do skrzyżowania z Brücknera. Realizacja planowana na 2021 rok.		Analiza w ramach WROCŁAWSKIEGO PROGRAMU TRAMWAJOWEGO 2.0.	

PUDEŁKO 2: WROCŁAWSKA KOLEJ METROPOLITALNA

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Oparcie transportu międzydzielnicowego w mieście o transport szynowy z uwzględnieniem kolei miejskiej (aglomeracyjnej) oraz tramwaj skomunikowany z koleją na stacjach/węzłach przesiadkowych. (VIII.17)	95%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Obecne Studium 2018 pokazuje <i>Politykę zrównoważonej mobilności</i> jako jeden z podstawowych filarów zapewniających zrównoważony rozwój miasta i aglomeracji. System transportowy w Studium jest traktowany jako całość, w ramach której pomiędzy poszczególnymi gałęziami następuje synergia. Na podstawowe elementy systemu transportowego składają się: system miejskiego transportu publicznego, transport kolejowy, system tras rowerowych, system dla ruchu pieszych, ulice, transport wodny i lotniczy. Najważniejsze z nich to te, które związane są z promowaniem poruszania się po mieście transportem niesamochodowym. System kolejowy jest traktowany jako integralny element systemu transportu szynowego w mieście – uznając za wysoką wartość jego zdolności przewozowe oraz dobry rozkład przestrzenny infrastruktury w mieście. Odnosząc się do kwestii utworzenia kolei miejskiej należy zaznaczyć, iż aktualnie Prezydent Wrocławia wraz z władzami gmin Aglomeracji Wrocławskiej oraz Marszałkiem Województwa podjął inicjatywę na rzecz utworzenia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej (WKM). Celem tego działania jest wyodrębnienie z sieci połączeń regionalnych, połączeń o charakterze aglomeracyjnym i miejskim, które mogą tworzyć Wrocławską Kolej Metropolitalną. WKM będzie rozwijana przez samorządy każdego ze szczebli, które będą również wspólnie promować korzystanie z połączeń kolejowych wśród swoich mieszkańców. Aktualnie Samorząd Województwa analizuje konkretne możliwości uruchamiania nowych połączeń, mając na uwadze istniejące obecnie ograniczenia w postaci przepustowości infrastruktury kolejowej oraz dostępności taboru kolejowego niezbędnego dla nowych przewozów. W najbliższych miesiącach planowane jest przygotowanie koncepcji rozwoju połączeń w ramach WKM wraz z propozycją etapowego wdrażania oraz szacunkowymi kosztami ich uruchomienia. Pozwoli to na dokonanie dalszych uzgodnień z samorządami aglomeracji. Miasto Wrocław jest liderem w tym procesie.			STUDIUM – utrzymanie obecnego kierunku definiującego kolej jako ważnego elementu w komunikacji publicznej miasta. Kontynuacja prac w ramach podjętych wspólnych rozmów nad utworzeniem Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej. Projektowanie tras komunikacji miejskiej z uwzględnieniem integracji z systemem kolejowym w węzłach przesiadkowych zarówno istniejących, jak i planowanych. Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia

Nowe trasy komunikacji zbiorowej, w szczególności komunikacji szynowej zawsze są projektowane w sposób pozwalający na utrzymanie jak najlepszej integracji z miejscami przystankowymi w systemie kolejowym. Dotyczy to zarówno tych istniejących przystanków i stacji, jak i planowanych w dalszej perspektywie. Taki kierunek został ustalony w Studium i jest on uwzględniany na etapie wykonywania koncepcji dla nowych tras tramwajowych, nawet jeśli przystanek kolejowy jest dopiero planowany w dalszej perspektywie.

Przykładem takich inwestycji, gdzie zapewniona będzie integracja tramwajowo-kolejowa - w ramach współpracy pomiędzy Miastem a PKP, jest trasa tramwajowa na Popowice, gdzie równolegle jest prowadzona inwestycja tramwajowa oraz kolejowa (budowany zintegrowany przystanek Wrocław Szczepin). Przykładem dowiązania trasy tramwajowej do już istniejącej stacji kolejowej jest projektowane przedłużenie trasy tramwajowo-autobusowej na Nowy Dwór wzdłuż ul. Rogowskiej do stacji Wrocław Nowy Dwór, gdzie planowany jest węzeł zintegrowany z systemem autobusowym wyposażonym także w parking typu Parkuj i jedź. To podejście stosowane w miejscach, przystankowych w systemie kolejowym, których jeszcze nie ma w terenie, to np. trasa na Maślice, gdzie projektowana trasa została zakończona w miejscu przyszłego przystanku kolejowego, o który Miasto zawnioskowało do PKP przy okazji modernizacji linii kolejowej 273.

W listopadzie br. ogłoszony został przetarg na opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, który odpowie na wyzwania związane z przemieszczaniem się, nie tylko na poziomie miasta, ale i aglomeracji - w której obsługa z wykorzystaniem transportu szynowego jest szczególnie istotna. Plan ten będzie bazą do skoordynowanego planowania inwestycji transportowych w aglomeracji i pozyskiwania funduszy z UE na inwestycje zintegrowane.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Zobligowanie Prezydenta i UM do wszelkich możliwych działań prowadzących do utworzenia kolei miejskiej i stworzenia z niej wraz z tramwajem szkieletu komunikacyjnego we Wrocławiu	98%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI

• 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. (VIII.19)			
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Działania, dotyczące rozwoju połączeń kolejowych na terenie Miasta i aglomeracji, są podejmowane od co najmniej kilku lat. Nie wyodrębniono wprawdzie z kolejowych przewozów pasażerskich kolei miejskiej jako odrębnej sieci połączeń lub odrębnego bytu organizacyjnego, ale w ramach połączeń kolejowych organizowanych przez Samorząd Województwa konsekwentnie rozwijane są połączenia o charakterze aglomeracyjnym, które pełnią funkcje przewozów kolejowych wewnątrz Miasta. Działania te obejmują 4 zasadnicze obszary: • umożliwienie korzystania z połączeń kolejowych na terenie Wrocławia pasażerom komunikacji miejskiej korzystającym z biletów zakupionych w systemie Urbancard, • dofinansowanie dodatkowych połączeń kolejowych służących przemieszczeniom wewnątrz Wrocławia, • współpraca z Samorządem Województwa oraz Samorządami Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego na rzecz rozwoju połączeń kolejowych w ramach tzw. Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej oraz promocji tych połączeń, • współpraca ze spółkami kolejowymi na rzecz rozwoju infrastruktury kolejowej (modernizacja linii kolejowych, budowa nowych przystanków, budowa parkingów Parkuj i jedź itd.). W celu zachęcenia do korzystania z transportu kolejowego przez mieszkańców Wrocławia, od 2012 r. Miasto na podstawie porozumienia zawartego z Województwem Dolnośląskim, zawiera umowę z operatorami kolejowymi (Koleje Dolnośląskie i Polregio) umożliwiającą pasażerom komunikacji miejskiej (tj. osobom posiadającym			Kontynuacja prac w ramach współpracy z Samorządem Województwa oraz Samorządami Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego nad rozwojem połączeń w ramach Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej wraz z promocją tych połączeń. Kontynuacja podjętej inicjatywy wraz z gminami Aglomeracji Wrocławskiej oraz Marszałkiem Województwa na rzecz utworzenia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej – przygotowanie koncepcji rozwoju połączeń w ramach WKM. Kontynuacja budowy i rozbudowy parkingów typu Parkuj i jedź przy stacjach kolejowych.

okresowe bilety komunikacji miejskiej na wszystkie linie oraz wybrane bilety czasowe, a także miejskie uprawnienia do bezpłatnych przejazdów) korzystanie z pociągów tych spółek na terenie Miasta bez ponoszenia dodatkowych opłat. Koszty podróży pasażerów miejskich ponosi Miasto. W roku 2018 r. na ten cel wydano ok. 4,7 mln zł, a w roku 2019 – 8,5 mln zł. Takie rozwiązanie pozwala mieszkańcom Wrocławia traktować kolej jako środek transportu miejskiego. Zasięg tego systemu rozszerza się i obejmuje także obecnie budowany przystanek kolejowy w Iwinach na linii 276, z którego mieszkańcy np. osiedla Jagodno będą mogli dojeżdżać koleją, korzystając z systemu Urbancard.

Ponadto, w związku z faktem, iż to Samorząd Województwa Dolnośląskiego jest organizatorem przewozów kolejowych na całym swoim obszarze, Miasto w latach 2017, 2018 i 2019 wraz z samorządami aglomeracji udzielało pomocy finansowej w formie dotacji celowej Województwu na rzecz uruchomienia dodatkowych połączeń kolejowych.

Odnosząc się do kwestii utworzenia kolei miejskiej należy zaznaczyć, iż aktualnie Prezydent Wrocławia wraz z władzami gmin Aglomeracji Wrocławskiej oraz Marszałkiem Województwa podjął inicjatywę na rzecz utworzenia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej (WKM). Działanie to dąży do wyodrębnienia z sieci połączeń regionalnych, połączeń o charakterze aglomeracyjnym i miejskim, które mogą tworzyć Wrocławską Kolej Metropolitalną. WKM będzie rozwijana przez samorządy każdego ze szczebli, które będą również wspólnie promować korzystanie z połączeń kolejowych wśród swoich mieszkańców. Aktualnie Samorząd Województwa analizuje konkretne możliwości uruchamiania nowych połączeń, mając na uwadze istniejące obecnie ograniczenia w postaci przepustowości infrastruktury kolejowej oraz dostępności taboru kolejowego niezbędnego dla nowych przewozów. W najbliższych miesiącach planowane jest przygotowanie koncepcji rozwoju połączeń w ramach WKM wraz z propozycją etapowego wdrażania oraz szacunkowymi kosztami ich uruchomienia. Pozwoli to na dokonanie dalszych uzgodnień z samorządami aglomeracji. Miasto Wrocław jest liderem w tym procesie.

Przewiduje się sukcesywne uzupełnianie parkingami systemu Parkuj i jedź wszystkich węzłów przesiadkowych przy stacjach oraz przystankach kolejowych, a także przy wybranych pętlach tramwajowych (tam, gdzie pozwolą na to warunki terenowe). Trwają rozmowy z PKP w zakresie pozyskania gruntów pod przyszłe parkingi przy stacjach i przystankach kolejowych, m.in. przy stacji Wrocław Brochów, Wrocław Leśnica oraz Wrocław Pracze.

W listopadzie br. ogłoszony został przetarg na opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, który odpowie na wyzwania związane z przemieszczaniem się, nie tylko na poziomie miasta, ale i aglomeracji - w której obsługa z wykorzystaniem transportu szynowego jest szczególnie istotna. Plan ten będzie bazą do skoordynowanego planowania inwestycji transportowych w aglomeracji i pozyskiwania funduszy z UE na inwestycje zintegrowane.

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
--------------	---------------------	--------------	-----------------

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 (VIII.11)	97%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Miasto wraz z Gminami zrzeszonymi w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT, 15 samorządów aglomeracji wrocławskiej) podjęło współpracę na rzecz integracji biletowej. W lipcu 2020 roku w postępowaniu przetargowym został wyłoniony Wykonawca, którego zadaniem jest przygotowanie opracowania pn. „Analiza funkcjonalno-finansowa opracowania i wdrożenia koncepcji wspólnego systemu biletowego we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym”. W wyniku przeprowadzonych prac i analiz obecnych uwarunkowań instytucjonalnych, formalno-prawnych, możliwości technicznych i finansowych zostaną przygotowane możliwe modele współpracy i rekomendacje dla Gmin ZIT, mające na celu przedstawienie propozycji wdrożenia wspólnego biletu. Dodatkowo w ramach tego opracowania powstanie wstępna koncepcja aglomeracyjnego multimodalnego planera podróży w postaci aplikacji mobilnej, uwzględniającego dostępne środki transportu. W opracowaniu uwzględniane są aspekty związane z integracją biletową w transporcie kolejowym. Opracowanie koncepcyjne będzie pierwszym etapem wdrożenia procesu integracji transportu na poziomie biletowo-taryfowym na obszarze aglomeracji. Będzie ono stanowiło podstawę do wypracowania wspólnej strategii integracji biletowej. Miasto Wrocław jest inicjatorem tego opracowania i liderem projektu.			Współpraca wraz z innymi gminami w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na rzecz integracji biletowej: • wykonanie koncepcji wspólnego systemu biletowego poprzedzonego analizą funkcjonalno-finansową, • przygotowanie modelu finansowania, • opracowanie wstępnej koncepcji planera podróży, • wypracowanie wspólnej strategii integracji biletowej.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI

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 (VIII.15)	91%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Miejsca nowych przystanków zdefiniowano w dokumencie <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia</i>, gdzie system kolejowy został wskazany jako ważny element w obsłudze pasażerskiej miasta. Rozplanowanie przestrzenne układu przystanków kolejowych w granicach miasta już na etapie dokumentu strategicznego, jakim jest Studium, pozwala konsekwentnie zgłaszać potrzeby w tym zakresie do wszystkich zadań czy opracowań prowadzonych na systemie kolejowym. Przy każdym zadaniu z zakresu modernizacji czy rewitalizacji linii kolejowych Miasto włącza się już w początkowej fazie i wydaje dla wykonawcy wybranego przez PKP wytyczne funkcjonalno-przestrzenne – zwracając szczególną uwagę na potrzebę zwiększenia dostępności systemu kolejowego dla mieszkańców Wrocławia poprzez budowę nowych przystanków kolejowych. Także cały układ zaplanowanych w Studium przystanków został wskazany jako wytyczna do zadania zleconego przez PKP PLK, w ramach którego opracowywane jest obecnie Wstępne Studium wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Miasto bierze czynny udział w tym zadaniu, opiniując także scenariusze rozwojowe i dostarczając dane z zakresu macierzy przemieszczeń mieszkańców uzyskane w ramach Kompleksowych Badań Ruchu 2018. Dzięki temu stworzony na potrzeby zadania PKP model ruchu będzie uwzględniał potrzeby mieszkańców Wrocławia w zakresie zwiększenia dostępności systemu kolejowego w mieście. Należy jednak mieć na uwadze, że w zakresie działań związanych z infrastrukturą kolejową Prezydent nie ma suwerenności w podejmowaniu decyzji, a wyłącznie rolę wnioskodawcy lub opiniotwórczą.			Kontynuacja współpracy z właściwymi spółkami kolejowymi na rzecz rozwoju infrastruktury kolejowej, w tym budowy nowych przystanków kolejowych w granicach miasta.

Niezależnie od powyższego Prezydent podejmuje i dalej będzie podejmował współpracę z PKP. Zgłoszone do zadań PKP i uzgadniane są nowe przystanki w granicach Wrocławia na liniach:

- nr 143 Wrocław Szczepin (w budowie) oraz 2 planowane do budowy w pierwszej kolejności w postulowanym na panelu:
- w rejonie al. Jana III Sobieskiego – Miasto zgłosiło ten przystanek do Programu budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020-2025 ogłoszonego przez Ministerstwo Infrastruktury,
- w rejonie Browaru Piastowskiego – Miasto zgłosiło ten przystanek do projektu rewitalizacji linii kolejowej, jednak ze względu na przyjęty przez PKP zakres prac rewitalizacyjnych nie jest możliwa jego budowa w obecnie planowanym zadaniu,
- nr 273 Wrocław Maślice – planowany w ramach kompleksowej modernizacji tej linii,
- nr 285 Wrocław Partynice – realizowany w ramach obecnej modernizacji linii, a w przyszłości Wrocław Ołtaszyn.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Przy przystankach kolejowych powinny być budowane węzły przesiadkowe – organizowanie często kursujących linii autobusowych, które szybko dowożą pasażerów z różnych części osiedla na stacje (VIII.12)	97%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Zakłada się, zarówno na poziomie planowania, jak i podczas przygotowania konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych, że w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków i stacji kolejowych będą zlokalizowane węzły przesiadkowe.

W wybranych lokalizacjach węzły te już funkcjonują (np. przy stacji Wrocław Psie Pole), bądź są w trakcie realizacji (np. Wrocław Popowice, Wrocław Szczepin, Wrocław Nowy Dwór, Wrocław Wojnów Wschód). Celem węzłów przesiadkowych jest zapewnienie dogodnej przesiadki minimalizującej czas oczekiwania na pojazd. Wymaga to kursowania pociągów aglomeracyjnych z dużą i stałą częstotliwością przy w miarę stabilnym rozkładzie jazdy. Wspólne działania PKP, Marszałka i Miasta zmierzają do tego, żeby częstotliwość połączeń kolejowych była adekwatna do rosnących potrzeb. Każdorazowo przy zmianach rozkładu kolejowego analizowane są możliwości techniczne dojazdu i postoju autobusów w pobliżu wybranych stacji kolejowych, w celu skrócenia drogi dojścia pomiędzy przystankiem autobusowym i peronem kolejowym.

Linia 150 jest przykładem działania, którego celem było skrócenie dystansu pomiędzy miejscem zamieszkania a stacją kolejową wraz z integracją rozkładową.

Przeprowadzenie analizy funkcjonowania węzłów przesiadkowych pod kątem usprawnień.

Kontynuacja działań na rzecz uruchomienia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej – stabilizacja częstotliwości.

W ramach budowanych węzłów – zapewnienie integracji poprzez maksymalne skrócenie dystansu pomiędzy systemami.

Monitoring i analiza zapotrzebowania na uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych oddalonych od obszarów zabudowanych.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Skorelowanie rozkładów jazdy autobusów z przyjazdami i odjazdami pociągów. (VIII.13)	97%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Celem węzłów przesiadkowych jest zapewnienie dogodnej przesiadki minimalizującej czas oczekiwania na pojazd. Wymaga to kursowania pociągów aglomeracyjnych z dużą i stałą częstotliwością przy w miarę stabilnym rozkładzie jazdy. Wspólne działania PKP, Marszałka i Miasta zmierzają do tego, żeby częstotliwość połączeń kolejowych była adekwatna do rosnących potrzeb. Każdorazowo przy zmianach rozkładu kolejowego analizowane są możliwości techniczne dojazdu i postoju autobusów w pobliżu wybranych stacji kolejowych, w celu skrócenia drogi dojścia pomiędzy przystankiem autobusowym i peronem kolejowym.

W ramach systemu komunikacji miejskiej funkcjonuje linia 150, której głównym zadaniem jest dowóz mieszkańców z osiedli Sobieskiego i Krzywoustego do stacji Wrocław Psie Pole. Linia ta cieszy się obecnie dość umiarkowanym zainteresowaniem pasażerów – maksymalne napełnienie sięga 40%, a wzrasta powyżej tej wartości jedynie w przypadku dojazdów do/z pracy.

Z kolei z obserwacji liczby osób korzystających z przystanku przy stacji kolejowej w Leśnicy, gdzie przebiega trasa linii 123 oraz wybrane kursy pozostałych linii łączących Wrocław z gminą Miękinia, wynika, że jedynie w porze dojazdu i powrotu do pracy i szkół liczba ta przekracza kilka osób.

Przy obecnej ofercie przewozowej w komunikacji kolejowej, z ekonomicznego punktu widzenia, wzmacnianie dodatkowych linii dowozowych nie jest uzasadnione. Na bieżąco jest jednak analizowane zagadnienie przesiadek na wybranych stacjach kolejowych położonych w dużych odległościach od przystanków komunikacji zbiorowej, i rozważenie możliwości wprowadzenia korekt na liniach przejeżdżających w ich pobliżu.

Monitoring i analiza zapotrzebowania na uruchomienie linii dowozowych do stacji kolejowych oddalonych od obszarów zabudowanych.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Przy końcowych przystankach linii tramwajowej i węzłach przesiadkowych z koleją powinny znaleźć się parkingi Park & Ride. (VIII.16)	98%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Przewiduje się sukcesywne uzupełnianie parkingami systemu Parkuj i jedź wszystkich węzłów przesiadkowych przy stacjach oraz przystankach kolejowych, a także przy wybranych pętlach tramwajowych (tam, gdzie pozwolą na to warunki terenowe). Parkingi zostaną zaprojektowane zgodnie z wypracowanymi już standardami dostępności m.in. nawierzchni, oznakowania, oświetlenia, miejsc dla osób z niepełnosprawnością, rowerzystów, tablicami DIP. Dodatkowo przy projektowaniu parkingów Parkuj i jedź analizowane będą rozwiązania służące adaptacji do zmian klimatu w zakresie gospodarowania wodami opadowymi, tworzenie powierzchni przepuszczalnych oraz realizacji zieleni. W chwili obecnej oddane do użytku są 23 parkingi typu Parkuj i jedź (P+R), łącznie na 2207 miejsc postojowych. W trakcie realizacji do końca 2021 r. powstanie kolejnych 7 parkingów na ponad 300 miejsc postojowych w lokalizacjach: pętla Klecina, przy ul. Kamiennogórskiej, przy budowanym przystanku Wrocław Wojnów, przy stacji Wrocław Osobowice, przy pętli tramwajowej na ul. Osobowickiej. Nastąpi także rozbudowa już istniejących parkingów w rejonie stacji Wrocław Psie Pole i przy ul. Fieldorfa. Trwa również pozyskiwanie gruntów przy dworcach kolejowych od PKP pod przyszłe lokalizacje m.in. przy stacji Wrocław Leśnica, Wrocław Brochów, Wrocław Pracze oraz Wrocław Osobowice (rozbudowa), Wrocław Zakrzów i Wrocław Świniary. Łącznie w ramach planowanych lokalizacji jest ok. 400 miejsc postojowych.

Ponadto w związku z realizacją zadań w zakresie nowych korytarzy komunikacji zbiorowej planowane są również parkingi przy węźle przesiadkowym ul. Rogowskiej (TAT - 50 miejsc postojowych) oraz planowanych pętlach: przy ul. Kajdasza (trasa na Jagodno - 40 miejsc), przy ul. Swojczyckiej (trasa na Swojczyce - 180 miejsc), przy ul. Maślickiej (trasa na Maślice - 50 miejsc).

Realizacja do końca 2021 kolejnych 7 parkingów typu Parkuj i jedź.

Kontynuacja działań w kierunku pozyskiwania gruntów przy stacjach i przystankach kolejowych pod parkingi Parkuj i jedź.

Planowanie przy zadaniach związanych z nowymi korytarzami transportu publicznego wyposażenia w parkingi typu Parkuj i jedź.

PUDEŁKO 3: ODNAWIALNE ŹRÓDŁA ENERGII

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Rozpoczęcie przeprowadzenia nie później niż 2022 r. stosownych analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowych dotyczących zasilania komunikacji zbiorowej z OZE (VI.4)	88%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	DO REALIZACJI

Rozpoczęcie przeprowadzenia nie później niż 2022 r. stosownych analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowych dotyczących zasilania komunikacji zbiorowej z OZE (VIII.23)	82%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	
Zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku (VI.3)	85%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	
Zasilanie całej komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku (VIII.22)	82%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Przejście na zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE jest zgodne z Planem adaptacji do zmian klimatu oraz alarmem klimatycznym, przyjętym przez Radę Miejską Wrocławia w 2019 r., zakładającym dążenie do zeroemisyjności Wrocławia w 2050 roku. Zasilanie taboru komunikacji publicznej w tym kontekście powinno być realizowane, w miarę możliwości technicznych, środowiskowych i finansowych, z odnawialnych źródeł energii (OZE). W pierwszej kolejności wykonana zostanie analiza w zakresie zapotrzebowania na energię dla transportu publicznego z uwzględnieniem planów jego rozwoju oraz technicznych możliwości zasilania z OZE (parametry sieci trakcyjnej, funkcjonowanie zajezdni, ładowanie baterii pojazdów). Analiza będzie miała na celu zidentyfikowanie możliwości i ograniczeń takiego rozwiązania. Na jej podstawie zostanie przygotowana analiza ekonomiczna i prawna, mająca na celu ustalenie kosztów realizacji przedsięwzięcia. Analizy pozwolą opracować koncepcję przechodzenia na zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE. Dla tego scenariusza działań zostanie przeprowadzona analiza środowiskowa inwestycji w zakresie identyfikacji zagrożeń środowiskowych, analizy kosztów – korzyści, określenia długookresowych kosztów środowiskowych, w aspekcie m.in. zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Analizy techniczna, ekonomiczna i środowiskowa będą podstawą do opracowania harmonogramu rzeczowo-finansowego wdrażania działań, oraz			Przeprowadzenie w roku 2021 analizy w zakresie zapotrzebowania na energię dla transportu publicznego oraz zlecenie analizy kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej, w tym zasilania z odnawialnych źródeł energii.

opracowanie wytycznych środowiskowo-technicznych do realizacji inwestycji. Na planowane analizy niezbędne będzie zabezpieczenie finansowania.

Przeprowadzone analizy pozwolą na określenie czy istnieje możliwość zasilania całości czy tylko części komunikacji zbiorowej z OZE. Na tej podstawie będą podejmowane decyzje co do dalszych działań i etapów wdrażania rekomendacji.

PUDEŁKO 4: STRATEGIA ROWEROWA DO 2025

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego: a) rozszerzenie sieci rowerowej o gminy podmiejskie (we współpracy z tymi gminami), b) połączenie infrastruktury rowerowej w spójną sieć, c) tworzenie i rozwijanie sieci parkingów rowerowych, d) bezpieczne i wyodrębnione drogi rowerowe, e) poprawa oznakowania dróg rowerowych, f) drogi rowerowe prowadzące wokół Rynku + dodatkowe parkingi rowerowe. (VIII.6)	91%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI

KOMENTARZ UM	PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Rozwój infrastruktury rowerowej to jedno z kluczowych zadań w realizacji Wrocławskiej polityki mobilności. To również uznane jako priorytetowe działanie w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. a) W ramach prac dla Wrocławskiego obszaru funkcjonalnego już w roku 2014 wypracowane zostały korytarze dla głównych tras rowerowych Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT WrOF). Zaangażowane były wszystkie zainteresowane współpracą gminy (https://drive.google.com/file/d/1DaxqaXsa-Nq2IQYYv-Rv8CUMpR7EmHv4/view?usp=sharing). Po uspołnieniu wizji przystąpiliśmy do realizacji niektórych odcinków. W zależności od aktywności gmin, atrakcyjności połączeń, możliwości finansowych wykonana została część połączeń np. Sułowska (Wisznia Mała), Czekoladowa (Kobierzyce), Buforowa (gmina Siechnice), obwałowania Odry (Czernica). W trakcie realizacji są kolejne połączenia (Wilkszyńska, Pęgowska, Karkonoska). W ostatnich latach daje się zaobserwować zwiększoną aktywność gmin wchodzących w skład ZIT WrOF na rzecz budowy kolejnych połączeń. Działanie wymaga zatem rozbudowanej kontynuacji i systematycznej budowy odcinków łączących Wrocław z sąsiednimi gminami. Niezbędne będzie wyznaczenie priorytetów w tym zakresie oraz zabezpieczenie finansowania. b) To podstawowe zadanie, które konsekwentnie realizujemy od wielu lat. Poszczególne rozerwane odcinki systematycznie łączone są w spójną sieć. Wiele udało się nam już w tej materii osiągnąć, ciągle przed nami stoi realizacja finalnego spięcia tras w jeden system. Ponieważ większość mniej kontrowersyjnych decyzji w zakresie podziału przestrzeni już zostało podjętych, pozostały kluczowe, zazwyczaj trudne do rozwiązania odcinki. Działanie wymaga zatem rozbudowanej kontynuacji. Niezbędne będzie zabezpieczenie finansowania tych przedsięwzięć oraz gotowość do rozwiązań, w których należy podjąć decyzje o priorytetach w podziale ograniczonej przestrzeni miejskiej - szczególnie w centrum. c) Rowerowy projekt parkingowy prowadzony jest nieprzerwanie od 2009 roku. Na samym początku samodzielnie diagnozowaliśmy potrzeby i wskazywaliśmy lokalizacje do montażu stojaków rowerowych. Szybko jednak przeszliśmy na formułę bardziej partycypacyjną i oddaliśmy tę możliwość mieszkańcom miasta. W tym celu powstała akcja wniosku o stojak: https://www.wroclaw.pl/portal/wniosek-o-stojak-rowerowy. W konsekwencji tak przygotowanej akcji każdego roku budujemy ponad 1000 miejsc postojowych dla jednośladów zlokalizowanych praktycznie w całym mieście, w obszarach o zróżnicowanej funkcji. Osobnym problemem coraz częściej zgłaszanym przez mieszkańców jest parkowanie rowerów przy miejscach zamieszkania oraz bezpiecznego przechowywania rowerów przy dworcach kolejowych. W celu organizacji miejsc parkingowych przy miejscach zamieszkania przeprowadziliśmy pilotaż przy tzw. Krzywym Kominie (ul. Dubois). Po sukcesie tego projektu przystąpiliśmy do dalszej realizacji, i jesteśmy w trakcie realizacji 10 kolejnych miejsc parkingowych, które zostały wybrane z wniosków złożonych przez mieszkańców za pomocą formularza https://www.wroclaw.pl/portal/wniosek-o-montaz-wiaty-rowerowej. Projekt dotyczący stojaków rowerowych – jest prowadzony i będzie kontynuowany. Realizujemy wszystkie zasadne zgłoszenia w formie corocznego	Przygotowanie - do końca II kwartału 2021 - STRATEGII ROWEROWEJ DO 2025 zawierającej elementy takie jak: • priorytety: nowe trasy/podniesienie standardu, • zadania uzupełniające sieć, • połączenia międzygminne, • rowerowa politykę parkingową, • rowery w Centrum (koordynacja z PLANEM DLA CENTRUM), • edukację mobilności aktywnej, • kampanie informacyjne/promocyjne mobilności aktywnej, • określenie skali wydatków. STRATEGIA zostanie szeroko skonsultowana i jej ustalenia znajdą odzwierciedlenie w dokumentach realizacyjnych i finansowych.

postępowania przetargowego przygotowywanego przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta. Projekt dotyczący zapewnienia wygodnego i bezpiecznego parkowania roweru obok miejsca zamieszkania wymaga zdecydowanej rozbudowy. Rekomendowane jest stworzenie programu umożliwiającego zgłaszanie zapotrzebowania na takie parkingi, i następnie ich realizacji w terenie. Niezbędne będzie zabezpieczenie finansowania tej części rekomendacji. Projekt dotyczący organizacji bezpiecznych przechovalni rowerów przy dworcach, choć bardzo zasadny, wymaga jednak większego zaangażowania partnerów zewnętrznych jak np. PKP. Tutaj także niezbędne będzie zabezpieczenie finansowania tej części rekomendacji.

- d) Drogi dla rowerów to podstawowy element systemu tras rowerowych - taki rodzaj infrastruktury jest najkorzystniejszy dla użytkowników, co potwierdzają przeprowadzone badania fokusowe. Pasy ruchu dla rowerów, co do zasady, wyznaczone są głównie na ulicach, gdzie prędkości ruchu aut zawierają się pomiędzy 30 a 50 km/h i gdzie nie ma możliwości przestrzennej wytyczenie wydzielonej drogi dla rowerów. Część z ulic wyposażona obecnie w pasy ruchu dla rowerów jest efektem realizacji projektów Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego. W związku z taką rekomendacją pasy ruchu dla rowerów będą stosowane jedynie w sytuacjach bezwzględnego spełnienia parametrów ze Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego województwa dolnośląskiego.
- e) Oznakowanie pionowe i poziome jest wykonywane w ramach projektów inwestycyjnych. Jego utrzymanie i coroczne odświeżanie jest standardowym działaniem podejmowanym przez zarządcę drogi.
- f) Jak rozumiemy, chodzi o wyznaczenie dróg dla rowerów w bezpośredniej bliskości centrum, jednak z pominięciem samego Rynku. To bardzo zasadny wniosek, choć jego realizacja może być mocno problematyczna. Obszar ścisłego centrum nie ma wolnych przestrzeni na wydzielanie dróg dla rowerów. Według dostępnej wiedzy technicznej, doświadczeń funkcjonowania centrów innych miast oraz własnych obserwacji, niekoniecznie byłoby to też najlepszym rozwiązaniem. Ruch rowerowy w centrum jak najbardziej można kształtować na zasadach ogólnych, np. w formie ulic rowerowych, dopuszczaniu ruchu pod prąd, rozcinania przelotowości dla ruchu samochodowego zachowując przejazd dla ruchu rowerowego. Aby rowerzyści chętnie korzystali z takich korytarzy przejazdu, bezwzględnie należy zapewnić dobrą nawierzchnię zapewniającą komfort przejazdu różnymi typami rowerów, oraz odpowiednią organizację ruchu. I to są priorytety dla kształtowania infrastruktury w centrum. Ingerencja w obszarze centralnym dodatkowo wymaga szerokiego konsensusu pomiędzy wzmocnionym ruchem pieszym, obsługą komunikacyjną obszaru oraz wymaganiami ochrony zabytków. Dodatkowo, aby skutecznie zachęcić do omijania Rynku przez rowerzystów, każda pierzeja powinna mieć wskazaną alternatywę, co w przypadku naszego Rynku jest nie do końca możliwe. Dlatego też tu należy szukać alternatywnych rozwiązań, niekoniecznie opartych o drogi dla rowerów. W kontekście dodatkowych parkingów rowerowych niezbędne jest złożenie wniosków przez zainteresowane podmioty.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
--------------	---------------------	--------------	-----------------

Tworzenie większej liczby wydzielonych dróg dla rowerów. (VIII.1)	88%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM		PRZYJĘTE NARZĘDZIE	
W związku z taką rekomendacją będziemy dążyć do tworzenia infrastruktury w takim standardzie, a decyzje o wspólnym prowadzeniu ruchu rowerowego z samochodowym lub pieszym, będą stosowane tylko tam gdzie nie będzie innej możliwości przestrzennej i w strefach ruchu uspokojonego, bez dużego ruchu samochodowego oraz miejsc z minimalnym ruchem pieszym.		Przygotowanie - do końca II kwartału 2021 - STRATEGII ROWEROWEJ DO 2025 zawierającej elementy takie jak: - wydawanie wytycznych projektowych w kierunku projektowania dróg rowerowych jako wydzielonych, - stosowanie odstępstw jedynie w uzasadnionych przypadkach opisanych w STRATEGII.	
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Modernizacja starej infrastruktury rowerowej w perspektywie 5 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). (VIII.5)	85%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM		PRZYJĘTE NARZĘDZIE	
Punktem wyjścia powinien być audyt tras rowerowych pod kątem zgodności ze standardami (parametry – straty czasu, wydłużenia, równości nawierzchni, skrajni, dostosowania rozwiązań do prędkości i natężeń ruchu samochodowego, etc.).		Przygotowanie – do końca 2. kwartału 2021 – STRATEGII ROWEROWEJ DO 2025 zawierającej elementy takie jak: zasady audytu i modernizacji już istniejącej sieci rowerowej.	

Audyt powinien wskazać potrzeby oraz priorytety w tym zakresie. Niezbędne jest zabezpieczenie finansowania.			
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Wprowadzenie działań dot. nieprzestrzegania przepisów i egzekwowania kar wobec rowerzystów i pieszych (pomysły: kampania edukacyjna + dodatkowe oznakowanie, kampania billboardowa i edukacja w szkołach, mapy dróg rowerowych). (VIII.2)	94%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Straż Miejska podejmuje działania bieżące w zakresie egzekwowania kar wobec rowerzystów i pieszych. Jednakże należy podkreślić, iż w tym zakresie pełne kompetencje do działań ma Policja, która nie podlega Prezydentowi Wrocławia. Zamiast karania, skuteczniejsze będzie prowadzenie edukacji w zakresie mobilności aktywnej. Od wielu lat prowadzony jest we Wrocławiu program edukacyjny pn. Rowerowa Szkoła. Dodatkowo w szkołach i przedszkolach prowadzona jest kampania promocyjno-edukacyjna pn. Rowerowy Maj. Jednocześnie oceniamy, że zakres przeprowadzanej edukacji oraz jej forma, mogłaby zostać rozbudowana. Na podstawie rekomendacji będziemy intensywniej pracować w tym obszarze, rozbudowując program Wrocławskiej Szkoły Mobilności Aktywnej. Wymaga to przeznaczenia dodatkowych środków finansowych na ten cel z budżetu miasta. Także w zakresie upowszechniania informacji o aktualnej sieci rowerowej w mieście od wielu lat prowadzone są konkretne działania; wydawane są aktualne papierowe mapy rowerowe, mapa w wersji internetowej jest stale aktualizowana i dostępna bez ograniczeń.			Przygotowanie - do końca II kwartału 2021 - STRATEGII ROWEROWEJ DO 2025 zawierającej elementy takie jak: rozbudowa kampanii informacyjnej/promocyjnej na temat mobilności aktywnej.

PUDEŁKO 5: PLAN DLA CENTRUM

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Polityka inwestycyjna powinna uwzględniać corocznie zadania polegające na tworzeniu w obszarze centrum i śródmieścia atrakcyjnych przestrzeni wyposażonych w zielen, 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. (VIII.21)	87%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Jest to kierunek zgodny z prowadzoną przez miasto *Wrocławską polityką mobilności*, *Planem adaptacji do zmian klimatu* (MPA), a także *Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia* (PZMM). W PZMM działanie to zostało uznane jako jedno z czterech najważniejszych działań do realizacji w kolejnych latach. Centrum i Śródmieście to szczególnie obszar każdego miasta, najgęściej zabudowany, skupiający w sobie różne grupy interesów, więc zaplanowanie zadań i ustalenie harmonogramu ich realizacji musi być poprzedzone kompleksową analizą stanu istniejącego obejmującą potrzeby wynikające z różnych sfer życia społecznego w tej części miasta. Zlecenie dokumentu zawierającego takie elementy zaplanowane jest na 1. kwartał 2021 roku. W ramach tego zadania, roboczo nazwanego Planem Dla Centrum, zostanie wykonana m.in. część diagnostyczna. Część operacyjna skupiona będzie na wskazaniu możliwości przekształceń w obrębie Centrum, w szczególności przestrzeni ulicznych, które są kluczowe dla polepszenia dostępności pieszej i rowerowej z analizą możliwości ograniczenia lub wykluczenia w ich obrębie ruchu samochodowego, wprowadzenia zieleni oraz zorganizowania bardziej efektywnego, pod kątem przestrzennym oraz funkcjonalnym, systemu dostaw. Opracowanie to pozwoli ustalić zakres możliwych zmian biorąc pod uwagę wskazane priorytety funkcjonalne oraz ustalić pożądaną kolejność działań. To pozwoli na dalszym etapie w odpowiedniej kolejności prowadzić procesy inwestycyjne, a zmiany przestrzenne projektować według wytycznych Planu.

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej w zakresie ochrony bioróżnorodności przygotowany zostanie dokument operacyjny „Plan Zazieleniania Miasta Wrocławia”, w którego zapisach zawarte będą m.in. działania w zakresie zieleni oraz niebiesko-zielonej infrastruktury. Planowany czas przygotowania opracowania to 2021 rok. Zaproponowany zostanie też katalog działań dla mniejszych, silnie zurbanizowanych obszarów w śródmieściu (np. Stare Miasto, Śródmieście Nadodrze, Przedmieście Świdnickie i Oławskie, Śródmieście Południowe). MPA i Plan Zazieleniania wskazują na konieczność opracowania wytycznych dla inwestycji niebiesko-zielonej infrastruktury, które posłużą do wytypowania ulic i przestrzeni publicznych do zmiany zagospodarowania w celu minimalizowania efektu miejskiej wyspy ciepła. Zadanie realizowane będzie w trybie ciągłym, tak by każdego roku możliwa była reorganizacja przynajmniej jednej nowej lokalizacji. W ten sposób na podstawie wskazań celów strategicznych z Miejskiego Planu Adaptacji oraz Planu Zazieleniania realizowane będą zadania bieżące i inwestycyjne w zakresie zieleni i małej niebiesko-zielonej infrastruktury w centrum miasta, zarówno w obrębie ulic, jak i innych przestrzeni publicznych. Działania te będą skupiać się na: ochronie i sadzeniu drzew przyulicznych, rozszczelnianiu nawierzchni i lokalnym gospodarowaniu wodami opadowymi, wprowadzaniu ciągów zieleni, w tym drzew w ulicach, mających na celu łączenie terenów zieleni w system, wprowadzaniu zielonych dachów, ścian i pnączy czy rekultywacji i zabezpieczeniu terenów po nielegalnym parkowaniu. W ramach ochrony istniejących drzew planowana jest do zrealizowania mapa stanu zdrowotnego drzew przyulicznych w śródmieściu i plan ich ochrony, pielęgnacji i uzupełniania. Mapowanie i ochrona istniejących drzew (ochrona starodrzewu) będzie miało charakter ciągły, będzie sukcesywnie uzupełniane w ramach bieżących działań ZZM. Niezbędne będzie zabezpieczenie finansowania.

Na obszarze śródmieścia podjęte zostaną działania współpracy podmiotów zarządzających i działających w imieniu Miasta mające na celu poprawę jakości przestrzeni miejskich. Dotyczyć to będzie nie tylko pasów drogowych, ale także innych przestrzeni publicznych lub półprywatnych, jak podwórka. Będą to działania prowadzone nie tylko przy zadaniach związanych stricte z porządkowaniem parkowania, ale także niezależne, których celem będzie kompleksowe

Przygotowanie PLANU DLA CENTRUM zawierającego m.in.

- określenie najważniejszych celów/zadań poprawiających funkcjonowanie ruchu pieszo, rowerowego i transportu zbiorowego w centrum,
- określenie możliwych przekształceń w obszarach ulicznych z uwzględnieniem zmiany sposobu obsługi towarowej w kierunku „ostatnia mila”, zasady dostaw, nowe strefy piesze i woonerfy,
- analiza zasadności i warunków oraz zasad ograniczeń wjazdu samochodów: podmiotowe (w tym taxi, uzależnienie od norm emisji spalin EURO), czasowe (okna dostaw),
- określenie polityki cenowej i przestrzennej płatnego parkowania w relacji do parkingów kubaturowych,
- określenie standardów projektowych przestrzeni publicznych, w tym strefy z

przekształcenie przestrzeni ulicznych w obszarach gęsto zabudowanych (przykładem takiego zadania, które jest realizowane, jest ul. Żeromskiego, dla której trwa opracowanie dokumentacji wykorzystując wnioski złożone podczas konsultacji społecznych). Dodatkowo przy zadaniach związanych z budową lub remontem chodników, budową lub remontem dróg dla rowerów uwzględnione zostaną potrzeby użytkowników związane z lepszą jakością przestrzeni, np. wyposażoną w zieleni czy ławki. Ze względu na priorytety funkcjonalne obowiązujące w śródmieściu przy każdym tego typu zadaniu będą określone w pierwszej kolejności potrzeby związane z mobilnością niesamochodową mieszkańców i użytkowników danej przestrzeni.			potencjałem przestrzeni publicznych, • priorytety realizacji poszczególnych zadań. Przygotowanie Planu Zazieleniania Miasta Wrocławia, zawierającego m.in. zapisy o: • Realizacji w cyklu rocznym co najmniej jednego zadania, którego celem będzie rearanżacja przestrzeni pod hasłem „zazielenianie ulicy”.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Zakaz wjazdu na Rynek rowerów, hulajnóg i hulajnóg elektrycznych. (VIII.7)	83%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	DO REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Obecne dopuszczenie ruchu rowerowego na Rynku poza godzinami 5:00-9:00 nie przyniosło negatywnych efektów dla pieszych. Takich zgłoszeń nie rejestrowaliśmy i wydaje się, że nie rodzi to dodatkowych emocji.

Udostępnienie Rynku dla ruchu rowerowego bez ograniczeń było działaniem wspierającym rowerowe dostawy z restauracji i sprzyjającym korzystaniu z roweru w codziennych podróżach ze względu na sytuację pandemiczną. Niezależnie od powyższej decyzji powrót do zakazu wjazdu dla rowerów w obszarze Rynku przy jednoczesnej rekomendacji Panelistów i Panelistek tworzenia w centrum przestrzeni przyjaznych dla pieszych i rowerzystów oraz rekomendacji w zakresie łączenia infrastruktury w spójną sieć, powinno mieć uzasadnienie w działaniach prowadzonych równolegle na rzecz wypracowania komfortowych dla rowerzystów korytarzy alternatywnych przez centrum. Dotyczyć to powinno wszystkich ważnych połączeń na kierunkach północ-południe i wschód-zachód.

Dodatkowo, zapewnienie dostaw w ramach tzw. "ostatniej mili" powinno się odbywać w sposób zrównoważony, tj. przy wykorzystaniu rowerów transportowych. W tym kontekście obsługę ścisłego centrum warto przewidzieć, tak aby zamiast dzisiejszych samochodów dopuścić również rowery.

Przygotowanie PLANU DLA CENTRUM zawierającego m.in.:

- rozwiązania dla kierunków priorytetowych dla ruchu rowerowego przez Centrum,
- rozwiązania niezbędnych dla realizacji przekształceń Centrum z promowaniem zmian w kierunku ograniczenia dostaw samochodowych na rzecz rowerów cargo.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Taksówki powinny mieć możliwość wjazdu do centrum bez ograniczeń (oraz możliwość postojów dla taksówek). (VIII.20)	73%	PRZEKAZANA DO DALSZEJ ANALIZY	DO REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Zasady związane z obsługą centrum wraz z jego dostępnością dla określonych pojazdów mogą być przedmiotem analizy w ramach Planu Dla Centrum.			Analiza w ramach PLANU DLA CENTRUM.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI

Dokończenie systemu tras rowerowych w centrum (równoważnie: 10 mln zł rocznie na trasy rowerowe w rowerowej strefie centralnej zaznaczonej w Studium). (VIII.4)	79%	PRZEKAZANA DO DALSZEJ ANALIZY	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Połączenia rowerowe w centrum mają bardzo wysoki potencjał dla ruchu rowerowego. Ze względu na układ urbanistyczny Wrocławia przez centrum przebiega największa liczba połączeń rowerowych. W związku z rekomendacją niezbędne jest kontynuowanie prac nad finalnym połączeniem sieci tras w tym obszarze w spójny system. Działania te prowadzone są od lat. Zadania z zakresu poprawy połączeń rowerowych w centrum są stałym elementem budżetu rowerowego. Obecnie w przygotowaniu realizacyjnym są trasy rowerowe domykające system w centrum: wzdłuż ul. Małachowskiego, ul. Swobodnej, ul. Jedności Narodowej oraz ul. Hubskiej. W procesie projektowym zaś są trasy w ul. Sądowej oraz w obszarze pl. Jana Pawła II.			Analiza w ramach PLANU DLA CENTRUM. Wpisanie w priorytety w STRATEGII ROWEROWEJ.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu wyznaczonej przez Promenadę Staromiejską (w granicach fosy miejskiej, z wyłączeniem m.in. trasy W-Z, ul. Kołłątaja, 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 powinna zostać poddana dalszym konsultacjom społecznym i ekspertyzom) wraz ze strefą zieleni;	73%	PRZEKAZANA DO DALSZEJ ANALIZY	DO REALIZACJI

z zapewnieniem miejsc postojowych “kiss and ride”. (VII.6)			
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Rekomendacja do rozważenia, która zostanie poddana analizie – gdzie i na jakich zasadach możliwe jest wprowadzenie ograniczeń wiążących się z wyznaczeniem strefy ograniczonego ruchu. W ramach planowanego do zlecenia w 1. kwartale 2021 roku zadania pn. Plan Dla Centrum zostanie wykonana część diagnostyczna. Część operacyjna skupiona będzie na wskazaniu możliwości przekształceń w obrębie Centrum, w szczególności przestrzeni ulicznych, które są kluczowe dla polepszenia dostępności pieszej i rowerowej z analizą możliwości ograniczenia lub wykluczenia w ich obrębie ruchu samochodowego, wprowadzenia zieleni oraz zorganizowania bardziej efektywnego, pod kątem przestrzennym oraz funkcjonalnym, systemu dostaw. Opracowanie to pozwoli ustalić zakres możliwych zmian biorąc pod uwagę wskazane priorytety funkcjonalne oraz ustalić kolejność działań tak, aby Plan ten opisywał według określonych zasad proces dochodzenia do zmian według ustalonej priorytetyzacji. Pozwoli to na dalszym etapie prowadzić procesy inwestycyjne oraz zmiany w organizacji ruchu w odpowiedniej kolejności. Przedmiotem analizy w ramach Planu Dla Centrum może być również ocena możliwości wprowadzenia strefy ograniczonego ruchu w obszarze proponowanym przez Panelistów i Panelistki.			Analiza możliwości w ramach PLANU DLA CENTRUM.

PUDEŁKO 6: PORZĄDKOWANIE PARKOWANIA

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
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. (VII.8)	88%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI

KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
W mocy Prezydenta i Rady Miejskiej jest ustalanie zasad i sposobu zarządzania miejscami postojowymi w obszarach ulic objętych strefą płatnego parkowania. Dlatego na mocy przyjętej 17 września br. roku Uchwały Rady Miejskiej Wrocławia od 1 marca 2021 roku we Wrocławiu powstanie Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania, która obejmie obecną strefę A i B. Przyjęte poziomy cen, wyższe niż obecnie pozwolą na zróżnicowanie cen pomiędzy tymi, które obowiązywać będą w obrębie ulic, a tymi w parkingach kubaturowych usytuowanych w obrębie strefy w sposób promujący korzystanie z parkingów kubaturowych. Miasto ma bowiem ograniczony wpływ na poziom cen w parkingach kubaturowych, bo w większości parkingi te są własnością prywatną. Parking Nowy Targ wykonany w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego ma ustaloną obecnie kwotę odpłatności za pierwszą godzinę na poziomie 5,5 zł. W przypadku parkowania na ulicach w strefie A cena zostanie podniesiona do kwoty 7 zł/h (stawka za pierwszą godzinę). W strefie B, gdzie ustalono cenę parkowania w pierwszej godzinie na poziomie 5 zł/h, usytuowany jest zarządzany przez Wrocławskie inwestycje parking pod Narodowym Forum Muzyki NFM, gdzie obowiązuje cena za pierwszą godziną 4 zł/h (w aplikacji mobilnej 2 zł/h, dodatkowo obecnie w dobie pandemii pierwsza godzina jest darmowa).			Wprowadzenie w życie Uchwały Rady Miejskiej wprowadzającej w mieście śródmiejską strefę płatnego parkowania. W ramach PLANU DLA CENTRUM – do analizy relacja cenowa i przestrzenna parkingów kubaturowych w stosunku do płatnego parkowania w obrębie ulic sąsiadujących bezpośrednio z takimi parkingami.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEŹ UM	STAN REALIZACJI
Stanowcze wzmocnienie egzekucji istniejących zasad w zakresie parkowania w ścisłym centrum Wrocławia połączone z kontrolą przy pomocy samochodów wyposażonych w kamery 360 stopni. (VII.9)	86%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Egzekucja prawidłowego parkowania podzielona jest kompetencyjnie między ZDiUM (wprowadzanie opłat postojowych) i Straż Miejską (prawidłowość parkowania). Przeprowadzone badania (maj 2019) pokazują, że w obu zakresach kontrola jest niewystarczająca. Średni odsetek samochodów z nieopłaconym postojem bez zawiadomienia o opłacie dodatkowej przekracza 84% (zakres kontroli ZDiUM). Te same badania wskazują, że aż 40% samochodów parkowanych w obszarze centrum łamie przepisy prawa ruchu drogowego (zakres kontroli Straży Miejskiej). Obie instytucje dostrzegają problem i widzą możliwość zwiększenia efektywności egzekucji. Wymaga to w ich opinii:

- zwiększenia zatrudnienia, gdyż obecne zasoby kadrowe są w pełni wykorzystane; w przypadku ZDiUM dotyczy to kontrolerów i obsługi zawiadomień (tzw. back office); istnieje tutaj możliwość współpracy z operatorem, który także ma umowne podstawy do prowadzenia czynności kontrolnych; w przypadku Straży Miejskiej dotyczy to kadry strażniczej – w szczególności nie jest możliwe utworzenie osobnej jednostki dedykowanej egzekucji prawidłowego parkowania, bez czego uzyskanie zauważalnych społecznie efektów jest praktycznie niemożliwe,
- wdrożenia automatycznych systemów zarządzania (w przypadku ZDiUM jest to konieczne dla wykorzystania wspomnianego w rekomendacji pojazdu skanującego – w istocie we Wrocławiu taki samochód jest wykorzystywany od ponad roku, jednak ma wyłącznie funkcję wspierającą kontrolerów; automatyzacja procesu wystawiania zawiadomień wymagałaby zmian systemu informatycznego i wzmocnienia kadrowego tzw. back-office),
- sukcesywnego fizycznego zabezpieczania (słupki, elementy zieleni) ciągów pieszych i rowerowych przed nieprawidłowym parkowaniem. W szczególności takie działania powinny dotyczyć miejsc, gdzie obserwowany jest duży ruch pieszcy i kołowy, a działania podejmowane przez Straż Miejską nie przynoszą oczekiwanego efektu.

Podsumowując, zwiększenie efektywności w pierwszym kroku powinno polegać na wykorzystaniu obecnego potencjału kadrowego, przy założeniu wypracowania wspólnych mechanizmów działania obu instytucji – Straży i ZDiUM, tak aby obecne zasoby pracowały dla obu służb jak najefektywniej.

Stworzenie przez ZDiUM nowego, bardziej efektywnego mechanizmu kontroli z pokazaniem korzyści finansowych dla miasta i z wykorzystaniem posiadanego auta 360 stopni.

Wypracowanie przez Straż Miejską nowego sposobu podejścia do sąsiedzkiej kontroli parkowania w obrębie osiedli mieszkaniowych – w porozumieniu z Radami Osiedli.

Zawiązanie bieżącej współpracy służb parkingowych ZDiUM i Straży Miejskiej dla zwiększenia efektywności kontroli, szczególnie po 1.03.2021 – czyli po wejściu w życie nowych opłat.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
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	71%	PRZEKAZANA DO DALSZEJ ANALIZY	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI

fizycznej ochrony chodników przed parkowaniem. (VII.7)			
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Problem nielegalnego parkowania, czego skutkiem jest degradacja przestrzeni publicznej (rozjeżdżanie zieleni, niszczenie chodników, stwarzanie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym), jest bardzo poważny i występuje w każdej części Wrocławia, zarówno w śródmieściu jak i na osiedlach mieszkaniowych na obrzeżach. Dlatego istnieje konieczność systemowego uregulowania tego zjawiska. Wagę tego typu działania podkreślono w przyjętym w roku 2018 Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia (PZMM), w którym przyjęto porządkowanie parkowania za jedno z ważniejszych działań sprzyjających lepszej organizacji przestrzeni miejskiej. Obecnie prowadzone są corocznie działania z zakresu porządkowania parkowania w różnych formułach: • jako miejscowe zmiany związane ze zgłoszeniami użytkowników lub Straży Miejskiej (słupkowanie), • jako obszarowe zmiany zgłaszane przez Rady Osiedli (obecnie takie projekty opracowywane są dla ulicy Mieleckiej oraz północnej części ulicy Ołbińskiej), • ewentualnie towarzyszą one wprowadzaniu płatnego parkowania, co również odbywa się na wniosek lub przy pozytywnej opinii właściwej Rady Osiedla (obecnie projektowane dla obszarów: Grabiszyńska-Tęczowa-Wysoka-Piłsudskiego oraz Sienkiewicza-Grunwaldzka-Piastowska, a także ulic: Zaolziańskiej, Hoene-Wrońskiego, Ziemowita). Jak wynika z monitoringu prowadzonego dla PZMM zadania te co roku obejmują około 5 km ulic. Działania te mogą i będą kontynuowane z rozszerzeniem katalogu rozwiązań, w tym obejmującym urządzenia bioretencji i zieleni wysoką, co z kolei sprzyjało będzie realizacji Planu adaptacji do zmian klimatu. Należy jednak mieć na uwadze, że wprowadzenie urządzeń bioretencyjnych w istniejące przestrzenie uliczne jest utrudnione ze względu na sieci infrastruktury podziemnej, dlatego każdorazowo będzie wymagało odrębnej analizy technicznej i finansowej. Jednocześnie takie trudności nie występują w nowych korytarzach ulic. Przyjęte w roku 2020 nowe Standardy planowania i projektowania ulic uwzględniają w nowych ulicach potrzebę usytuowania urządzeń bioretencji, co pozwala na stosowanie tych rozwiązań w praktyce zarówno na etapie projektowym, jak i przy ustalaniu rezerw komunikacyjnych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Podstawowym zadaniem jest zidentyfikowanie obszarów najbardziej narażonych na rozjeżdżanie i nielegalne parkowanie. Zadanie to będzie realizowane we współpracy z mieszkańcami i organizacjami społecznymi. Planowany czas rozpoczęcia realizacji zadania to 2021 rok. Proponowana formuła to „Zgłoś chodnik!” w trybie formularza internetowego podobnie jak obecnie dostępny dla stojaka czy ławki w ramach https://www.wroclaw.pl/portal/formularze-piesi-rowery. Ponadto w tej samej formule będzie zaproponowana akcja „Zgłoś klepisko!” w celu identyfikacji miejsc zdegradowanej zieleni w wyniku			Kontynuowanie zadań z zakresu porządkowania parkowania z udziałem Zarządu Zieleni Miejskiej oraz Wydziału Wody i Energii. Realizacja w cyklu rocznym co najmniej jednego zadania, którego celem będzie reorganizacja przestrzeni – pod hasłem „zazielenie ulicy”. Uruchomienie projektów pilotażowych z udziałem społecznym „Zgłoś chodnik!” i „Zgłoś klepisko!” – w podobnej formule jak „Zgłoś ławkę!”. Przygotowanie katalogu rozwiązań chroniących chodnik przed nielegalnym parkowaniem.

niedozwolonego parkowania oraz możliwości ich ponownego zazielenienia z udziałem mieszkańców. Niezbędne będzie zabezpieczenie finansowania.

Jednocześnie przygotowany zostanie katalog rozwiązań inwestycyjnych mogących chronić chodniki przed nielegalnym parkowaniem, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązań z wykorzystywaniem zieleni, w tym urządzeń bioretencyjnych oraz szacowanym kosztem poszczególnych rozwiązań. Zastosowanie poszczególnych rozwiązań technicznych w zidentyfikowanych obszarach będzie uzależnione od lokalnych uwarunkowań (np. rodzaj przestrzeni publicznej, kwestie własnościowe, bezpieczeństwo ruchu, obecność sieci infrastrukturalnych). Planowany czas realizacji zadania to 2021 rok.

Przygotowany zostanie harmonogram wdrażania działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Oszacowane zostaną koszty przebudowy przestrzeni publicznych w zakresie ochrony ich przed nielegalnym parkowaniem. Zakres zadań dla poszczególnych przestrzeni publicznych będzie obejmował: opracowanie koncepcji zagospodarowania, opracowanie dokumentacji projektowej i kosztorysu, realizację robót. Prace te będą prowadzone w sposób ciągły w miarę posiadanych środków budżetowych. Zaproponowane rozwiązania powinny być spójne z PLANEM DLA CENTRUM.

PUDEŁKO 7: ATRAKCYJNY TRANSPORT ZBIOROWY

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Aktualizacja, modernizacja i egzekwowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej. (VIII.9)	95%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Wrocław prowadzi szereg działań mających na celu zwiększenie efektywności egzekwowania rozkładów jazdy, jak również wprowadza liczne usprawnienia techniczne, które przyczynią się do poprawy obecnego stanu.			Unifikacja platformy elektronicznej wykorzystywanej do

Obecnie trwają prace mające na celu unifikację platformy elektronicznej wykorzystywanej do planowania i tworzenia rozkładów jazdy, poprzez integrację baz rozkładowych oprogramowania wykorzystywanego do tych celów przez organizatora transportu tj. Wydział Transportu i operatora tj. MPK Wrocław. Realizacja zadania związanego z unifikacją platformy jest podzielona na kilka etapów, a termin zakończenia całości przedsięwzięcia przewidywany jest na 1. kwartał 2021 roku. W wyniku realizacji przedsięwzięcia Wydział Transportu i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne będą pracować na wspólnej bazie danych, co znacznie przyspieszy proces dokonywania zmian w rozkładach jazdy i ich aktualizacji.

Ponadto w 2. połowie 2020 roku został wdrożony mechanizm pozyskiwania realnych czasów przejazdu bezpośrednio z systemu ITS, co umożliwi optymalizację rozkładów jazdy i wyznaczanie optymalnych tras przejazdu. Dodatkowo warto wspomnieć, że wdrożony w mieście system ITS wprowadził wiele udogodnień związanych z transportem publicznym, między innymi informację o bieżącej lokalizacji pojazdów transportu publicznego. Obecnie trwająca rozbudowa systemu obejmuje również wprowadzenie wielu udoskonaleń np. na tablicach Dynamicznej Informacji Pasażerskiej wyświetlenie aktualnej informacji o pojazdach niskopodłogowych, wprowadzenie optymalizacji przejazdu taboru tramwajowego polegające na faktycznym poinformowaniu z wyprzedzeniem motorniczego o poziomie i czasie udzielanego priorytetu przejazdu, wprowadzenie wsparcia priorytetowego przejazdu komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniach objętych sygnalizacjami świetlnymi. Ponadto prowadzone są prace koncepcyjne związane z wprowadzeniem technologii informatycznych w celu umożliwienia publikacji bieżących informacji na temat lokalizacji pojazdów transportu publicznego dla wszystkich producentów i dostawców aplikacji mobilnych, wspierających planowanie podróży. Pomimo rozwoju technologicznego i wykorzystaniu zaawansowanych narzędzi analitycznych musimy pamiętać, że ze względu na zmienne warunki ruchowe (np. wypadki, remonty, wyłączenia z ruchu) w mieście nie jest możliwe zapewnienie idealnej punktualności kursowania komunikacji zbiorowej. Niemniej, opisane wyżej działania mają się przyczynić do podwyższenia jakości, niezawodności i punktualności komunikacji miejskiej.

planowania i tworzenia rozkładów jazdy.

Optymalizacja rozkładów jazdy z wykorzystaniem ITS:

- dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdów,
- wprowadzenie priorytetów na skrzyżowaniach dla przejazdu komunikacji zbiorowej.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Polityka cenowa biletów MPK zachęcająca do podróży komunikacją zbiorową zamiast samochodów (VIII.14)	94%	MOŻLIWA REALIZACJA W CAŁOŚCI	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Wysokość obowiązujących we Wrocławiu opłat w komunikacji zbiorowej zarówno stricte w zakresie cen biletów, jak i grup osób uprawnionych do ulg w przejazdach, kształtuje *Uchwała nr XLVII/1094/17 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 października 2017 r. w sprawie ustalenia cen za usługi przewozowe świadczone środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław oraz sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej i manipulacyjnej (Dz. Urz. Woj. Doln. poz. 4411 ze zm.)*.

Prezydent Wrocławia od lat podejmuje inicjatywy uchwałodawcze, mające na celu poprawę atrakcyjności i dostępności oferty biletowej, które jednocześnie stanowią zachętę dla mieszkańców do podróżowania transportem publicznym. Przykładem takich działań jest ubiegłoroczna zmiana powyższej uchwały, która miała na celu uproszczenie obowiązującej taryfy, w wyniku której wprowadzono w miejsce biletu jednorazowego na linie normalne i podmiejskie (którego cena biletu pełnego wynosiła 3,40 zł) oraz biletu jednorazowego na linie pospieszne i nocne (którego cena biletu pełnego wynosiła 3,60 zł) jednego biletu jednorazowego na wszystkie linie (w cenie 3,40 zł). W ten sposób dokonano również ujednolicenia innych biletów okresowych, w których istniało rozróżnienie na linie normalne i pospieszne.

Wcześniej (1.01.2018 r.) celem uelastycznienia oferty biletowej wprowadzono w taryfie nowe bilety: 15-min, roczne oraz bilety grupowe. Powyższe było wynikiem koncepcji przedstawianych przez mieszkańców Wrocławia.

Należy również zaznaczyć, iż już obecnie wielu grupom społecznym przysługuje uprawnienie do bezpłatnych przejazdów (jeden z najbardziej rozbudowanych wśród dużych miast w Polsce katalogów ulg), obejmujący m.in. wprowadzoną 1 stycznia 2018 r. darmową komunikację dla wszystkich uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych (do 21 r.ż). Uprawnienie to stanowi zachętę do podróżowania transportem publicznym nie tylko dla dzieci i młodzieży, ale również dla osób opiekujących się młodszymi uczniami w drodze do szkoły.

Wspomnieć również należy o wprowadzonej w tym samym czasie uldze dla osób starszych, która aktualnie dotyczy pasażerów, którzy ukończyli 67 lat, a od 1 stycznia 2022 r. obejmie osoby, które ukończyły 65 lat (od 1.01.2021 osoby, które ukończyły 66 lat).

Ceny biletów kształtowane są w ten sposób, by komunikacja miejska pozostawała najatrakcyjniejszym cenowo środkiem podróżowania w mieście. Jednocześnie na wysokość opłaty za bilet wpływ mają również wydatki na funkcjonowanie transportu publicznego ponoszone przez Gminę, a także wysokość wpływów ze sprzedaży biletów.

Wskutek zaistniałej pandemii COVID-19, która szczególnie mocno dotknęła sektor transportu publicznego, a także w związku z rosnącymi kosztami funkcjonowania transportu publicznego Rada Miejska Wrocławia podjęła w dn. 23 lipca 2020 r. decyzję o zmianie tzw. uchwały biletowej. Na podstawie powyższej nowelizacji od 1 stycznia 2021 r. podwyższeniu ulegną ceny biletów jednorazowych i okresowych komunikacji miejskiej Wrocławia, przy jednoczesnym utrzymaniu na dotychczasowym poziomie cen biletów okresowych imiennych dla osób rozliczających podatek dochodowy we Wrocławiu, a które uczestniczą w miejskim programie „Nasz Wrocław”.

Stale monitorowanie z uwzględnieniem wpływu środków z biletów do budżetu miasta i wydatków budżetowych związanych z komunikacją zbiorową.

Nie sposób nie wspomnieć o działaniach Wrocławia na rzecz zachęcenia mieszkańców do podróżowania transportem kolejowym tj. m.in. umowy zawartej przez Miasto z operatorami kolejowymi (Koleje Dolnośląskie i Polregio), która umożliwia korzystanie przez pasażerów komunikacji miejskiej (tj. osoby posiadające okresowe bilety komunikacji miejskiej na wszystkie linie oraz wybrane bilety czasowe, a także miejskie uprawnienia do bezpłatnych przejazdów) z pociągów wspomnianych spółek na terenie Miasta bez ponoszenia dodatkowych opłat (honorowanie biletów). Ponadto dla osób podróżujących spoza Miasta istnieje możliwość zakupu tzw. biletu zintegrowanego, uprawniającego do przejazdu pociągami na danej trasie ze stacji leżącej poza Wrocławiem oraz komunikacją miejską na terenie Wrocławia. Wskazane wyżej rozwiązania stanowią atrakcyjną ofertę skłaniającą do rezygnacji z samochodu na rzecz transportu kolejowego, szczególnie przez mieszkańców podróżujących po mieście na dłuższej trasie oraz dojeżdżających spoza Wrocławia. Istotnym elementem zachęty do korzystania z komunikacji miejskiej jest również nowoczesny i dostępny dla pasażera system dystrybucji biletów, którym jest funkcjonujący we Wrocławiu system Wrocławska Karta Miejska URBANCARD. System ten obejmuje ok. 200 punktów sprzedaży biletów, ok. 160 automatów biletowych, 4 Biura Obsługi Klienta, portal internetowy, aplikacje mobilne do sprzedaży biletów, a także kasowniki z funkcją sprzedaży biletów w każdym pojeździe komunikacji miejskiej. Liczba dostępnych kanałów dystrybucji biletów oraz form płatności za nie, ułatwia wnoszenie opłat za bilety.

Podsumowując, prowadzenie polityki cenowej biletów komunikacji miejskiej zachęcającej do podróży transportem publicznym zamiast samochodów, stanowi i będzie stanowił bardzo istotny cel działań podejmowanych przez Miasto Wrocław w zakresie transportu publicznego i stanowi jeden z elementów prowadzonej przez Miasto polityki zrównoważonej mobilności.

PUDEŁKO 8: OD PLANOWANIA DO REALIZACJI

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Uwzględnianie rezerwy komunikacyjnej przy planowaniu nowych osiedli i wydawaniu pozwoleń na budowę (VIII.25)	98%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Rezerwy komunikacyjne zawsze są uwzględniane w sporządzanych dokumentach planistycznych. Nadrzędnym dokumentem, który ustala kierunki rozwoju i podstawowe rezerwy, jest *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* (SUiKZP, Studium). Obecne Studium jest przyjęte w roku 2018. System transportowy w Studium ma wyznaczone korytarze, które są następnie doprecyzowane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (mpzp, miejscowy plan). W mpzp nie tylko wyznacza się rezerwy komunikacyjne ze Studium, ale także wyznacza tereny dla nowych ulic czy ciągów pieszych, które są potrzebne dla funkcjonowania np. nowego osiedla. W planie miejscowym zabezpieczane są także tereny na nowe trasy tramwajowe wraz z pętlami, węzłami przesiadkowymi czy parkingami typu Parkuj i jedź. Pozwolenie na budowę wydawane w oparciu o miejscowy plan musi uwzględniać ustalenia tego planu, także w zakresie rezerw. Obecnie (stan na 25 listopada 2020) we Wrocławiu plany miejscowe obejmują 59,8% powierzchni miasta. Ich liczba to 475, a w opracowaniu jest kolejnych 89.

W miejscach, gdzie nie ma planu miejscowego, pozwolenie na budowę jest wydawane w oparciu o decyzję o warunkach zabudowy (dwz). Przy wydawaniu dwz nie zawsze jest możliwość ustanowienia odpowiednich rezerw komunikacyjnych, w tym tych określonych w Studium. Jednakże każdy wniosek o wydanie dwz opiniowany jest z zarządcą drogi oraz biurem planistycznym – to pozwala zidentyfikować potrzeby związane z rezerwami. W przypadku braku możliwości zabezpieczenia odpowiednich rezerw w samej decyzji, odmawia się uzgodnienia obsługi komunikacyjnej planowanej inwestycji lub/i podejmuje się decyzje o przystąpieniu do sporządzenia mpzp na dany teren, co jednocześnie wstrzymuje na określony przepisami czas procedurę wydania na ten teren dwz. Procedura sporządzenia planu z reguły obejmuje czas dłuższy niż możliwość wstrzymania postępowania o wydanie dwz. Odwieszenie tego postępowania powoduje, że do użycia pozostają tylko narzędzia formalne leżące po stronie zarządcy drogi i wydziału wydającego decyzje budowlane. Nie zawsze jednak są one skuteczne. Inwestor bowiem – przy niekorzystnej dla siebie decyzji – może wykorzystać jeszcze dostępną ścieżkę odwoławczą. Przy takiej ścieżce miasto nie ma wpływu na rozstrzygnięcia, a jest jedynie organem, który postanowienia sądowe z mocy prawa jest zobligowany przyjąć i/lub wykonać.

Kontynuacja zabezpieczenia rezerw komunikacyjnych w planach miejscowych z uwzględnieniem docelowych funkcji tych korytarzy oraz Standardów planowania i projektowania ulic z uwzględnieniem zielono-niebieskiej infrastruktury.

Kontynuacja sporządzania analiz mobilności na etapie opracowywania miejscowych planów z uwzględnieniem obsługi nowych terenów inwestycyjnych komunikacją zbiorową.

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
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 (VIII.24)	97%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Do zarządcy drogi należy określenie warunków drogowych na jakich może powstać dana inwestycja, a następnie zobligowanie inwestora do realizacji wskazanych elementów układu komunikacyjnego, poprzez podpisanie z nim stosownej umowy z art.16 ustawy o drogach publicznych.

Tak jak w przypadku rezerw komunikacyjnych, miejsce na pełną infrastrukturę jest uwzględniane w planie miejscowym (mpzp). W takim przypadku inwestor, nawet jeśli zostanie zobligowany przez zarządcę drogi (Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, skr. ZDiUM), do realizacji tylko niektórych elementów infrastruktury, to i tak pozostałe są możliwe do zrealizowania w późniejszym czasie, w oparciu o rezerwy w mpzp. Jednak nie zawsze taki plan na danym obszarze obowiązuje. Wtedy określenie potrzeb i wymagań w zakresie pełnej infrastruktury jest możliwe w innych procedurach, które są prowadzone przez zarządcę drogi z mocy zarówno ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jak i ustawy o drogach publicznych.

W ramach swoich kompetencji ZDiUM wydaje dla nowych inwestycji szereg zgód, opinii i uzgodnień. Są to między innymi: opinia o wystarczalności w zakresie wyposażenia w infrastrukturę komunikacyjną oraz określenia uwarunkowań wynikających z sąsiedztwa pasa drogowego, decyzja w zakresie włączenia się do drogi publicznej oraz uzgodnienie obsługi komunikacyjnej. Zarządca drogi przed wydaniem swojej opinii czy uzgodnienia, uzyskuje opinie innych jednostek, w tym wydziałów Urzędu Miejskiego. Opinię o „wystarczalności w zakresie wyposażenia w infrastrukturę” ZDiUM przekazuje do wydziału budowlanego. Jeśli nie jest możliwe zaplanowanie w danej lokalizacji prawidłowej obsługi komunikacyjnej danej inwestycji wówczas zarządca drogi odmawia uzgodnienia podłączenia obiektu do drogi.

Współpraca ZDiUM (przy wymienionych procedurach opiniowania i uzgadniania) z innymi jednostkami, w tym wydziałami Urzędu Miejskiego pozwala oszacować potrzeby w zakresie rozbudowy układu nie tylko dzisiejsze, ale także przyszłościowe. Dzięki temu możliwe jest bardziej kompleksowe zaplanowanie układu i uwzględnienie wszystkich niezbędnych elementów wyprzedzająco. Czasem wymaga to sporządzenia koncepcji drogowej lub projektu, który jest opiniowany przez jednostki oraz uzgadniany przez ZDiUM. Jeśli rozwiązania wykraczają poza obszar dostępnego pasa drogowego możliwe jest uwzględnienie potrzeb terenowych po stronie inwestora. Jednak w takiej sytuacji niezbędne jest też wyważenie zakresu wkraczania na teren prywatny i sprawiedliwy podział, biorąc pod uwagę, że inwestycje na terenie przyległym do pasa drogowego mogą pojawiać się w różnym czasie i po obu stronach.

Dla polepszenia i usprawnienia j współpracy we wszystkich opisanych procesach jednostek miejskich zajmujących się drogami, ruchem i planowaniem mobilności miejskiej obecnie w przygotowaniu jest wspólna platforma informacyjna, która pozwalać będzie na koordynację działań związanych z realizacją inwestycji w trybie art. 16 oraz podejmowanych uzgodnień z inwestorami.

Niezależnie od powyższego, dla dużych inwestycji Miasto podejmuje niezależne indywidualne analizy zagospodarowania terenu, w ramach których identyfikuje potrzeby wynikające z uruchomienia inwestycji nie tylko z zakresu mobilności, ale także potrzeb dostępności do usług społecznych czy odpowiedniej wielkości terenów zieleni.

Utworzenie platformy informacyjnej o toczących się procedurach w zakresie inwestycji i ich obsługi komunikacyjnej.

Koordinacja DIT i ZDiUM zakresu uzgodnień z inwestorami z wykorzystaniem utworzonej platformy.

Wypracowanie sposobu podejścia do planowania dużych inwestycji deweloperskich – pod kątem realizacji potrzeb i inwestycji publicznych.

PUDEŁKO 9: INICJATYWA USTAWODAWCZA

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
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. (VII.1)	65%	PRZEKAZANA DO DALSZEJ ANALIZY	DO REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE

Obowiązująca ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych co prawda umożliwia tworzenie stref czystego transportu w miastach powyżej 100 tysięcy mieszkańców, jednak w praktyce jest ona niemożliwa w zastosowaniu, dlatego istnieje potrzeba zmian legislacyjnych. Wrocław będzie aktywnie uczestniczył, we współpracy z samorządowcami, organizacjami pozarządowymi i mieszkańcami w procesie ustawodawczym w celu przygotowania propozycji zmian umożliwiających tworzenie w miastach stref ograniczonego wjazdu pojazdów o określonym typie silnika. Zmiany w obowiązującej ustawie zostały zapowiedziane na początek 2021 roku przez Ministerstwo Klimatu i Wrocław włączy się aktywnie w prace nad ustawą. Zmiany legislacyjne w obowiązującej ustawie i w zapowiadanych zmianach pozostawiają pewną swobodę decydowania, w jakim zakresie strefa będzie ograniczać wjazd konkretnych typów pojazdów. Aby dyskusja na ten temat prowadzona była w sposób merytoryczny, podejmiemy starania o pozyskanie zewnętrznych środków na przeprowadzenie badań realnych emisji spalin, aby wiarygodnie ocenić, które pojazdy w największym stopniu przyczyniają się do zanieczyszczeń komunikacyjnych. Z badań przeprowadzonych w Krakowie wynika, że za blisko połowę zanieczyszczeń komunikacyjnych odpowiada zaledwie kilka procent pojazdów o najgorszych parametrach emisji. Chcemy wiedzieć, jak ta sytuacja wygląda we Wrocławiu, aby w kolejnym kroku na poziomie krajowym lobbować o przepisy prawa umożliwiające procedowanie stref ograniczonej emisji, o które postulowali Paneliści i Panelistki. Planowany czas pozyskania środków na badania i ich realizację to lata 2021–2022. Po wykonaniu pomiarów i opracowaniu wyników przeprowadzimy szerokie konsultacje społeczne dotyczące granic strefy niskiej emisji oraz zasad w niej obowiązujących (np. określenie norm dla typów silników). Oparte będą one na wiedzy uzyskanej z badań realnych emisji spalin. W ramach konsultacji powiążemy granice strefy z innymi regulacjami obowiązującymi w mieście np. dotyczącymi stref płatnego parkowania. Planowany czas realizacji konsultacji to 2022 rok. Konsultacje społeczne i wypracowane tam rozwiązania staną się podstawą do przygotowania harmonogramu wprowadzania strefy niskiej emisji (etapowanie) w powiązaniu z *Planem dla centrum*. Planowany czas realizacji zadania to 2022 rok.

Przygotowanie stanowiska przez Prezydenta w sprawie potrzeby regulacji ustawowych pozwalających na organizację w miastach stref ograniczonego wjazdu w odniesieniu do typu silnika – propozycje zmian ustawowych.

Podjęcie w roku 2021 starań o pozyskanie zewnętrznych środków na przeprowadzenie badań realnych emisji spalin.

Po przeprowadzeniu badań, podjęcie szerokiej dyskusji społecznej nad granicami strefy niskiej emisji we Wrocławiu.

PUDEŁKO 10: PRIORYTETY INWESTYCYJNE

REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Stworzenie przystanków wiedeńskich ul. Świdnicka (Renoma i Arkady) w 2021 roku (VI.9)	80%	MOŻLIWA REALIZACJA Z ZASTRZEŻENIEM	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Dokumentacja na budowę przystanków jest obecnie w fazie końcowej opracowania. Na 2021 r. zostały już zaplanowane kolejne etapy remontów torowisk realizowane przez MPK w ramach programu TORewolucja. Nadal dotyczą one strategicznych miejsc w centrum. Uwzględniając na dziś opracowany harmonogram remontów torowych i inwestycji torowych realizowanych przez MPK wynika, że na 2021 rok nie można z pełną odpowiedzialnością zadeklarować prac związanych z budową przystanków wiedeńskich w ciągu ulicy Świdnickiej. Na 2021 zaplanowane są bowiem inwestycje torowe w centrum: rozjazdy na Podwału i Grodzkiej, kolejne inwestycje torowe związane z tramwajem na Popowice i remonty torowisk na Skargi i pl. Dominikańskim, a potem na Legnickiej, pl. Jana Pawła II i rozjazdy na Kazimierza Wielkiego, pl. Dominikańskim i krzyżownice na skrzyżowaniu Kazimierza Wielkiego i Widok. W 2. kwartale 2021 – po wymianie rozjazdów na pl. Dominikańskim planowane jest oddanie I części Trasy autobusowo-Tramwajowej na Nowy Dwór – od Placu Orląt do Śrubowej. Tak więc po zakończeniu powyżej wymienionych działań remontowych w centrum powrócimy do tematu terminu budowy przystanków wiedeńskich na Świdnickiej. Dodatkowo planujemy rozpoznanie stanu torowiska na ul. Świdnickiej w rejonie Arkad – jeśli potwierdzą się obserwacje, że wymaga ono bieżącego remontu, to wtedy skoordynujemy go z budową przystanków. Dodatkowo trzeba dodać, że w najbliższym czasie planujemy realizację wyniesienia przystanku na pl. Nowy Targ – ZDIUM przeprowadził już przetarg, a w trakcie projektowania są przystanki wiedeńskie na Grabiszyńskiej.			Po zakończeniu remontów torowych w centrum ponownie rozpatrzy się termin realizacji przystanków wiedeńskich na ul. Świdnickiej.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI

Należy kontynuować zmiany w organizacji ruchu, które stopniowo zwiększają priorytet transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego (VIII.10)	79%	PRZEKAZANA DO DALSZEJ ANALIZY	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI
KOMENTARZ UM			PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Rekomendacja jest zgodna z przyjętą Wrocławską Polityką Mobilności, która wskazuje na priorytet działań w kierunku wzmacnia środków transportu niesamochodowego. Rekomendacja odnosi się do zmian w organizacji ruchu, co oznacza bardzo szerokie spektrum działań: od obejmowania obszarów strefami ruchu (tempo 30, tempo 40 czy też strefy zamieszkania) poprzez działania w zakresie sygnalizacji świetlnej wraz z nadaniem priorytetów w ruchu. To także działania, które pozwalają na wydzielanie torowisk tramwajowych czy też organizację buspasów w ramach dostępnej przestrzeni jezdnej. Takie działania w związku z przyjętą polityką nakierowaną na rozwijanie miasta w sposób bardziej zrównoważony i chroniący mieszkańców przed negatywnym wpływem transportu (hałas i zanieczyszczenia) będą kontynuowane. Wśród najważniejszych kierunków inwestycji o tym charakterze wymienić należy zadania poprawiające dostępność przestrzeni miejskich, a zwłaszcza przystanków komunikacji zbiorowej oraz innych obiektów użyteczności publicznej, w tym terenów zielonych. Na etapie projektowania lub realizacji znajduje się obecnie budowa naziemnych przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych przez ważne arterie komunikacyjne (Legnicka/Młodych Techników, Ruska/Kazimierza Wielkiego, Skargi/pl. Dominikański), wynoszenie peronów przystankowych dla poprawy dostępności, coroczna realizacja pakietów zgłoszeń użytkowników w zakresie urządzeń uspokojenia ruchu i poprawiających bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu (progi zwalniające, azyle na przejściach dla pieszych), obniżenie krawężników na przejściach dla pieszych, wyposażenia ulic w ławki i stojaki rowerowe, doświetlania miejsc niebezpiecznych, itp.			Będzie kontynuowana polityka nastawiona na działania w kierunku wzmacniania środków transportu niesamochodowego.
REKOMENDACJA	WYNIK GŁOSOWANIA	ODPOWIEDŹ UM	STAN REALIZACJI
Należy wydawać maksymalnie dużo z corocznego budżetu miasta na budżet rowerowy i pieszcy (VIII.3)	73%	PRZEKAZANA DO DALSZEJ ANALIZY	W TRAKCIE I DO DALSZEJ REALIZACJI

KOMENTARZ UM	PRZYJĘTE NARZĘDZIE
Rekomendacja w obecnej treści nie jest do końca precyzyjna, ale tu interpretujemy ją jako intencyjną potrzebę zapewnienia odpowiedniej wielkości środków finansowych dedykowanych tym właśnie budżetom, która co do zasady jest słuszna i uzasadniona. Należy przypomnieć, że poprawa warunków dla pieszych i rowerzystów jest realizowana nie tylko ze środków finansowych Programu Rowerowego czy Programu Ruchu Pieszego, ale także Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego, Funduszu Osiedlowego, Programu Inicjatyw Lokalnych czy Programu doświetleń ulic i miejsc niebezpiecznych. Do tego należy dodać także drogi dla rowerów oraz chodniki budowane czy przebudowywane przy inwestycjach drogowych. Prezydent w dalszym ciągu będzie prowadził politykę w kierunku osiągnięcia zrównoważonej mobilności poprzez inwestowanie w transport publiczny oraz realizowanie zadań z zakresu ruchu pieszego i rowerowego.	Będzie kontynuowana polityka nastawiona na działania w kierunku wzmacniania środków transportu niesamochodowego, w tym ruchu pieszego i rowerowego.

Zestawienie rekomendacji Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego wraz ze skrótem odpowiedzi Urzędu Miejskiego Wrocławia

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

Rekomendacje wiążące	Odpowiedź UM Wrocławia
I.1 Tramwaj - 98%	Możliwa realizacja w całości
I.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%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Pierwszy możliwy termin dla poszczególnych linii będzie mógł zostać określony po ustaleniu priorytetów we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0.
1.4 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 zdawanie kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac. - 92%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Sprawozdania ze względu na złożoność tematu są możliwe i zasadne do prezentowania raz w roku . Dodatkowo po przekroczeniu ważnych etapów będzie publikowana informacja o tzw. kamieniach milowych realizacji.
1.5 Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Jagodno. - 97%	Możliwa realizacja w całości

Rekomendacje do rozważenia	Odpowiedź UM Wrocławia
I.7 Rozwiązanie przejściowe zanim powstanie tramwaj - budowa jezdni autobusowej w śladzie zaprojektowanego tramwaju wraz z pozostawieniem miejsca na poleżenie szyn w przyszłości. - 74%	Przekazana do dalszej analizy

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

Rekomendacje wiążące	Odpowiedź UM Wrocławia
II.1 Tramwaj - 98%	Możliwa realizacja w całości
II.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%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Pierwszy możliwy termin dla poszczególnych linii będzie mógł zostać określony po ustaleniu priorytetów we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0.
II.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 zdawanie kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac. - 94%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Sprawozdania ze względu na złożoność tematu są możliwe i zasadne do prezentowania raz w roku . Dodatkowo po przekroczeniu ważnych etapów będzie publikowana informacja o tzw. kamieniach milowych realizacji.
II.5 Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Maślice. - 97%	Możliwa realizacja w całości

Rekomendacje do rozważenia	Odpowiedź UM Wrocławia
II.6 Linia autobusowa z buspasem w korytarzu rezerwy na tramwaj. - 71%	Przekazana do dalszej analizy

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

Rekomendacje wiążące	Odpowiedź UM Wrocławia
III.1 Tramwaj - 89%	Możliwa realizacja w całości
III.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%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Pierwszy możliwy termin dla poszczególnych linii będzie mógł zostać określony po ustaleniu priorytetów we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0.
III.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 zdawanie kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac. - 89%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Sprawozdania ze względu na złożoność tematu są możliwe i zasadne do prezentowania raz w roku . Dodatkowo po przekroczeniu ważnych etapów będzie publikowana informacja o tzw. kamieniach milowych realizacji.
III.5 Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Muchobór Wielki. - 95%	Możliwa realizacja w całości

Rekomendacje do rozważenia	Odpowiedź UM Wrocławia
III.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%	Przekazana do dalszej analizy

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

Rekomendacje wiążące	Odpowiedź UM Wrocławia
IV.1 Tramwaj - 92%	Możliwa realizacja w całości
IV.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%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Pierwszy możliwy termin dla poszczególnych linii będzie mógł zostać określony po ustaleniu priorytetów we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0.
IV.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 zdawanie kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac. - 94%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Sprawozdania ze względu na złożoność tematu są możliwe i zasadne do prezentowania raz w roku. Dodatkowo po przekroczeniu ważnych etapów będzie publikowana informacja o tzw. kamieniach milowych realizacji.

IV.5 Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Ołtaszyn. - 94%	Możliwa realizacja w całości
IV.7 Wydłużenie linii tramwajowej, która powstanie na Ołtaszyn, do Wysokiej. - 88%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem W pierwszej kolejności należy zaprojektować trasę na Ołtaszyn , a następnie podejmować współpracę z Gminą Kobierzyce i Urzędem Marszałkowskim w sprawie przedłużenia trasy do Wysokiej.

Rekomendacje do rozważenia	Odpowiedź UM Wrocławia
IV.6 Budowa linii autobusowej z wydzieloną jezdnią dla autobusów w korytarzu rezerwy na tramwaj. - 72%	Przekazana do dalszej analizy

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

Rekomendacje wiążące	Odpowiedź UM Wrocławia
V.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%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Pierwszy możliwy termin dla poszczególnych linii będzie mógł zostać określony po ustaleniu priorytetów we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0.

V.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 zdawanie kwartalnych publicznych sprawozdań dotyczących postępów prac. - 83%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Sprawozdania ze względu na złożoność tematu są możliwe i zasadne do prezentowania raz w roku . Dodatkowo po przekroczeniu ważnych etapów będzie publikowana informacja o tzw. kamieniach milowych realizacji.
V.5 Wypracowanie wspólnego z Urzędem Marszałkowskim i innymi odpowiedzialnymi instytucjami optymalnego dla ruchu bezkolizyjnego rozwiązania dotyczącego tramwaju na Psie Pole. - 88%	Możliwa realizacja w całości

Rekomendacje do rozważenia	Odpowiedź UM Wrocławia
V.1 Tramwaj - 79%	Przekazana do dalszej analizy
V.6 Budowa buspasa przez ulicę Bolesława Krzywoustego, ale nie kosztem pasa dla samochodów. - 68%	Przekazana do dalszej analizy

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	Odpowiedź UM Wrocławia
VI.1 Przy końcowych przystankach linii tramwajowej i węzłach przesiadkowych z koleją powinny znaleźć się parkingi Park&Ride. - 95%	Możliwa realizacja w całości
VI.2 Budowa wszystkich nowych linii tramwajowych powinna być powiązana z	Możliwa realizacja w całości

budowę dróg rowerowych, biegnących wzdłuż tych linii (niezależnie od układu drogowego). - 88%	
VI.3 Zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku. - 85%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Decyzja o tym w jakim stopniu i kiedy transport zbiorowy będzie zasilany z OZE zależna jest od wyników analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.
VI.4 Rozpoczęcie przeprowadzenia nie później niż 2022 r. stosownych analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowych dotyczących. zasilania komunikacji zbiorowej z OZE. - 88%	Możliwa realizacja w całości
VI.5 Podzielenie budowy kolejnych linii tramwajowych na wszystkie 5 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%	Możliwa realizacja w całości
VI.6 Nowe odcinki linii tramwaju realizowane jako trasy autobusowo-tramwajowe (tory + inna powierzchnia utwardzona), w miarę możliwości z zielenią izolacyjną. - 94%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Nie jest zasadne budowanie wyłącznie takich tras, a jedynie tam, gdzie jest to najwłaściwsze. Budowanie wyłącznie takich tras nie pozwoli na wyznaczanie zielonych torowisk. Używanie wyłącznie utwardzonych nawierzchni sprzeczne jest z Planem Adaptacji do zmian klimatu.

VI.7 Projektowanie przystanków i pojazdów dostępnych dla wszystkich (m.in. dla osób z niepełnosprawnościami) wraz w miarę możliwości z komfortowymi ("universal design") przystankami przesiadkowymi. - 98%	Możliwa realizacja w całości
VI.9 Stworzenie przystanków wiedeńskich ul. Świdnicka (Renoma i Arkady) w 2021 roku. - 80%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Termin realizacji inwestycji będzie mógł być określony po przeprowadzeniu zaplanowanych już na 2021 r. niezbędnych remontów torowisk.

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	Odpowiedź UM Wrocławia
VII.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%	Możliwa realizacja w całości
VII.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%	Możliwa realizacja w całości

Rekomendacje do rozważenia	Odpowiedź UM Wrocławia
VII.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%	Przekazana do dalszej analizy
VII.6 Wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu wyznaczonej przez Promenadę Staromiejską (w granicach fosy miejskiej, z wyłączeniem m.in. trasy W-Z, ul. Kołłątaja, 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 powinna zostać poddana dalszym konsultacjom społecznym i ekspertyzom) wraz ze strefą zieleni; z zapewnieniem miejsc postojowych "kiss and ride". - 73%	Przekazana do dalszej analizy
VII.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%	Przekazana do dalszej analizy

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	Odpowiedź UM Wrocławia
VIII.1 Tworzenie większej ilości wydzielonych dróg dla rowerów. - 88%	Możliwa realizacja w całości
VIII.2 Wprowadzenie działań dot. nieprzestrzegania przepisów i egzekwowania kar wobec rowerzystów i pieszych (pomysły: kampania edukacyjna + dodatkowe oznakowanie, kampania billboardowa i edukacja w szkołach, mapy dróg rowerowych). - 94%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem W zakresie egzekwowania kar wobec rowerzystów i pieszych pełne kompetencje do działań ma Policja, która nie podlega Prezydentowi Wrocławia. Zamiast karania istotniejsze i skuteczniejsze są działania edukacyjne w tym zakresie.
VIII.5 Modernizacja starej infrastruktury rowerowej w perspektywie 5 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%	Możliwa realizacja w całości

VIII.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%	Możliwa realizacja w całości
VIII.7 Zakaz wjazdu na Rynek rowerów, hulajnóg i hulajnóg elektrycznych. - 83%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Obecne dopuszczenie ruchu rowerowego na Rynku poza godzinami 5:00–9:00 nie przyniosło negatywnych efektów dla pieszych. Wprowadzenie takiego zakazu uzależnione jest od wprowadzenia równoległych działań na rzecz komfortowych dla rowerzystów korytarzy alternatywnych, omijających centrum na kierunkach północ–południe i wschód–zachód.
VIII.9 Aktualizacja, modernizacja i egzekwowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej. - 95%	Możliwa realizacja w całości

VIII.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) - 1 bilet na wszystko; zobowiązanie Prezydenta i UM do podjęcia takich rozmów i bycia liderem tego procesu. - 97%	Możliwa realizacja w całości
VIII.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%	Możliwa realizacja w całości
VIII.13 Skorelowanie rozkładów autobusów z przyjazdami i odjazdami pociągów. - 97%	Możliwa realizacja w całości
VIII.14 Polityka cenowa biletów MPK zachęcająca do podróży komunikacją zamiast samochodów. - 94%	Możliwa realizacja w całości
VIII.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	Możliwa realizacja w całości

UM do podjęcia takich rozmów i bycia liderem tego procesu. - 91%	
VIII.16 Przy końcowych przystankach linii tramwajowej i węzłach przesiadkowych z koleją powinny znaleźć się parkingi Park&Ride. - 98%	Możliwa realizacja w całości
VIII.17 Oparcie transportu międzydzielnicowego w mieście o transport szynowy z uwzględnieniem kolei miejskiej (aglomeracyjnej) oraz tramwaj skomunikowany z koleją na stacjach /węzłach przesiadkowych. - 95%	Możliwa realizacja w całości
VIII.18 Budowa bezkolizyjnych linii tramwajowych musi mieć priorytet. - 92%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Ustalenie priorytetu w odniesieniu do budżetu jest trudne, bo inwestycja tramwajowa jest procesem kilkuletnim oraz w różnym stopniu obciążającym corocznie budżet miasta. Bezkolizyjność to nie jedyna metoda. Zadowalający efekt można uzyskać minimalizacją sygnalizacji świetlnych, priorytetem ruchowym i wydzielaniem torowisk od ruchu ogólnego.
VIII.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 and ride na obrzeżach miasta i na stacjach kolejowych,	Możliwa realizacja w całości

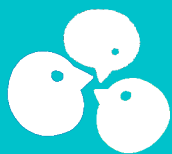
• kampania informacyjna dla gmin ościennych. - 98%	
VIII.21 Polityka inwestycyjna powinna uwzględniać corocznie zadania polegające na tworzeniu w obszarze centrum i śródmieścia atrakcyjnych przestrzeni wyposażonych w zielen, małą architekturę oraz elementy małej/zielonej retencji, przyjaznych dla ruchu pieszego i rowerowego, transportu publicznego oraz uspokojonego ruchu kołowego z uporządkowanym parkowaniem. Ograniczanie obecności samochodów powinno być wzmocnione poprawą jakości otoczenia. - 87%	Możliwa realizacja w całości
VIII.22 Zasilanie całej komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku. - 82%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Decyzja o tym w jakim stopniu i kiedy transport zbiorowy będzie zasilany z OZE zależna jest od wyników analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowych.
VIII.23 Rozpoczęcie przeprowadzenia nie później niż do 2022 r. stosownych analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowych dot. zasilania komunikacji zbiorowej z OZE. - 82%	Możliwa realizacja w całości
VIII.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%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Pełna infrastruktura – w sensie dla wszystkich środków transportu – z powodu warunków terenowych lub własnościowych nie zawsze może być zaplanowana. W przypadku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego realizacja zaplanowanej infrastruktury nie zawsze jest w pełni realizowana

	przez deweloperów, a w zakresie, który obie strony wynegocjują i uznają na danym etapie za najwłaściwsze. W przypadku decyzji o warunkach zabudowy przysługuje inwestorowi ścieżka odwoławcza. Nie zawsze więc rozpatrujący skargę sąd przychylił się do argumentów Miasta np. w zakresie ochrony rezerw komunikacyjnych.
VIII.25 Uwzględnianie rezerwy komunikacyjnej przy planowaniu nowych osiedli i wydawaniu pozwoleń na budowę. - 98%	Możliwa realizacja z zastrzeżeniem Rezerwy uwzględniane są zawsze w planach miejscowych. Proces uzyskiwania pozwolenia na budowę może być jednak prowadzony nie tylko w oparciu o plan miejscowy, ale także decyzję o warunkach zabudowy. W takim przypadku przysługuje inwestorowi ścieżka odwoławcza. Nie zawsze więc rozpatrujący skargę sąd przychylił się do argumentów Miasta np. w zakresie ochrony rezerw komunikacyjnych.

Rekomendacje do rozważenia	Odpowiedź UM Wrocławia
VIII.3 Należy wydawać maksymalnie dużo z corocznego budżetu miasta na budżet rowerowy i pieszy. - 73%	Przekazana do dalszej analizy
VIII.4 Dokończenie systemu tras rowerowych w centrum (równoważnie: 10 mln zł rocznie na trasy rowerowe w rowerowej strefie centralnej zaznaczonej w Studium). - 79%	Przekazana do dalszej analizy
VIII.10 Należy kontynuować zmiany w organizacji ruchu, które stopniowo zwiększają priorytet transportu	Przekazana do dalszej analizy

zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego. - 79%	
VIII.20 Taksówki powinny mieć możliwość wjazdu do centrum bez ograniczeń (oraz możliwość postojów dla taksówek). - 73%	Przekazana do dalszej analizy

Panel
Obywatelski
WROCLAW



Więcej wroclaw.pl/panel

Wrocław miasto spotkań

