

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

*Konsultacje społeczne - Etap 3*

## **Zestawienie zgłoszonych opinii i uwag do:**

Projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia

*oraz*

Prognozy Oddziaływania na Środowisko Projektu  
Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
dla Wrocławia

Dokument przygotowany pod opieką merytoryczną  
Biura Zrównoważonej Mobilności przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE  
Szamborski i Szelukowski S.J. ©  
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,  
e-mail: [poczta@trako.com.pl](mailto:poczta@trako.com.pl)  
[www.trako.com.pl](http://www.trako.com.pl)

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

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

BIZNESOWE I WIELE INNYCH) REALNIE DLA NORMALNEGO CZŁOWIEKA ROWER JEST WYBOREM W MAX 30% CZASU, KTÓRE I TAK PRZYPADA GŁÓWNIEM W MIESIĄCACH, KIEDY RUCH JEST MNIEJSZY (WAKACJE), WIĘC NIE JEST ROZWIĄZANIEM.

KOMUNIKACJA MIEJSKA, TEŻ CZĘSTO NIE JEST ROZWIĄZANIEM, KIEDY PRZEJAZD POTRAFI ZAJĄĆ 2,5H, TAM, GDZIE SAMOCHODEM, NAWET W KORKACH MOŻNA DOTRZEĆ W 1H . DO TEGO DOCHODZĄ KOSZTY. KIEDY GDZIEŚ JADĘ Z CAŁĄ RODZINĄ BILETY WYNIOSĄ MNIE KILKA RAZY WIĘCEJ NIŻ KOSZT PALIWA, A AUTO I TAK MAM, ZE WZGLĘDU NA CHARAKTER PRACY.

JAK TO POWIEDZIAŁ OFICER PIESZY W RADIU WROCŁAW, NA KIEROWCÓW POTRZEBNY JEST KIJ, BO MARCHEWKA TO ZA MAŁO.... IDEALNY ILUSTRACJA, KIEDY WŁADZA UDERZA DO GŁOWY, A IDEOLOGIA PRZYSŁANIA ZDROWY ROZSADEK.

TEN KIJ (W POSTACI ZMIAN GENERUJĄCYCH KORKI I LIKWIDACJI MIEJSC PARKINGOWYCH) GENERUJE NASTĘPUJĄCE KOSZTY GOSPODARCZE I SPOŁECZNE:

- WZROST KOSZTÓW PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI NA TERENIE MIASTA, CO SKUTKUJE WZROSTEM CEN TOWARÓW I USŁUG DLA WSZYSTKICH MIESZKAŃCÓW.
- WIĘCEJ AUT DOSTAWCZYCH NA DRODZE – TE SAME DOSTAWY, MUSZĄ BYĆ REALIZOWANE PRZEZ WIĘCEJ AUT, PONIEWAŻ STOJĄ W KORKACH, ZAMIAST „ODWIEDZIĆ” WIĘCEJ PUNKTÓW
- WIĘKSZY STRES, A CO ZA TYM IDZIE POGORSZENIE STANU ZDROWIA MIESZKAŃCÓW
- WIĘCEJ SPALIN. STOJĄCE I CO CHWILĘ RUSZAJĄCE, BY ZARAZ SIĘ ZATRZYMAĆ, AUTA SPALAJĄ OK 30% WIĘCEJ PALIWA
- WIĘKSZE KOSZTY PONOSZONE PRZEZ GOSPODARSTWA DOMOWE
- MNIEJ CZASU DLA RODZINY
- DŁUŻSZE OCZEKIWANIE NA SŁUŻBY RATUNKOWE, KTÓRE JUŻ ZBIERA ŚMIERTELNE ŻNIWO. WIEM TO OD RATOWNIKÓW, A TAKŻE Z WŁASNEGO DOŚWIADCZENIA. WIOSNĄ TEGO ROKU REANIMOWAŁEM CZŁOWIEKA PO ZAWALE, WRAZ Z JEGO SYNEM. NA KARETKĘ SIĘ NIE DOCZEKALIŚMY, A STRAŻACY ZMIENILI NAS DOPIERO PO 40MIN. CZŁOWIEK ZMARŁ. W PRZYPADKU KARETEK, KTÓRE SĄ OGRANICZONYM ZASOBEM, CZAS STRACONY NA PRZEDZIERANIE SIĘ PRZEZ KORKI, KUMULUJE SIĘ
- SAM TEŻ NIE JESTEM W STANIE DOJECHAĆ Z DZIECKIEM DO LEKARZA. DROGA, KTÓRE POWINNA ZAJĄĆ DO 10MIN, POTRAFI ZAJĄĆ 40 I WIĘCEJ. W IMIENIU MOJEJ CÓRECZKI, KTÓRA OSTATNIO W DRODZE WYMIOTOWAŁA Z BÓLU, W ZWIĄZKU Z ZAPALENIEM UCHA, DZIĘKUJĘ ZA TAKI „KIJ NA KIEROWCÓW”

JESTEM W STANIE PODWAŻYĆ WIĘKSZOŚĆ ZAŁOŻEŃ AKTUALNEJ POLITYKI (NIE)MOBILNOŚCI I WSZYSTKIE PSEUDONAUKOWE UZASADNIENIA, JAKICH UŻYWA SIĘ DO JEJ USPRAWIEDLIWIENIA, PONIEWAŻ W ODRÓŻNIENIU OD „OFICERÓW” PIESZEGO I ROWEROWEGO, NIE JESTEM FANATYKIEM JAKIEJSZ IDEOLOGII, TYLKO MAM MERYTORYCZNE (ZARÓWNO AKADEMICKIE, JAK I ZAWODOWE) PODSTAWY KU TEMU. ZAPEWNIAM, ŻE WIĘKSZOŚĆ MIESZKAŃCÓW NIE POPIERA TAKICH ZMIAN I NIE ŻYCZY SOBIE TAK PRZEDMIOTOWEGO TRAKTOWANIA, A NA RAZIE NIE ZNAJDUJE TO ODZWIERCIEDLENIA W WYBORACH SAMORZĄDOWYCH, PONIEWAŻ W DUŻYCH MIASTACH WYSTARCZY BYĆ ANTYPISEM, ŻEBY WYGRAĆ, A CO WAŻNIEJSZE, MAŁO KTO ZDAJE SOBIE SPRAWĘ Z TEGO, JAK DUŻY WPŁYW NA POGORSZENIE JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW, MAJĄ CELOWE DZIAŁANIA URZĘDNIKÓW.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

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

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

<p><b>Str. 13, opis sytuacji bazowej</b></p>	<p>Zdanie: „Jednak konsekwentne działania np. przy zwiększonym ich tempie doprowadzą w efekcie – nie rewolucyjnie, a ewolucyjnie – do pozytywnych zmian w wygodnym poruszaniu się po mieście.” należy zastąpić zdaniem: „Jednak konsekwentne działania np. przy zwiększonym ich tempie doprowadzą w konsekwencji do pozytywnych zmian w wygodnym poruszaniu się po mieście.</p> <p>Uzasadnienie: zapis nic nie wnosi, natomiast sformułowanie „Ewolucyjne” sugeruje zachowawczy charakter wprowadzanych zmian, co w praktyce oznacza pogłębienie się negatywnych trendów w mobilności (co obserwujemy obecnie).</p>	<p>Uwzględniono.</p>	
<p><b>Str 14, Tabela Opisująca cechy miasta nastawionego na transport samochodowy</b></p>	<p>Kolumnę „co otrzymamy” należy uzupełnić o następujące atrybuty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- drastyczne ograniczenie mobilności mieszkańców (kryzys mobilności poprzez korki samochodowe, wydłużenie czasu podróży),</li> <li>- szybkie obniżanie się jakości życia mieszkańców (oprócz utraty mobilności pogorszą się wskaźniki ekonomiczne i środowiskowe).</li> </ul> <p>Uzasadnienie: są to Absolutnie kluczowe cechy miasta zorientowanego na transport samochodowy, bezwzględnie należy na nie zwrócić uwagę.</p>	<p>Uwzględniono.</p>	
<p><b>Str 14. Tabela Opisująca cechy miasta nastawionego na transport samochodowy</b></p>	<p>kolumnę „co Stracimy ” należy uzupełnić o następujące atrybuty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- szanse na poprawę mobilności mieszkańców , a w konsekwencji na dalszy ekonomiczny rozwój miasta i szansę na poprawę jakości życia;</li> </ul> <p>Uzasadnienie : Są to kluczowe Konsekwencje sytuacji, gdy miasto jest zorientowane na transport samochodowy, bezwzględnie należy na nie zwrócić uwagę dla odpowiedniej wymowy dokumentu.</p>	<p>Uwzględniono.</p>	



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

<p><b>STR 15. Tabela opisująca sytuację scenariusz wykorzystania szans</b></p>	<p>W kolumnie „co otrzymamy” należy dopisać:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- krótsze czasy podróży, wzrost mobilności, w konsekwencji wzrost ogólnej jakości życia (a za tym napływ kapitału ludzkiego i wzrost konkurencyjności Wrocławia jako miejsca do życia i rozwoju biznesu),</li> <li>- wyhamowanie negatywnych procesów suburbanizacyjny (pozostanie mieszkańców w mieście);</li> </ul> <p>Uzasadnienie: są to aspekty kluczowe dla prawidłowego opisu niniejszego scenariusza. W kolumnie „co stracimy” należy dodać: możliwość swobodnego poruszania się i swobodnego parkowania samochodów w ścisłym centrum miasta, część miejsc parkingowych i ciągów komunikacyjnych przeznaczonych dla samochodów (przestrzeń odzyskana dla innych środków transportu). Uzasadnienie: są istotne elementy pełnego opisu sytuacji (pewne restrykcje dla ruchu samochodowego w mieście są konieczne dla przywrócenia równowagi pomiędzy środkami transportu i nie należy tego przemilczać).</p>	<p>Uwzględniono.</p>	
<p><b>Str. 21, tabela „1.2: Mobilność zrównoważona w planowaniu przestrzennym”</b></p>	<p>Należy uzupełnić o zapis o wskaźnikach parkingowych dotyczących miejsc postojowych dla rowerów.</p> <p>Uzasadnienie: niedobór miejsc parkingowych dla rowerów jest poważną barierą rozwoju ruchu rowerowego, zatem już dokumenty planistyczne powinny zapobiegać takiej sytuacji</p>	<p>Uwzględniono.</p>	
<p><b>Str 22. Opis cech „miasta szybkich przemieszczeń”</b></p>	<p>W opisie niezbędna jest wzmianka o tym, że rower jest również ważną alternatywą dla samochodu i jest najszybszym środkiem transportu na krótkich dystansach (do 5 km) oraz, że jest to środek najbardziej odporny na problemy występujące w czasie szczytów komunikacyjnych, kiedy udział ruchu rowerowego podróży rowerowych jest znacząco wyższy).</p> <p>Uzasadnienie: są to bardzo istotne fakty dotyczące ruchu rowerowego, których podkreślenie nadaje właściwą wagę tematyce ruchu rowerowego. Ruch rowerowy odgrywa bardziej istotną rolę dla mobilności miejskiej niż wskazywałyby na to jego docelowy udział w podziale zadań przewozowych.</p>	<p>Uwzględniono.</p>	

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

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

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

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



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



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

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

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

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

<p>pokazują, że większość podróży odbywana jest na dystansie mniejsze niż 5 km (co pokazały m.in. badania brytyjskie na podstawie spisu powszechnego w 2011 - 1/2 zatrudnionych ma do pracy mniej niż 5 km, 2/3 mniej niż 10 km), czyli odległości idealne do podróży rowerem lub do spaceru.</p>		
<p>3. Budżet</p> <p>Miasto może uchwalić dowolną strategię, ale miernikiem jej realizacji zawsze będą polityczne decyzje. Ich częścią jest uwzględnienie zapisów danej strategii w budżecie. Dlatego tak ważne jest, by Plan zawierał twarde zapisy związane z budżetem. O jego przyjęciu zadecyduje Rada Miejska, więc będziemy mieli dużo większą szansę na to, żeby zapisy Planu rzeczywiście zostały zrealizowane. Konkretów związanych z budżetem nie ma w WPM. Realna polityka jest w tym obszarze inna niż ta na papierze. Pieniądze przeznaczone na inwestycje w komunikację zbiorową cały czas są mniejsze niż inwestycje drogowe (zgodnie z Wieloletnim Planem Inwestycyjnym: w latach 2013 r. – 2017 r. łącznie większe o 69 mln zł, w samym roku 2017 r. – większe o 96 mln zł). Istnieje bardzo duże ryzyko, że sytuacja się powtórzy.</p> <p>Dlatego wnioskujemy o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Dodanie sekcji i obszaru “Miasto z budżetem dla zrównoważonej mobilności ” oraz umieszczeniu w nich zasad dzielenia budżetu transportowego na poszczególne zadania.</li> <li>● Wpisanie kwot, choćby szacunkowych, potrzebnych na realizację celów z Pakietu 1.</li> <li>● Zmianę Rys. 5.1. tak, by wyraźnie sugerował, że budżet jest fundamentem realizacji Planu.</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Dodano w opisie pkt. 5.2. akapit o budżecie oraz uzupełniono rysunek 5.1.</p>

	<p>4. Konkrety</p> <p>Plan jest zbyt mało szczegółowy, by mógł przynieść znaczącą jakościową zmianę. W obecnej wersji może być miejscami interpretowany podobnie wybiórczo jak WPM. W trakcie konsultacji społecznych słyszeliśmy, że to ryzyko jest małe, bo PZMM ma zestaw wskaźników. Cóż, WPM też ma, ale jeśli jakieś są konsekwentnie nierealizowane, to nic się nie dzieje. Dlatego wnioskujemy o uzupełnienie PZMM o harmonogramy, szczegółowe plany budżetowe, mierzalne i osiągalne cele dla zadań z Pakietu 1.</p> <p>Dopiero to naszym zdaniem da gwarancję realizacji ogólnych obecnie zapisów. Jednocześnie taki końcowy kształt dokumentu będzie spójny z jego celem (tym, który zaproponowaliśmy powyżej). Zestaw harmonogramów, zagwarantowane środki, cele poszczególnych zadań należy sformułować tak, by osiągnięcie 70% podróży niesamochodowych w 2028 roku było ambitnym, ale osiągalnym celem. Rozumiemy, że tworzenie wrocławskiego Planu jest na ostatniej prostej, dlatego wnioskujemy o te plany tylko w przypadku Pakietu 1.</p> <p>Pisząc tę uwagę, kierujemy się wytycznymi Komisji Europejskiej, która w wytycznych do tworzenia planów mobilności sugeruje stworzenie planów budżetowych i planów działania: Powyższy fragment wytycznych KE sugeruje też inne rzeczy, które nie są obecne w przedstawionej wersji Planu. Są to: wpływ zaproponowanych zadań na główne cele oraz analiza ryzyka i plany awaryjne. Dlatego wnioskujemy, by Plan został uzupełniony o: wpływ zadań na realizację zaproponowanego przez nas celu (dotyczy wszystkich zadań z Pakietu 1) i analizę ryzyka i plan awaryjny dla wszystkich zadań najpilniejszych i najważniejszych.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Wskazywanie „konieczności uszczegółowienia o harmonogramy, szczegółowe plany budżetowe” wynika z niezrozumienia idei planu. Sporządzony jest on w oparciu o wytyczne UE i będzie dużym wsparciem, a w niektórych sytuacjach wręcz wymogiem, przy staraniach o pozyskiwanie środków zewnętrznych na działania, które są w nim zawarte. Ale co ważniejsze, to także gotowe narzędzie do podejmowania decyzji z zakresu zarządzania miastem. Dokument nie może zawierać szczegółów inwestycyjnych, takich jak: co konkretnie, kiedy i jak, bo jest to przedmiotem planowania w ramach uchwały budżetowej miasta na kolejne lata.</p>
<p>1. Ramy czasowe (sekcja 2.2.)</p>	<p>Tak zaproponowane ramy czasowe nie pozwolą naszym zdaniem na realizację celu, który proponujemy. Tempo prac musi być szybsze. Być może powinno wiązać się to ze zmianą organizacji pracy części jednostek w UM (np. na bardziej projektową, co z kolei wynikać mogłoby z Planu). W szczególności wnioskujemy o:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 przeprowadzenie wszystkich zawartych w planie analiz do połowy 2021 roku,</li> <li>• 2 konkretny zapis, że działania najpilniejsze i najważniejsze rozpoczną się najpóźniej w połowie 2019 roku</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p> <p>Uwzględniono.</p> <p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Dodano zapis: “działania najpilniejsze i najważniejsze rozpoczną się najpóźniej 6 miesięcy od momentu przyjęcia Planu przez Radę Miejską.</p>

<p>2. Analiza SWOT</p>	<p>Wnoskujemy o uzupełnienie słabych stron o następujące punkty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 brak pełnego priorytetu dla transportu zbiorowego na skrzyżowaniach objętych ITS,</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p> <p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Nie jest możliwym zapewnienie jednocześnie pełnego priorytetu wszystkim liniom transportu zbiorowego nie zakłócając przejazdu części z nich. Dodatkowo, w istotny sposób zakłóciłoby to ruch na drogach, po których także przecież przemieszczają się pojazdy komunikacji miejskiej.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 brak biletu aglomeracyjnego,</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Istnieje bilet aglomeracyjny umożliwiający podróżowanie na nim zarówno liniami podmiejskimi 8xx oraz komunikacją miejską Wrocławia.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 za mało działań o kształtowaniu zrównoważonej mobilności,</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Określenie "za mało" jest pojęciem względnym, w Diagnostyce zostały opisane działania, które były i są realizowane. Nie powinny być one oceniane ilościowo, a jakościowo.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 struktura Urzędu Miejskiego – wiele jednostek zajmujących się transportem, co utrudnia koordynację i podejmowanie decyzji oraz rozmywa odpowiedzialność (przykładem może być brak odpowiedzialności za braki w realizacji WPM),</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Każda jednostka posiada swoje odrębne zadania, za co jest odpowiedzialna.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 niska średnia prędkość transportu zbiorowego,</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Jest mała różnica pomiędzy obecną prędkością a oczekiwaną, która jest wskaźnikiem WPM. Tym samym nie ma podstaw, żeby określać obecne wartości jako niskie.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 duża liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych oraz brak programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (tabela mówi obecnie tylko o poczuciu bezpieczeństwa – odnosimy się jeszcze do tego w części Miasto Bezpieczne w Ruchu),</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Dodano tiret "Wzrost liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych".</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7 chaos parkingowy w centrum i na osiedlach oraz brak systematycznych działań Straży Miejskiej,</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo</p>	<p>Do pierwszej części postulatu nawiązuje tiret 6 w słabych stronach, druga część nie została uwzględniona.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8 wysoki wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców.</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo</p>	<p>Dodano tiret 5 w słabych stronach.</p>
<p>9 Po drugie, czytanie tabel z analizą SWOT będzie łatwiejsze, jeśli wskazane będą najważniejsze charakterystyki z każdego z 4 obszarów SWOT. Dlatego wnioskujemy, by wyróżnić i umieścić na górze tabeli następujące punkty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mocne strony: Gęsta sieć tramwajowa w centrum i śródmieściu, Wyprowadzenie dużej części dróg krajowych z centrum (pozostała jedynie DK98),</li> <li>• Słabe strony: Niewystarczające środki przeznaczane na rozwój infrastruktury dla zrównoważonej mobilności, niska średnia prędkość transportu zbiorowego, wysoki wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców,</li> <li>• Szanse: Możliwość pozyskania środków na inwestycje związane z komunikacją z funduszy zewnętrznych, Wykorzystanie potencjału Wrocławskiego Węzła Kolejowego, Wprowadzenie regulacji prawnych pozwalających na większe restrykcje w polityce parkingowej,</li> <li>• Zagrożenia:</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Dotychczasowa forma wyniku z kolejności analiz zawartej w Diagnozie. Elementy w tabeli nie posiadają hierarchii i nie podlegały ocenie, są one równorzędne.</p>

	<p>Zbyt wolny rozwój komunikacji zbiorowej, nie nadążający za rozwojem urbanistycznym miasta,</p> <p>Wzrost liczby aut wjeżdżających codziennie do miasta spowodowany niekontrolowanym rozwojem zabudowy na terenach podmiejskich</p>		
<p>3. Scenariusze</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wnioskujemy o dodanie następującego fragmentu w części o Sytuacji Bazowej: “dotychczasowa polityka transportowa nie jest w pełni skuteczna. Nie udało się dotychczas przełamać trendu wzrostowego liczby samochodów na 1000 mieszkańców, a taki właśnie jest główny cel Wrocławskiej Polityki Mobilności” (proponujemy to jako gotowy cytat),</li> <li>Wnioskujemy o dodanie trzeciego scenariusza pt. “Scenariusz 3 - co jeśli utrzyma się status quo” o następującej treści:</li> </ul> <p>Nie udaje się przełamać trendu wzrostowego liczby aut na 1000 mieszkańców. To częściowo efekt polityki przestrzennej miasta - osiedla na obrzeżach bardzo szybko się rozwijają. Nie nadąża za tym rozwój infrastruktury i oferty transportu zbiorowego. Transport zbiorowy pozostaje niedofinansowany - dotacja na MPK jest zbyt mała, żeby zapewnić obsługę tych osiedli z centrum w takcie co najmniej 12 min. Brakuje też pieniędzy na utrzymanie infrastruktury torowej. Do wykończenia tramwajów dochodzi średnio co 3 dni, więc mieszkańcy stopniowo tracą zaufanie do MPK. W którymś momencie może okazać się, że torowisko na jakimś odcinku trzeba zamknąć.</p> <p>Narastają też konflikty o przestrzeń na obrzeżach<sup>1</sup>. Mieszkańcy jednych osiedli domagają się dróg dojazdowych do centrum, a drudzy, przez których osiedla miałyby te nowe drogi przechodzić, są zdecydowanie przeciwko, bo boją się hałasu i spadku poziomu bezpieczeństwa.</p> <p>Poparcie społeczne dla zmian zapisanych w WPM spada, bo choć mieszkańcy słyszą o priorytecie dla zrównoważonej mobilności, to nie widzą poprawy sytuacji. Pojawia się też krytyka drogich inwestycji tramwajowych, które nie sprawiły, że znacznie więcej osób podróżuje MPK. Biuro prasowe Urzędu Miejskiego nie potrafi kreować własnej narracji transportowej, a jedynie odpowiada na głosy krytyki mieszkańców.</p> <p>Ruch rowerowy powoli rośnie, ale nie udało się zrealizować celu Polityki Rowerowej Wrocławia, czyli poziomu 15% podróży rowerem w 2020 roku. Wrocławianie w badaniu ankietowym odpowiadają, że nie czują się bezpiecznie na drodze. Dotyczy to szczególnie odcinków, gdzie nie starczyło woli politycznej, aby zabrać pas ruchu dla samochodów.</p> <p>Wrocławska kolej miejska wciąż jest przedmiotem dyskusji. Miasto nie zdecydowało się na powołanie własnej spółki, ani na dofinansowanie Kolei Dolnośląskich. PKP rozpoczęło remont linii kolejowej do Oleśnicy, ale w jego ramach nie powstaną wszystkie niezbędne przystanki kolejowe.</p> <p>Miasto wciąż stawia na budowę nowych dróg. Do poszerzenia ulicy Kosmonautów niezbędne jest wycięcie</p>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Scenariusz sytuacja bazowa został skorygowany i uzupełniony. Zmienił nazwę na “Scenariusz 0 - Co jeśli nic się nie zmieni?” oraz został uzupełniony opis. Postulaty zostały częściowo wykorzystane.</p>



	<p>setek drzew. Poszerzenie tylko zachęca kolejne osoby do wyboru samochodu i w konsekwencji zwiększa liczbę aut, która codziennie wjeżdża do Wrocławia.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Dodatkowy scenariusz bazowy to wartość dodana, bo w przeciwieństwie do sytuacji bazowej patrzy w przyszłość. Jednocześnie Plan będzie wskazywał wyraźniej, że dotychczasowe podejście powinno ulec zmianie (to obecnie pośrednio i tak wynika z tej części dokumentu).</p>		
<p>4. Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń</p>	<p>Wnioskujemy o dodanie następujących punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.4.5. Spójny system tras rowerowych w centrum</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Aby zachęcić mieszkańców do przesiadki na rower konieczne jest stworzenie spójnego systemu tras, który umożliwi bezpieczny dojazd do centrum na całym odcinku. Przykładowo trasa na ulicach Powstańców Śląskich i Świdnickiej z największym ruchem rowerowym w mieście obecnie kończy się przed ulicami Bożego Ciała i Widok. Rowerzyści muszą kontynuować jazdę do centrum razem z samochodami, co nie dla każdego jest komfortowe. Konieczne jest zatem stworzenie spójnej infrastruktury rowerowej w rejonie centrum i dojazdów do niego.</p>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Postulaty zostały dodane do opisu działania 2.4.1.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.5.3. Utworzenie Wieloletniego Programu Pieszego</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Finansowanie zadań dotyczących ruchu pieszego nie jest wystarczające. Przykładem może być budowa nowego przejścia dla pieszych przy Młodych Techników, która obecnie planowana jest na 2020 rok, a pierwszy przetarg na to zadanie ogłoszono w 2014 roku. Ponadto kwoty przeznaczane na remonty chodników nie wystarczają na realizację wszystkich potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców i rady osiedli. Dlatego proponujemy utworzenie Wieloletniego Planu Pieszego, który zapewni finansowanie tego rodzaju inwestycji w kolejnych latach.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Program pieszy jest obecnie przedmiotem WPI, podobnie jak Program rowerowy.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2.7. Kolej miejska i aglomeracyjna             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2.7.1. Stworzenie kolei miejskiej</li> <li>○ 2.7.2. Współpraca z PKP PLK (np. linia do Oleśnicy)</li> <li>○ 2.7.3. Określenie stanu docelowego</li> </ul> </li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Oczywistością jest, że kolej – jako szybki środek transportu – może realnie konkurować nawet z samochodem. Nie czekając na uruchomienie związku metropolitalnego, odpowiedzialne za uruchomienie kolei aglomeracyjnej powinny być gminy, w tym zwłaszcza miasto Wrocław, które powinno przejąć na siebie ciężar finansowy dodatkowych kursów, traktując kolej jako część komunikacji miejskiej. Wzorem może być stolica, która powołała nawet osobną spółkę Szybka Kolej Miejska w Warszawie, zapewniając jej finansowanie z budżetu miasta.</p> <p>Konieczna jest ścisła współpraca z PKP PLK, bo obecnie brakuje bardzo wielu przystanków kolejowych. Planowane przez kolejarzy remonty tras powinny uwzględniać budowę przystanków zapisanych w Studium. Wiemy jednak na przykładzie projektu przebudowy trasy do Oleśnicy, że tak nie jest. Współpraca musi być ściślejsza i bardziej owocna.</p> <p>Cel 2.7.3. powinien zawierać nie tylko oficjalną koncepcję kolei miejskiej, ale również harmonogram jej uruchomienia.</p>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Postulat częściowo zawarty w działaniu 5.1.1. Ze względu na to, że infrastruktura kolejowa nie należy do miasta, nie ma możliwości określenia harmonogramu. Inwestorem jest PKP PLK S.A. i ona wskazuje harmonogram realizacji inwestycji infrastrukturalnych.</p>
<p>Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● W opisie punktu 2.1.1 wnosimy o dodanie zdania “Budowa nowych linii tramwajowych będzie miała pierwszeństwo w budżecie miasta przed budową nowych dróg.”,</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Taki zapis może uniemożliwić np. realizację drogi dojazdowej współfinansowaną przez mieszkańców w ramach Programu Inicjatyw Rad Osiedli.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.2.2 na “Przyjęcie i realizacja harmonogramu prac realizacyjnych, zawierającego w sobie prace naprawcze, polegające m.in. na szlifowaniu, podbijaniu i naprawianiu szyn oraz wymianie krzyżownic, a także remonty całkowite polegające na wybudowaniu nowego torowiska od podstaw.”,</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Zmieniono opis działania “Realizacja napraw torowisk tramwajowych w oparciu o harmonogram prac”</p>

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.3.2 na “Uprzywilejowanie transportu zbiorowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, które dotyczy wszystkich relacji tramwajowo-autobusowych przez całą dobę (dodatkowe otwarcia lub koordynacja sygnalizacji). Analiza opóźnień pojazdów komunikacji zbiorowej, dzięki której możliwe będzie wprowadzanie zmian w programach sygnalizacji świetlnej. Dzięki przyspieszeniu, a tym samym skróceniu czasu podróży, stworzenie realnej alternatywy dla podróży samochodowej.”,</li> </ul>	Nie uwzględniono.	Nie jest możliwym zapewnienie jednocześnie pełnego priorytetu wszystkim liniom transportu zbiorowego nie zakłócając przejazdu części z nich. Dodatkowo, w istotny sposób zakłóciłoby to ruch na drogach, po których także przemieszczają się pojazdy komunikacji miejskiej.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.4.2 na “Rozszerzenie oferty WRM poprzez zwiększenie liczby dostępnych rowerów oraz lokalizacji stacji rowerowych – rozszerzenie zasięgu o osiedla usytuowane poza centrum i śródmieściem lub w rejonach dużych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej.”,</li> </ul>	Uwzględniono.	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.5.1 na “Realizacja zadań o różnym zakresie, które zwiększają dostępność pieszą miasta: zamiana przejść podziemnych lub kładek na przejścia w jednym poziomie, organizacja nowych przejść dla pieszych, wydłużanie zielonego światła, remonty chodników oraz obniżanie krawężników lub wynoszenie przejść do poziomu chodnika. Efektem ma być wyraźna poprawa jakości i bezpieczeństwa poruszania się pieszo po mieście.”</li> </ul>	Uwzględniono.	
5. Obszar Miasto Przekształconej i Zorganizowanej	<p>Wnosimy o dodanie następujących punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.1.4. Bezwzględny priorytet dla komunikacji zbiorowej w obszarze centrum miasta</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Centrum miasta jest szczególnie ważne dla komunikacji zbiorowej. Obecnie to właśnie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w tym obszarze tramwaje i autobusy tracą najwięcej czasu. Najczęściej jest to spowodowane stosowaniem zbyt długich cykli, które zwiększają przepustowość ruchu samochodowego, oraz koordynacją sygnalizacji, która nie jest ustawiona pod tramwaje i autobusy, lecz pod samochody. Musi się to zmienić, jeśli chcemy stworzyć szybką i atrakcyjną komunikację zbiorową.</p>	Nie uwzględniono.	Działania związane z priorytetem są zamieszczone w celu 2.3. Ponadto centrum miasta nie posiada ustalonych granic, dlatego trudno byłoby wyznaczyć obszar obowiązywania priorytetu. Wyznaczanie priorytetu powinno być poprzedzone analizą, ponieważ ma ono wpływ na pozostałych uczestników ruchu, w tym same pojazdy komunikacji miejskiej.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.4.3. Zarządzanie cenami za parkowanie</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Nowa ustawa daje samorządom możliwość większej regulacji cen. Jak wspominali państwo na konsultacjach społecznych dotyczących strefy płatnego parkowania, ceny za godzinę parkowania w centrum nie zmieniły się od lat. Odbiegają więc od realnych stawek. Zmiana stawek za parkowanie pozwoli lepiej zarządzać miejscami parkingowymi i premiować postoje krótkoterminowe. Ponieważ nie wiemy, jaka powinna być ostateczna cena parkowania za godzinę w każdej ze stref, ten temat powinien być monitorowany i podlegać zmianom przez najbliższe 5 lat.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Postulat zawiera się w działaniu 3.4.1. Proponowane działanie nie było zgłaszane przez interesariuszy i mieszkańców w trakcie konsultacji.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.4.4. Zarządzanie liczbą miejsc w ścisłym centrum</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Uważamy, że miasto powinno dążyć do ograniczenia liczby miejsc parkingowych na powierzchni w ścisłym centrum. Miejsc parkingowych łącznie w ostatnich latach przybyło, głównie z powodu nowych parkingów kubaturowych i braku bilansowania liczby miejsc. Tym samym mieszkańcy dostali zachętę, by do centrum dojeżdżać autem. Urząd Miejski ma w ręku narzędzia, by w pełni zarządzać tym popytem. Równoległe z tworzeniem stref pieszych lub woonerfów miasto powinno dokładnie analizować liczbę miejsc parkingowych na ulicach wokół Rynku i stopniowo ją ograniczać.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Postulat zawiera się w opisie działania 3.4.2. Proponowane działanie nie było zgłaszane przez interesariuszy i mieszkańców w trakcie konsultacji.</p>
<p>Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o dodanie do punktu 3.1.1 zdań "Wydłużanie długości światła zielonego dla pieszych i rowerzystów lub wprowadzanie krótszych długości cykli sygnalizacji świetlnej. Lepsza koordynacja świateł na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych. Przyjęcie zasady, że maksymalny czas oczekiwania na zielone światło w obszarze centrum miasta nie powinien przekraczać 60 sekund."</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Postulat zawiera się w opisie działania 2.5.1. Ponadto proponowany opis jest zbyt szczegółowy.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 3.1.2 na "Wprowadzanie rozwiązań w obszarze centrum i śródmieścia z zakresu uspokojenia ruchu oraz wzbogacania przestrzeni ulicznej o elementy zieleni lub elementy architektoniczne. Wstrzymanie się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch do obszaru śródmiejskiego oraz stopniowe zmniejszanie przepustowości ulic wprowadzających ruch do centrum. Ograniczanie lub eliminowanie parkowania na ulicach istotnych dla ruchu pieszego."</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Postulat zawiera się w opisie działań 3.1 i 3.3.1. Ponadto proponowany opis jest zbyt szczegółowy.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę punktu 3.2.2 na "Planowanie obszarów z założeniem zachowywania odpowiedniego poziomu ich wielofunkcyjności, w tym rezerwowanie terenów, na których możliwe jest wprowadzanie funkcji rekreacyjnej czy przestrzeni do organizacji lokalnych spotkań, które mogą być wskazaniem do ich</li> </ul>	<p>Uwzględniono.</p>	

	zagospodarowywania w ramach wniosków złożonych przez mieszkańców i rady osiedli.”		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wnosimy o zmianę punktu 3.4.2 na “Analiza prawidłowego zarządzania podstrefami strefy płatnego parkowania oraz działania zapobiegającego nielegalnemu parkowaniu na terenie SPP realizowane przez Straż Miejską.”</li> </ul>	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera się w opisie działania 3.3.1 i 3.3.2.
6. Obszar Bezpieczne W Ruchu	<p>Opis tego punktu przedstawia tylko połowę zagadnienia. Jest mowa o poczuciu bezpieczeństwa, ale nie ma nic o realnym bezpieczeństwie, które wynika ze statystyk wypadkowych. To w konsekwencji prowadzi do bardzo ograniczonego zakresu całego obszaru, co naszym zdaniem jest niedopuszczalne. Wnoskujemy, żeby opis tego Obszaru rozpoczął się od przedstawienia wizji zero (którą zakłada przecież WPM). Plan musi jasno komunikować główny cel w zakresie bezpieczeństwa: docelowo zero śmiertelnych ofiar. Należy również wspomnieć, że jest to zapis istniejący już w WPM i wyjaśnić koncepcję wizji zero.</p> <p>Ponadto, czytając obecną wersję można odnieść wrażenie, że ważne jest tylko bezpieczeństwo w okolicach szkół. Takie działanie oczywiście popieramy, ale to tylko mały wycinek ogromu działań, jakie powinno wykonywać miasto.</p>	Uwzględniono częściowo	Nie uwzględniono uwagi dotyczącej usunięcia podpunktów - Wskazane działania wynikają z potrzeb i problemów, które wskazali mieszkańcy i interesariusze w toku procesu konsultacyjnego.
	<p>Wnosimy o usunięcie punktów 4.1, 4.2, 4.3 i dodanie następujących punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4.0. Przyjęcie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz powołanie osoby będącej jego koordynatorem</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Bezpieczeństwo na drodze to złożony problem – tu potrzeba systemowych i zdecydowanych działań. Potencjalnych działań jest bardzo dużo. Dlatego cele, zadania i metody działań muszą być zdefiniowane w osobnym, szczegółowym dokumencie. Dopiero wtedy zrealizowanie w praktyce wizji zero stanie się możliwe. Wyjątkowo zaczęliśmy numerację od 0, bo ten punkt to fundament dla całego Obszaru.</p>	Nie uwzględniono.	Proponowane rozwiązanie mieści się w działaniu 4.1.2. Działania opisane w celu 4.1 nie wykluczają realizacji postulowanych rozwiązań. Nie znalazły się one jako odrębne działanie, ponieważ nie zostały wskazane przez mieszkańców i interesariuszy.

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 4.1. Przebudowa infrastruktury             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4.1.1. Poprawa liniowa głównych ulic</li> <li>○ 4.1.2. Poprawa punktowa skrzyżowań, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów</li> </ul> </li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Nie możemy dziś uznać, że infrastruktura drogowa we Wrocławiu jest bezpieczna. Wynika to wprost z danych wypadkowych. Proponujemy osobne zadania dla przebudowy całych ciągów, jak i przebudowy punktowe. Oba zadania powinny dotyczyć miejsc historycznie niebezpiecznych, jak i zgłaszanych przez mieszkańców.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Zaproponowane rozwiązanie jest zbyt szczegółowe, podobne działania zostały zawarte w celu 4.1., przede wszystkim w działaniu 4.1.1. Przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa z działania 4.1.2 doprowadzi do wniosków, które pozwolą na poprawę miejsc niebezpiecznych.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 4.2. Analiza danych o wypadkach             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4.2.1. Analiza danych z Policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidzji,</li> <li>○ 4.2.2. Analiza akt prokuratury,</li> <li>○ 4.2.3. Analiza opisów zdarzeń drogowych spisanych przez funkcjonariuszy Policji</li> <li>○ 4.2.4. Prowadzenie pomiarów prędkości i ich analiza. Doprowadzenie do przestrzegania ograniczeń prędkości w mieście</li> <li>○ 4.2.5. Audyty przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych</li> </ul> </li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Istnieje wiele informacji, które miasto powinno analizować, by mieć pełen obraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Im więcej źródeł będzie uwzględnianych w analizach, tym skuteczniejsze będą mogły być późniejsze działania takie jak zmiany infrastrukturalne lub akcje prewencyjne.</p>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Opis działania 4.1.2. został uzupełniony o wskazanie różnych rejestrów jako źródła analizowanych danych.</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 4.3. Działania prewencyjne             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4.3.1. Ścisła współpraca z Policją</li> <li>○ 4.3.2. Działania Straży Miejskiej i eliminacja nielegalnego parkowania (szczególnie przy przejściach dla pieszych)</li> </ul> </li> </ul> <p>Uzasadnienie: Mimo istnienia Komisji BRD w UM, współpraca ze służbami mundurowymi nie jest wystarczająca. Problem nielegalnego parkowania, szczególnie w otoczeniu przejść dla pieszych, nie znika, w zasadzie w całym mieście mamy problem z przekraczaniem prędkości przez kierowców, a kontrole udzielania pierwszeństwa rowerzystom przez kierowców skręcających w prawo dzieją się co najwyżej sporadycznie. To musi się zmienić, żeby osiągnąć zero ofiar śmiertelnych. Współpraca musi być ściślejsza i bardziej owocna.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Proponowane rozwiązanie jest zbyt szczegółowe i obejmuje działania, które są już prowadzone, gdyż należą do zadań własnych Policji i Straży Miejskiej.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 4.4. Partycypacja i współpraca z mieszkańcami             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4.4.1. Mapa niebezpiecznych miejsc autorstwa mieszkańców</li> <li>○ 4.4.2. Rada ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z udziałem strony społecznej</li> </ul> </li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Skuteczność działań magistratu wzrośnie, jeśli otworzy się na głos z zewnątrz. Wzorem wielu miast na świecie należy stworzyć interaktywną mapę, gdzie mieszkańcy będą mogli zgłaszać niebezpieczne miejsca. Ranga problemu bezpieczeństwa wzrośnie również, jeśli przy Prezydencie Wrocławia powstanie Rada ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (wzorem Rady ds. Mobilności lub Rady ds. Polityki Rowerowej).</p> <p>Celowo nie uwzględniliśmy w powyższej liście następujących punktów: ○ 4.1.3. Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym - jej przeprowadzenie wymaga bardzo dużych środków (czasu i pieniędzy), a wymierny efekt osiągnąć będzie bardzo trudno. Lepiej na poprawę bezpieczeństwa zadziała prewencja i zmiany infrastrukturalne.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 4.2.2. Program edukacyjny dla dzieci – jak bezpiecznie dojechać oraz dojść do szkoły - nie zgadzamy się, co do idei. Zadaniem nie powinna być edukacja dzieci, a stworzenie takiej infrastruktury i taka organizacja ruchu, która zapewni im bezpieczeństwo.</li> <li>○ 4.3.1. Doświetlenia ciągów pieszych - doświadczenie konsultacji społecznych dot. Parku Grabiszyńskiego pokazały wyraźnie, jak kontrowersyjnym tematem jest oświetlenie alei w parkach. Ponadto bezpieczeństwo w parku nie zawiera się w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Wskazane działania są już częściowo realizowane i nie zostały wskazane osobno przez mieszkańców i interesariuszy w toku procesu konsultacyjnego. Proponowana "Mapa niebezpiecznych miejsc" prowadzona jest przez Policję w oparciu o wnioski mieszkańców. Dodatkowo proponowane rozwiązania mogą być realizowane w ramach działania 4.1.3.</p>

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

7. Obszar Systemów Zintegrowanych	Miasto	Wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o dodanie do punktu 5.1.1 zdania “Współpraca z PKP PLK mająca na celu rozpoczęcie budowy nowych przystanków kolejowych na terenie miasta Wrocławia do 2023 roku.”</li> </ul>	Nie uwzględniono.	Pozostałe działania nie mają wskazanych ram czasowych.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 5.2.1 na “Analiza funkcjonalności istniejących węzłów przesiadkowych (do 2020 roku) i ich modernizacja w celu ułatwienia dokonywania przesiadek (przejścia pomiędzy przystankami, informacja o dostępnych liniach komunikacyjnych w węźle wraz z kierunkami dojścia).”</li> </ul>	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono nazwę na „analiza i realizacja”, oraz w opisie zmieniono zgodnie z postulatem.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o dodanie do punktu 5.2.2 zdań “Zapewnienie szybkiej i atrakcyjnej oferty komunikacji zbiorowej na trasach z parkingów do centrum miasta. Ograniczanie przepustowości ruchu samochodowego na trasach z parkingów do centrum miasta.”</li> </ul>	Uwzględniono częściowo.	Zmieniono opis w działaniu 2.3.3.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 5.3.1 na “Współpraca z organizatorami publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikami, której efektem będzie wspólny bilet i taryfa na terenie Wrocławia, dzięki którym mieszkańcy obszarów podmiejskich będą mogli korzystać z komunikacji miejskiej i kolejowej, a mieszkańcy Wrocławia z lokalnej komunikacji autobusowej i komunikacji kolejowej w granicach miasta.”</li> </ul>	Uwzględniono.	
8. Obszar Komfortowej Podróży	Miasto	Wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.1 na “Wymiana taboru tramwajowego na spełniający wymogi dostępności dla osób o ograniczonej sprawności, z co najmniej 70% niskiej podłogi. Dzięki temu jakość podróży tramwajem wzrośnie, jak również będzie to sprzyjać szybszej wymianie pasażerskiej na przystankach.”</li> </ul>	Nie uwzględniono	Postulowaną zmianę określa dodany czynnik monitoringu “Tramwaje całkowicie niskopodłogowe”.



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.2 na "Przyjazne miejsca przystankowe to zapewnienie odpowiedniego wyposażenia takiego jak wiaty, informacja pasażerska czy ławki. Miejsca przystankowe, które nie posiadają odpowiedniego wyposażenia będą uzupełniane o standardowe elementy. Informacja pasażerska będzie estetyczna i czytelna dla pasażerów. Przystanki niedostosowane do wygodnego wsiadania będą przebudowywane. Powstanie i będzie realizowany harmonogram budowy przystanków wiedeńskich oraz antyzatok."</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Uzupełniono opis działania : "Dla przystanków niedostosowanych do wygodnego wsiadania (np. przystanki z ulicy) będą analizowane możliwości wprowadzenia udogodnień lub przekształceń miejsc przystankowych (przystanki wiedeńskie, antyzatoki), a następnie będą one realizowane.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.4 na "Rozwijanie informacji pasażerskiej poprzez doposażenie obecnych i wyposażenie nowych pojazdów komunikacji zbiorowej oraz przystanków w dynamiczną informację pasażerską, w tym uwzględnienie zapotrzebowania na dostosowanie informacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych. Utrzymanie czystej i estetycznej informacji na słupkach przystankowych dotyczącej numerów linii i nazw przystanków."</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Proponowany zapis jest zbyt szczegółowy, a pojęcie estetycznej formy informacji jest pojęciem względnym, które trudno zdefiniować.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.2.1 na "Prowadzenie analiz opóźnień pojazdów komunikacji zbiorowej, badań napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej, analiz obecnej i przewidywanej gęstości zaludnienia na terenie miasta i na ich podstawie dostosowywanie częstotliwości taboru tramwajowego i autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych.</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>W oparciu o uwagę został zmieniony opis działania 2.3.3 oraz opis działania 6.2.1.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.4.2 na "Analiza i ocena stanu zieleni w korytarzach drogowych, na przystankach, pętlach, parkingach P+R i trasach rowerowych, pod kątem uzupełniania braków lub wprowadzenia nowej."</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Przystanki są elementem pasa drogowego.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.5.2 na "Analiza i modernizacja infrastruktury pod kątem miejsc wymagających napraw i remontów z uwzględnieniem potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców."</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Użytkownicy to szersze pojęcie, użytkownikami są nie tylko mieszkańcy.</p>

<p>9. Obszar Miasto Przyjazne Środowisku</p>	<p>Wnosimy o dodanie następujących punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.3.5. Wprowadzenie zakazu poruszania się samochodów elektrycznych po buspasach i ulicach wyłączonych z ruchu</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Samochody elektryczne na buspasach mogą blokować pojazdy komunikacji zbiorowej. Ma to miejsce szczególnie na ulicy Trzebnickiej przed placem Powstańców Wielkopolskich. Promowanie pojazdów elektrycznych powinno zostać ograniczone tylko do specjalnych miejsc parkingowych.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Postulat zawiera się w opisie działania 2.3.1.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.5. Zieleń przyuliczna</li> </ul> <p>Uzasadnienie: Zieleń przyuliczna (t.j. wysokie drzewa w pasie drogowym, krzewy - w tym zwłaszcza żywopłoty, łąki kwietne i trawniki) ma udowodniony pozytywny wpływ na jakość podróży, zarówno pieszych i rowerzystów (niskie żywopłoty to izolacja od pyłu, smogu i spalin; wysokie krzewy poza powyższym, chronią dodatkowo od hałasu; zaś wysokie drzewa dają cień oraz - poprzez transpirację - chłód w upalne dni, skłaniając więcej osób do wyboru tych metod transportu) jak i kierujących samochodami (cień - ma to znaczenie zarówno w trakcie jazdy, jak i przy pozostawianiu pojazdu na postoju). Jest powszechnie znanym faktem, że ulice obsadzone drzewami są w gorące letnie dni o kilka do kilkunastu stopni chłodniejsze niż te, gdzie takiej zieleni brakuje: ma to wpływ nie tylko na komfort, ale i na bezpieczeństwo ruchu drogowego (upał wpływa negatywnie m.in. na koncentrację). Dodatkowo zastosowanie wszelkiego rodzaju zieleni powoduje lepszą gospodarkę wodami opadowymi, co może zapobiegać zalewaniu i podmywaniu dróg, chodników, etc. Razi fakt zajęcia się w planie zielenią parkową i skwerową, a pominięcie zieleni przyulicznej. Dlatego wnioskujemy o dodanie odpowiedniego punktu.</p>	<p>Uwzględniono częściowo</p>	<p>Skorygowano opis działania 6.4.1.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.6. Realizacja rekomendacji z raportu "Drzewa w mieście"</li> </ul> <p>Uzasadnienie: Proponujemy wpisanie do Planu rekomendacji dla Gminy Wrocław, które są efektem spotkań z mieszkańcami z cyklu "Drzewa w Mieście".</p>	<p>Uwzględniono częściowo</p>	<p>Rozwinięto opis rozdziału 6 o aspekt środowiskowy, akapit "WDROŻENIE PLANU Z KORZYŚCIĄ DLA ŚRODOWISKA"</p>
	<p>Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę nazwy punktu 7.2.1 na "Ochrona terenów zielonych przed parkowaniem". Wnosimy o zmianę opisu punktu 7.2.1 na "Wprowadzenie zmian organizacyjnych uniemożliwiających parkowanie na terenach zielonych (trawniki, zieleńce, ulice biegnące przez parki)."</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Uwzględniono poprzez zmianę nazwy działania "ochrona parków, zieleńców i skwerów przed parkowaniem", analogiczna zmiana w opisie.</p>

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wnosimy o dodanie do punktu 7.4.1 zdania “Regularne nasadzenia nowych drzew i żywopłotów wzdłuż ulic ze szczególnym uwzględnieniem głównych ulic takich jak Grabiszyńska, Legnicka czy Powstańców Śląskich.”</li> </ul>	Uwzględniono częściowo.	Rozwinięto opis działania 6.4.1.
10. Obszar Miasto Sprawnie Zarządzane	<p>Wnoskujemy o dodanie następującego punktu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8.1.3. Sprawne reagowanie w sytuacjach awaryjnych (wypadki/awarie)</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Pod tym punktem rozumiemy dostosowywanie sygnalizacji świetlnej do chwilowych potrzeb (np. wydłużanie otwarć lub wprowadzenie krótkich cykli w celu szybkiej obsługi dużej liczby tramwajów), informowanie uczestników ruchu o utrudnieniach na tablicach przystankowych i tablicach zmiennej treści, a także współpracę z policją i strażą miejską w celu kierowania przez nich ruchem na skrzyżowaniach. Wydarzenia z początku marca 2018 r., kiedy to dwukrotnie korek tramwajowy na ulicy Grabiszyńskiej przed placem Legionów sięgał ulicy Pereca pokazują, że podejmowane obecnie działania nie są wystarczające.</p>	Nie uwzględniono.	Postulat zawiera działania, które są realizowane. Takie działanie nie zostało wskazane przez interesariuszy i pozostałych uczestników konsultacji.
	<p>Ponadto wnoskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 8.2.1 o zdania “Wdrożenie planu mobilności dla Urzędu Miejskiego, który został przygotowany przez Politechnikę Krakowską. Opracowanie planów mobilności dla jednostek organizacyjnych Gminy Wrocław takich jak Zarząd Zieleni Miejskiej czy Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta.</li> </ul>	Uwzględniono częściowo.	Został zmieniony opis działania 8.2.1.
	<p>Opracowanie koncepcji i wdrożenie oferty biletów okresowych dla dużych firm, tak aby oferowały one swoim pracownikom bilety komunikacji zbiorowej zamiast miejsc parkingowych dla samochodów.”</p>	Nie uwzględniono.	Szczegółowe rozwiązania powinny być zawarte w planach mobilności opracowanych i wdrażanych dla dużych zakładów pracy. Zawarte jest to w działaniu 8.2.1.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wnosimy o zmianę opisu punktu 8.3.1 na “Współpraca z firmami kurierskimi i uruchomienie w 2019 roku pilotażowego systemu dostaw na terenie centrum miasta realizowanego za pomocą rowerów cargo.”</li> </ul>	Nie uwzględniono.	Takie działanie nie zostało wskazane przez interesariuszy i pozostałych uczestników konsultacji.

<p>11. Obszar Miasto Świadomych Użytkowników</p>	<p>Wnoskujemy o dodanie następujących punktów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.1.4. Przeprowadzenie badań fokusowych nt. zrównoważonej mobilności</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Takie badania są niezbędne, by opracować efektywną strategię informacyjną wykorzystywaną do komunikowania społeczeństwu realizowanych w ramach polityki mobilności działań.</p> <p>Obecnie nie wiemy, czy i w jakim stopniu model zrównoważony transportu (ze wszystkimi jego konsekwencjami) posiada dziś akceptację wśród mieszkańców miasta. Istnieją co prawda konkretne przesłanki, które wskazują, że istnieje spore społeczne zrozumienie i poparcie dla konieczności odejścia od polityki pro samochodowej (wyniki wyborów, głosowania w WBO, referendum transportowe), ale wiedza w tym zakresie nie jest wystarczająca. Sprawa jest zbyt istotna, żeby poruszać tu na poziomie danych nie do końca kompletnych i kreować działania w sposób bazując na domniemaniach i intuicji, jak to ma miejsce obecnie.</p> <p>Istniejąca doza niepewności w zakresie oczekiwań społecznych odciska zasadniczy wpływ na kształt realizowanej na terenie miasta polityki transportowej. Przeprowadzenie badań fokusowych tę niepewność zlikwiduje.</p> <p>Temat ten był poruszany na Radzie ds. Mobilności. Jego efektem było wspólnie opracowane stanowisko, które zostało przedstawione wiceprezydentowi Adamskiemu. Ten wniosek jest spójny z pierwszym punktem stanowiska i stanowi kolejny, naturalny krok na drodze do prowadzenia przez miasto kompleksowych działań miękkich w obszarze mobilności.</p>	<p>Uwzględniono częściowo</p>	<p>Rozwinięto opis w rozdziale 6, akapit "UDZIAŁ SPOŁECZNY W REALIZACJI PLANU".</p>
--	--	-------------------------------	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 9.2.4. Kampania promująca zrównoważoną mobilność wśród mieszkańców</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Proponujemy stworzenie całościowego i spójnego planu kampanii promującej zrównoważoną mobilność wśród mieszkańców. Bez zaplanowania profesjonalnej, wielowątkowej strategii informacyjnej, opartej o badania (choćby o właśnie trwające we Wrocławiu Kompleksowe Badania Ruchu czy Wrocławską Diagnozę Społeczną), wyznaczonych, mierzalnych celów i sposobów ich osiągnięcia, wdrażanie postulatów WPM i PZMM może być naznaczone przypadkowością lub stanowić jedynie reakcję na kryzys bądź krytykę (przypadek wydzielenia torowiska na ul. Traugutta). Obecnie działania promujące zrównoważony model transportu, tłumaczące cel i kierunek koniecznych zmian oraz zachęcające bezpośrednio do zmian zachowań transportowych, nie mają wystarczającej skali i zakresu, żeby można było się po nich spodziewać masowych zmian świadomości społecznej.</p>	<p>Uwzględniono częściowo</p>	<p>Rozwinięto opis w rozdziale 6, akapit "UDZIAŁ SPOŁECZNY W REALIZACJI PLANU"</p>
<p>Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 9.1.3 o zdanie "Zmiana taryfy biletowej komunikacji miejskiej i wprowadzenie w 2019 roku biletu grupowego do 5 osób".</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Niedawno wprowadzony system biletowy wymaga ewaluacji w dłuższym okresie, po nim możliwe będzie wprowadzanie postulatów ze zmianami.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Wnosimy o zmianę nazwy punktu 9.2.1 na "Kampania promująca zrównoważoną mobilność w szkołach".</li> </ul>	<p>Uwzględniono.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Wnosimy o zmianę opisu punktu 9.2.1 na "W związku z sukcesem akcji Rowerowy Maj należy opracować i zrealizować całoroczną kampanię, której celem będzie promowanie wśród najmłodszych dojazdu do szkoły środkami transportu niesamochodowego".</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Proponowane zapisy wykorzystano do zmiany opisu działania 9.2.1.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 9.2.3 o zdanie "Działania te będą szczególnie prowadzone wśród pracowników Urzędu Miejskiego oraz jednostek organizacyjnych Gminy Wrocław".</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Urząd Miejski Wrocławia jest zakładem pracy i w ramach własnych kompetencji powinien decydować o takich działaniach. Działanie ma dotyczyć zakładów pracy na terenie całego miasta.</p>

12. Wskaźniki monitorowania celów PZMM	Wnosimy o dodanie następujących wskaźników:	Nie uwzględniono.	Centrum miasta nie posiada ustalonych granic, dlatego trudno byłoby policzyć prędkość jedynie na tym obszarze.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych w obszarze centrum miasta - tramwaje (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)</li> </ul>	Nie uwzględniono.	Centrum miasta nie posiada ustalonych granic, dlatego trudno byłoby policzyć prędkość jedynie na tym obszarze.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych w obszarze centrum miasta - autobusy (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Obecnie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w obszarze centrum miasta tramwaje i autobusy tracą najwięcej czasu. Najczęściej jest to spowodowane stosowaniem zbyt długich cykli, które zwiększają przepustowość ruchu samochodowego, oraz koordynacją sygnalizacji, która nie jest ustawiona pod tramwaje i autobusy, lecz pod samochody.</p>	Nie uwzględniono.	Centrum miasta nie posiada ustalonych granic, dlatego trudno byłoby policzyć prędkość jedynie na tym obszarze.
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procent opóźnionych kursów na liniach tramwajowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)</li> </ul>	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitorujący "Punktualność komunikacji miejskiej".
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Procent opóźnionych kursów na liniach autobusowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)</li> </ul>	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitorujący "Punktualność komunikacji miejskiej".
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liczba niezrealizowanych kursów na liniach tramwajowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)</li> </ul>	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitorujący "Regularność komunikacji miejskiej".
<ul style="list-style-type: none"> <li>Liczba niezrealizowanych kursów na liniach autobusowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)</li> </ul> <p>Uzasadnienie: Analiza danych dotyczących opóźnień tramwajów i autobusów oraz niezrealizowanych kursów pomoże stwierdzić, czy oferta komunikacji zbiorowej jest atrakcyjna i konkurencyjna względem podróży własnym samochodem.</p>	Uwzględniono częściowo.	Dodano nowy czynnik monitorujący "Regularność komunikacji miejskiej".	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba zadań związanych z budową infrastruktury rowerowej zrealizowanych na ulicach w centrum miasta lub prowadzących do centrum miasta, na których dotychczas nie było wydzielonej przestrzeni dla rowerzystów (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)</li> </ul> <p>Uzasadnienie: Obecnie infrastruktura rowerowa na ulicach prowadzących do centrum i w samym obszarze centrum nie jest spójna. W niektórych miejscach rowerzyści muszą kontynuować jazdę razem z samochodami, co nie dla każdego jest komfortowe.</p>	<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Parametr monitoruje czynnik "Liczba zadań ulepszających dostępność pieszą i rowerową centrum i śródmieścia (wraz z listą)".</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba m2 chodników, które zostały wybudowane od podstaw (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Środki na budowę i remonty chodników nie są wystarczające. Większość zgłoszeń mieszkańców i rad osiedli dotyczących chodników czeka na realizację.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Obecny parametr "Ilość m2 wyremontowanych chodników" uwzględnia również remonty polegające na całkowitej wymianie i budowie od podstaw.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych poza obszarem centrum (Obszar Miasto Przestrzeni Zorganizowanej)</li> </ul> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Raport z konsultacji społecznych na ten temat wyznacza kierunek polityki parkingowej na najbliższe lata. Strefa ma się powiększyć, a liczba miejsc wzrosnąć. Wszystko z korzyścią dla okolicznych mieszkańców.</p>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Obecny czynnik podzielono na dwa czynniki: "Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych w centrum" i "Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych poza centrum"</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba nowopowstałych stref pieszych (Obszar Miasto Przestrzeni Zorganizowanej)</li> </ul> <p>Uzasadnienie: Wrocławska Polityka Mobilności mówi o powiększaniu stref dla pieszych, szczególnie w centrum miasta. Tymczasem w ostatnich latach nie powstała żadna taka przestrzeń.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Nowe strefy piesze będą monitorowane czynnikiem "Liczba zadań ulepszających dostępność pieszą i rowerową centrum i śródmieścia (wraz z listą) "</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Osiągnięcie zerowej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (Obszar Miasto Bezpieczne W Ruchu) Uzasadnienie: W 2017 roku na wrocławskich drogach zginęły 24 osoby. Konieczne jest podjęcie działań w celu zmniejszenia tej liczby, tak aby docelowo nie było we Wrocławiu śmiertelnych ofiar wypadków.</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Będzie to monitorowane za pomocą czynników "Liczba ofiar wypadków dla poszczególnych środków transportu" i "Liczba wypadków na drogach".</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba sprzedanych biletów okresowych (Obszar Miasto Systemów Zintegrowanych) Uzasadnienie: Liczba sprzedanych biletów okresowych będzie dobrym wskaźnikiem atrakcyjności komunikacji zbiorowej, ponieważ dotyczy osób, które korzystają z tramwajów i autobusów regularnie, a nie okazjonalnie.</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Na podstawie liczby sprzedanych biletów jednorazowych i okresowych liczona jest liczba pasażerów (czynnik "Liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową - komunikacją miejską").</p>
<p>Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących wskaźnikach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o podzielenie wskaźnika 3 na dwa wskaźniki: "Długość linii tramwajowych" oraz "Długość linii autobusowych".</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo</p>	<p>Czynnik został podzielony na dwa: "Długość tras tramwajowych" i "Długość tras autobusowych".</p>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 7 na: "Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej przez całą dobę".</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>System ITS daje przede wszystkim priorytet dla komunikacji tramwajowej, która nie kursuje w godzinach nocnych, dlatego monitorowanie go całodobowo nie jest uzasadnione. Ponadto niektóre sygnalizatory są wyłączone w godzinach nocnych.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 11 na: "Liczba naziemnych przejść dla pieszych powstałych równoległe do kładek i przejść podziemnych."</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Zmieniono nazwę czynnika na "Liczba zadań inwestycyjnych związanych ze zmianą sposobu przekroczenia jezdni (przejścia naziemne) na drogach o klasie co najmniej zbiorczej"</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o usunięcie wskaźnika 17.</li> </ul>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Czynnik jest niezbędny do monitorowania działania 4.2.2.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 20 na: "Liczba zrealizowanych zadań związanych z fizycznym uspokojeniem ruchu".</li> </ul>	<p>Uwzględniono.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o usunięcie wskaźnika 24.</li> </ul>	<p>Uwzględniono.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 30 na: "Liczba wozokilometrów na trasach komunikacji podmiejskiej".</li> </ul>	<p>Uwzględniono częściowo.</p>	<p>Dodano czynnik "Liczba wozokilometrów komunikacji międzygminnej zamawianych przez organizatora (JST)"</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 33 na: "Liczba wozokilometrów na trasach komunikacji zbiorowej".</li> </ul>	Nie uwzględniono.	Nazwa czynnika została zmieniona na "Liczba kursów w ciągu roku"
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 35 na: "Liczba przystanków przebudowanych na wiedeńskie lub przystanki z antyzatokami".</li> </ul>	Uwzględniono.	

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

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

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA WROCŁAWIA

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

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