

ZARZĄDZENIE NR 7808/13
PREZYDENTA WROCŁAWIA
z dnia 24 czerwca 2013 r.

w sprawie rozpatrzenia uwag i wniosków złożonych
do projektu Wrocławskiej polityki mobilności oraz
Prognozy oddziaływania na środowisko
ustaleń projektu Wrocławska polityka mobilności
w trybie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Na podstawie art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594), oraz art. 42 i 55 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm¹⁾), zarządza się, co następuje:

§ 1

1. Uwagi i wnioski złożone do projektu Wrocławskiej polityki mobilności oraz Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Wrocławska polityka mobilności, na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, podlegają rozpatrzeniu w następujący sposób:
 - 1) uwzględnia się;
 - 2) nie uwzględnia się;
 - 3) uwzględnia się w części.
2. Uwzględnienie uwagi lub wniosku oznacza, że intencja lub treść wniosku lub uwagi jest uwzględniona w treści projektu dokumentu Wrocławska polityka mobilności lub w treści Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Wrocławska polityka mobilności.
3. Nieuwzględnienie uwagi lub wniosku oznacza, że nie dokonano zmian w zakresie dotyczącym treści uwagi lub wniosku.
4. Ustalenia ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio do uwag i wniosków uwzględnionych w części.
5. Uwagi i wnioski złożone po dniu 13 maja 2013 r. nie podlegają rozpatrzeniu.

§ 2

Uwzględnia się uwagi i wnioski złożone do projektu Wrocławskiej polityki mobilności oraz Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Wrocławska polityka mobilności wymienione w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do Zarządzenia.

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w: Dz. U. 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 42, poz. 340, Nr 84, poz. 700, Nr 157, poz. 1241, z 2010 r. Nr 28, poz. 145, Nr 106, poz. 675, Nr 119, poz. 804, Nr 143, poz. 963, Nr 182, poz. 1228, z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 122, poz. 695, Nr 132, poz. 766, Nr 135, poz. 789, Nr 170, poz. 1015, Nr 178, poz. 1060, Nr 152, poz. 897, Nr 163, poz. 981, Nr 170, poz. 1015, Nr 178, poz. 1060, Nr 152, poz. 897, Nr 163, poz. 981, z 2012 r. poz. 460, poz. 472, poz. 908, 951 i 1529, z 2013 r. poz. 21 i 165.

§ 3

Nie uwzględnia się uwag i wniosków złożonych do projektu Wrocławskiej polityki mobilności oraz Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Wrocławska polityka mobilności wymienionych w tabeli stanowiącej załącznik nr 2 do Zarządzenia.

§ 4

Uwzględnia się w części uwagi i wnioski złożone do projektu Wrocławskiej polityki mobilności oraz Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Wrocławska polityka mobilności wymienione w tabeli stanowiącej załącznik nr 3 do Zarządzenia.

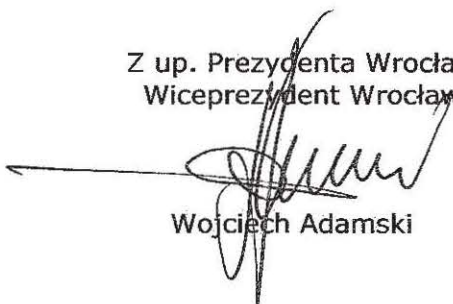
§ 5

Nie rozpatruje się uwag i wniosków złożonych do projektu Wrocławskiej polityki mobilności oraz Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Wrocławska polityka mobilności wymienione w tabeli stanowiącej załącznik nr 4 do Zarządzenia.

§ 6

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Z up. Prezydenta Wrocławia
Wiceprezydent Wrocławia



Wojciech Adamski

Wyłącza się jawność niniejszego zarządzenia w zakresie imion i nazwisk osób fizycznych w związku z art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. Nr 112, poz. 1198, z późn. zm.) i art. 6 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.).

Uwagi uwzględnione

Lp.	Data wpływu uwagi/wniosku	Podmiot zgłaszający uwagę/wniosek	Treść uwagi/wniosku
1	2	3	4
1.	13.05.2013	Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	Opracowanie w bardzo niewielkim stopniu odnosi się do przewozów kolejowych, w związku z tym należy wskazać elementy dotyczące integracji komunikacyjnej, taryfowej transportu miejskiego z kolejowym.
2.	13.05.2013	Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski	2. Bardziej wyraźne ujęcie w Polityce preferowanych kierunków rozwoju, mających na celu: a) obniżenie energochłonności transportu, b) obniżenie emisyjności transportu. 3. Strefowanie możliwości wjazdu do miasta w zależności od emisyjności. 6. Cel podstawowy 60:40 mało ambitny.
3.	13.05.2013	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	1. Konieczne jest doprecyzowanie roli dokumentu w kształtowaniu polityki miasta w zakresie transportu (nie jest jasne czy dokument doprecyzowuje czy zastępuje dotychczasową Politykę Transportową z 1999r.). 2. Konieczne jest określenie relacji dokumentu względem innych obowiązujących dokumentów miejskich związanych z polityką transportową jak np. Polityka Rowerowa Wrocławia z 2010 r. 6. Konieczne jest uwzględnienie w dokumencie kwestii dążenia do zapewnienia mobilności dla niezmotoryzowanych mieszkańców Wrocławia. 9. Wśród celów podstawowych wnosimy o zawarcie odniesienia do ważnej roli transportu rowerowego(i pieszego), analogicznie do transportu zbiorowego. 10.1. W Rozdziale IV w Obszarze 1 (Planowanie przestrzenne) należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: ochrona terenów pod drogi rowerowe, 10.2. W Rozdziale IV w Obszarze 1 (Planowanie przestrzenne) należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: stosowanie naturalnych elementów ochrony akustycznej. 11.3. W Rozdziale IV w Obszarze 2 – <i>Kształtowanie zrównoważonej mobilności</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: rozpoczęcie kampanii zachęcającej do dojazdów rowerem do pracy 12.1. W Rozdziale IV w Obszarze 3 – <i>Transport zbiorowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych : Podniesienie atrakcyjności i funkcjonalności podróży intermodalnych: kolej+rower, auto+rower, bus+rower, tramwaj+rower poprzez zapewnienie możliwości bezpiecznego i szybkiego dojazdu na rowerze do dworców/przystanków komunikacji zbiorowej, możliwości bezpiecznego i funkcjonalnego przechowywania roweru na dworcach/przystankach, możliwości przewozu roweru we wszystkich środkach transportu zbiorowego. 13.1. W Rozdziale IV w Obszarze 4 – <i>Transport samochodowy osobowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: W strefie centralnej należy ograniczyć do nieograbnego minimum ruch samochodowy, a w szczególności ruch ciężki, 13.2. W Rozdziale IV w Obszarze 4 – <i>Transport samochodowy osobowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: Zamiast „wstrzymywania się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch do centrum miasta”, wnosimy o zapisanie konieczności zmniejszania przepustowości ulic prowadzących do centrum, 15.1. W Rozdziale IV w Obszarze 7 <i>Bezpieczeństwo przemieszczania się</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: Prowadzenie corocznych badań wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów

			we Wrocławiu i opracowanie operacyjnego planu działań na rzecz podniesienia bezpieczeństwa. 15.4. W Rozdziale IV w Obszarze 7 <i>Bezpieczeństwo przemieszczania się</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych : Wizja - zero śmiertelnych ofiar wypadków we Wrocławiu do 2030 roku. 16.1. W Rozdziale IV w Obszarze 8 – <i>Polityka parkingowa</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: eliminowanie możliwości parkowania długotrwałego na drogach publicznych i miejscach ogólnodostępnych, 16.2. W Rozdziale IV w Obszarze 8 – <i>Polityka parkingowa</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: wprowadzenie w planach miejscowych obowiązkowych rowerowych współczynników warunkowych dla danego typu zabudowy i rejonu miasta. 16.5. W Rozdziale IV w Obszarze 8 – <i>Polityka parkingowa</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: Wprowadzenie w planach miejscowych obowiązkowych rowerowych współczynników warunkowych dla danego typu zabudowy i rejonu miasta. 18. 1. W Rozdziale IV w Obszarze 10 – <i>Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: dostosowanie wszystkich programów sygnalizacji do możliwości ruchowych seniorów i osób z ograniczeniami ruchowymi, 18.3. W Rozdziale IV w Obszarze 10 – <i>Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych :docelowa likwidacja barier architektonicznych: przejść podziemnych i kładek nad ulicami i zastąpienie ich przejściami w poziomie, 19.1. W Rozdziale IV w Obszarze 11 – <i>Organizacja i zarządzanie</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: komunikacja społeczna jako istotny element zarządzania mobilnością w mieście, winna być wspierana w formie kampanii informacyjnych, czy też specjalnych komunikatów wysyłanych do społeczeństwa za pomocą różnych kanałów: mediów, tablic informacyjnych, sms, etc. 23.1. W Rozdziale IV w Obszarze 15 – <i>Dialog społeczny</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: Stworzenie nowoczesnej platformy internetowej do prowadzenia z mieszkańcami konsultacji projektów. 24.7. Uwagi do Rozdziału V. Monitorowanie realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności. Do listy przedmiotów podlegających analizie wnosimy o dodanie : liczba wypadków i kolizji z udziałem niechronionych uczestników ruchu.
4.	13.05.2013	Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia	8. Zapisanie, że celem planowania przestrzennego w odniesieniu do zrównoważonego systemu transportowego powinno być zmniejszenie zapotrzebowania na przejazdy wewnątrz miasta w ramach koordynacji polityki transportowej z polityką przestrzenną 9. Dodanie do obszaru 1:planowanie przestrzenne tiret 2, sformułowania „i hamowanie procesów dekoncentracji osadnictwa na obszary, które nie będą mogły być efektywnie obsługiwane przez transport zbiorowy” 10. Dodanie do obszaru 1:planowanie przestrzenne tiret 4, sformułowania „i przekształcenie istniejących struktur monofunkcyjnych w wielofunkcyjne”. 13. Dodanie zapisu o rezerwach terenu pod nowe pętle transportu zbiorowego (obszar 1:planowanie przestrzenne tiret 12), 16. Dodanie zapisu o kreowaniu wspólnie z gminami WROM oraz partnerami publicznymi jak i prywatnymi zsynchronizowanej komunikacji zbiorowej ze szczególnym naciskiem na obszary nieobjęte dostępem kolei (transport zbiorowy), 20. Dodanie zapisu o synchronizacji komunikacji zbiorowej autobusowej i tramwajowej z kolejową (transport zbiorowy), 31. Określenie, że w strefie centralnej należy ograniczyć do niezbędnego min. ruch samochodowy, a w szczególności ruch ciężki (transport samochodowy osobowy), 34. Ustalenie za obowiązujące eliminowanie możliwości parkowania długotrwałego na drogach publicznych i miejscach ogólnodostępnych (obszar 4:transport samochodowy osobowy tiret 7 litera a),

			35. Ustalenie za obowiązującą odpłatność wszystkich ogólnodostępnych miejsc postojowych (obszar 8: polityka parkingowa tiret 9), 38. Dodanie zapisu o wykorzystaniu inteligentnego systemu transportu do stworzenia zielonej fali na przejściach dla pieszych umożliwiającej szybką przeładkę między liniami na odległych przystankach w węźle (ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności), 39. Określenie, że w strefie centralnej należy wprowadzić priorytet dla ruchu pieszego z dopuszczeniem ruchu rowerowego (ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności),
5.	9.05.2013	Elżbieta Góralczyk (Radna Rady Miejskiej Wrocławia)	1. Brak podsumowania dokumentu z 1999r. (co zostało zrealizowane a co nie)

1. up. Prezydenta

[Signature]

Wojciech Adamczyk
Wiceprezydent Wrocławia

Uwagi nieuwzględnione

Lp.	Data wpływu uwagi/wniosku	Podmiot zgłaszający uwagę/wniosek	Treść uwagi/wniosku
1	2	3	4
1.	06.05.2013	Wrocławska Rada Działalności Pożytku Publicznego	Wniosek o uzupełnienie projektu dokumentu Wrocławska polityka Mobilności: 1. Rozdział IV, punkt 7 Obszar: bezpieczeństwo o podpunkt – „zapewnienie bezpiecznego dotarcia do szkół uczniom – pieszym i rowerzystom.” 2. Rozdział IV, punkt 13 Obszar: ochrona środowiska o podpunkt – „kształtowanie inżynierii ruchu zwiększającej płynność przejazdu komunikacji.”
2.	30.04.2013	Gmina Jordanów Śląski	Należy uwzględnić modernizację drogi krajowej nr 8 oraz zwiększenie ilości kursów komunikacji publicznej na linii Jordanów Śląski – Wrocław.
3.	13.05.2013	Polski Klub ekologiczny Okręg Dolnośląski	5. Deklaracja strategicznego rozwiązania prowadzącego do obniżenia „śladu węglowego”. 8. Zmniejszenie hałasu - Brakuje określenia kierunków działań (np. nawierzchnie, opony itp.) ustalenia stanu wyjściowego i mierzenia efektów działań. 9. WPM powinna zawierać warianty rozwiązań np.: a) wg skali zmian, b) wg tempa zmian. 10. Uwagi do Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu Wrocławskiej polityki mobilności: 1) Prognoza nie spełnia wymagań ustawowych i powinna być uzupełniona. 2) Stan środowiska – podano liczne informacje bez związku z oceną. Celowe byłoby powiązanie stanu środowiska w powiązaniu ze źródłem uciążliwości jakim jest transport, a który może ulec zmianie w efekcie realizacji „Polityki”. 3) Liczne wymienione dokumenty UE – niewykorzystane w dalszej części prognozy. 4) Brak odniesienia do nowych norm hałasu. Drastyczne podniesienie ich wartości znacznie pogorszy klimat akustyczny i jakość życia w mieście 5) Bezkrzytycznie przepisane gazy cieplarniane – transport nie emituje metanu 6) Streszczenie – to ma być streszczenie prognozy a nie „Polityki...” 7) Najwięcej negatywnych oddziaływań to port lotniczy, a nie kaniony ulic, gdzie dziesiątki ludzi narażone są na hałas, spaliny i pyły? 8) Brak opisu parametrów stanu wyjściowego środowiska i prognozy zmian (parametry przewidywane) 9) Brak oceny kompleksowości opracowania WPM w świetle tendencji i warunków UE, m.in. odniesienia do dokumentu KE dotyczącego efektywności paliwowej i norm emisji CO ₂ dla nowych samochodów 10) Brak kompleksowej oceny wpływu realizacji „Polityki” na środowisko Wrocławia w kontekście synergii oddziaływania niskiej emisji (paleniska domowe i transport) w okresach zima – lato .Brak propozycji okresowego zmniejszenia ruchu samochodowego dla obniżenia efektu synergii w sezonie grzewczym. 11) Brak odniesienia realizacji „Polityki...” do ładunków krytycznych dla transportu. Warto mieć świadomość, ile razy przekroczone zostały wartości graniczne i jaka jest relacja tych wartości do uregulo-

			wań prawnych w zakresie NDS-ów dla PM-2,5, LZO [lotne związki organiczne], gazów i wniosków – jakie powinny być kierunki działań. 12) Akceptacja braku wariantów w „Polityce...” 13) Prognoza nie zawiera analizy SWOT – mocnych i słabych stron „Polityki...”
4.	13.05.2013	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddziału we Wrocławiu	1. Proponuje się wprowadzenie specyficznej terminologii, jeszcze wyraźniej akcentującej „nowy” punkt widzenia. Istotne jest kluczowe rozróżnienie alternatyw przedmiotu polityki (sfer aktywności): sfera „eko” (ekologiczna, ekonomiczna) i sfera druga (samochodowa). Ważnym terminem jest także „węzeł mobilności” jako „wyższe „ stadium węzła przesiadkowego. 4. Granice i lokalizacja stref PM powinny być wkomponowane w dokumenty planistyczne, takie jak Studium kierunków rozwoju i zagospodarowania oraz plany miejscowe. 5. W szczegółowe zapisy planów miejscowych należy wkomponować zasady PM. 6. Metodologia oceny PM powinna wpływać na szczegóły oraz kolejność realizacji miejskich inwestycji oraz innych działań. 7. Echa metody oceny powinny występować w wieloletnich planach inwestycyjnych i projektach, na które pozyskiwane są środki zewnętrzne.
5.	13.05.2013	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	4. Konieczne jest uzupełnienie dokumentu o dokładną definicję obszaru centrum miasta, „obszarów wrażliwych”, a także przywrócenie podziału strefowemu miasta obecnego w Polityce Transportowej wraz z przepisami priorytetami. 5. Konieczne jest zaakcentowanie wagi strefy centralnej miasta w postaci wyodrębnienia w Polityce Mobilności osobistego obszaru: Mobilność w centrum miasta. W tym obszarze należy wskazać priorytety polityki parkingowej, dostępność dla poszczególnych użytkowników i harmonogram wdrażania restrykcji dla ruchu samochodowego. Należy rozważyć wprowadzenie opłat za wjazd do centrum, ograniczyć dla aut nie spełniających norm emisji spalin EURO. W okresie przejściowym należy rozważyć zamykanie np. w niedzielę ulic w centrum dla ruchu samochodowego, a także reorganizować ruch w sposób uniemożliwiający przejeżdżanie pomiędzy częściami centrum miasta i tranzyt przez to centrum. 7. Wnosimy o bezpośrednie odniesienie do Białej Księgi Unii Europejskiej : „plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, która zakłada zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030r. 10.3. W Rozdziale IV w Obszarze 1 (Planowanie przestrzenne) należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: obowiązek lokalizacji zakładów pracy zatrudniających powyżej 300 pracowników, placówek dydaktycznych obsługujących ponad 300 osób i budynków usługowych o powierzchni handlowej ponad 1000 m², w sąsiedztwie tras komunikacji rowerowej, bądź też obowiązek doprowadzenia tychże tras, 10.4. W Rozdziale IV w Obszarze 1 (Planowanie przestrzenne) należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: projektowanie i przebudowa dróg w mieście tak, aby były dostosowane do obowiązującego na nich ograniczenia prędkości. 12.2. W Rozdziale IV w Obszarze 3 – <i>Transport zbiorowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: zapewnienie możliwości darmowego przewozu rowerów we wszystkich środkach komunikacji zbiorowej na terenie miasta. 12.3. W Rozdziale IV w Obszarze 1 (Planowanie przestrzenne) należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: zezwolenie na poruszanie się na rowerze po wszystkich buspasach szerszych lub równych 4,5 m. 12.4. W Rozdziale IV w Obszarze 1 (Planowanie przestrzenne) należy uwzględnić następujące środki realiza-

			cji celów podstawowych: zapewnienie możliwości dojazdu komunikacją zbiorową w ciągu 15 minut z największych osiedli mieszkaniowych do centrum. 13.3. W Rozdziale IV w Obszarze 4 – <i>Transport samochodowy osobowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: wnosimy o wyraźne zaznaczenie faktu, iż nadmierny ruch samochodowy powoduje olbrzymie straty finansowe w mieście, stąd też działania skierowane na ograniczanie ruchu samochodowego mają także podłoże ekonomiczne. 14. W Rozdziale IV w Obszarze 5 – <i>Transport towarowy</i> należy uwzględnić następujący środek realizacji celów podstawowych: w strefie centralnej codzienne dostawy winny być obsługiwane przez pojazdy bezemisyjne oraz wyznaczyć na obrzeżach centrum strefy przeładunkowe, a także stworzyć system zachęt i ulg dla podmiotów operujących wewnątrz strefy. 15.2. W Rozdziale IV w Obszarze 7 <i>Bezpieczeństwo przemieszczania się</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: przeformułowanie postulatów „rozszerzenie obszaru miasta objętego strefami ruchu uspokojonego” na następujące: „ objęcie do roku 2017 w 70%, a do roku 2020 w 80% sieci drogowej miasta strefami ruchu uspokojonego”. 15.3. W Rozdziale IV w Obszarze 7 <i>Bezpieczeństwo przemieszczania się</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: bezwzględne stosowanie zasady „zero tolerancji dla przekraczania prędkości”. 16.3. W Rozdziale IV w Obszarze 8 – <i>Polityka parkingowa</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: lokalizacja kubaturowych parkingów samochodowych w odległości nie mniejszej niż 1,5 km od Rynku. 16.4. W Rozdziale IV w Obszarze 8 – <i>Polityka parkingowa</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: wnosimy o zapis o konieczności sporządzenia w przeciągu roku od przyjęcia Polityki Mobilności harmonogramu rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania. 17.1. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: tworzenie dla każdego roku, a także w cyklu 4-letnim planów operacyjnych i harmonogramów dla realizacji założeń Polityki Rowerowej, a także działań wymaganych Polityką Mobilności, 17.2. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych zapewnia się budowę dróg dla rowerów o zwiększonej przepustowości – tzw. Rowerostrady, 17.4. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: dopuszcza się poruszanie się rowerem w obu kierunkach na wszystkich ulicach jednokierunkowych szerszych niż 3m, objętych strefą Tempa 30 w strefach zamieszkania 17.5. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: stworzenie punktów promocji, edukacji i „Pierwszego kontaktu” dla rowerzystów 17.6. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: stworzenie do roku 2014 strzeżonych parkingów rowerowych w okolicach dworców, a także rozwój bezobsługowych systemów bezpiecznego przechowywania roweru, 17.7. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: aktualizacja do roku 2015 Koncepcji Rozwoju Systemu Tras Rowerowych Wrocławia 17.8. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: zapewnienie rozwoju stacji do ładowania akumulatorów rowerowych elektrycznych 17.9. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: stałe monitorowanie i ewaluacja postępów wdrażania Polityki Rowerowej miasta przyjętej Uchwałą nr LV/1688/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 14 października 2010r., 17.10. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: Polityka Rowerowa Wrocławia a także Standardy Projektowe i Wykonawcze dla Sys-
--	--	--	---

			temu Tras Rowerowych Wrocławia zakładają 100% źródeł i celów podróży objętych systemem rowerowym. Wnosimy o analogiczny zapis w Polityce Mobilności, 17.11. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: wpisanie wymogu posiadania przez wszystkie taksówki we Wrocławiu bagażników na rowery, bądź też innej możliwości przewiezienia roweru bez demontażu w taksówce, bez dodatkowej opłaty. 18.2. W Rozdziale IV w Obszarze 10 – <i>Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: likwidacja zbędnych sygnalizacji i poprawa bezpieczeństwa nie tylko na przejściach dla pieszych, 19.2. W Rozdziale IV w Obszarze 11 – <i>Organizacja i zarządzanie</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: powołanie pełnomocnika prezydenta ds. komunikacji rowerowej, 19.3. W Rozdziale IV w Obszarze 11 – <i>Organizacja i zarządzanie</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: stworzenie miejskiego rejestru skradzionych rowerów. 20. W Rozdziale IV w Obszarze 12- <i>Ekonomia i finanse</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: 1) Zapewnienie stałego finansowania miękkich programów edukacji i promocji ruchu rowerowego za pomocą przeznaczenia na ten cel 50% przychodów z opłat parkingowych i mandatów za nielegalne parkowanie, 2) Zapewnienie stałego, adekwatnego do stale rosnącego udziału ruchu rowerowego w podróżach miejskich, finansowania Programu Rowerowego, 3) Przeznaczenie 50% środków na transport do rozdysponowania w ramach budżetu partycypacyjnego. 4) Przeznaczenie systemu ulg podatkowych we Wrocławiu dla firm, organizacji, czy instytucji, wspierających dojazdy do pracy na rowerze i poruszanie się na pieszo. 21. W Rozdziale IV w Obszarze 13 – <i>Ochrona środowiska</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: 1) Objęcie do 2017 roku 70%, a do 2020 80% sieci dróg w mieście strefami ruchu uspokojonego, 2) Likwidacja tranzytu i/lub odebranie możliwości wyjazdu pojazdów silnikowych na drogi przechodzące przez parki, kompleksy leśne, lub inne tereny cenne przyrodniczo, 3) Ochrona zielonych enklaw (np. parki) przed hałasem komunikacyjnym 5) Podniesienie opłat rejestracyjnych dla aut nie spełniających norm EURO 4, 5, 6, 7) Wymiana i wprowadzenie nawierzchni tłumiących hałas, 8) Zmniejszenie powierzchni nawierzchni nieprzepuszczalnych poprzez wymóg organizacji miejsc parkingowych na powierzchniach przepuszczających wodę 22. W Rozdziale IV w Obszarze 14 – <i>Monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: 1) Przeprowadzenie pomiarów ruchu w cyklu rocznym i następnie publikowanie wyników, 2) Prowadzenie pomiaru zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportowego miasta, 3) Prowadzenie publicznego rejestru i monitoring realizacji uwag nadsyłanych przez rowerzystów, 4) Zainstalowanie wyświetlaczy informujących o liczbie rowerzystów mijających dany punkt pomiarowy. 23.2. W Rozdziale IV w Obszarze 15 – <i>Dialog społeczny</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: Zmianę zapisu „organizowanie seminariów i dyskusji publicznych” na następujący: „organizowanie seminariów i dyskusji publicznych oraz aktywny udział w wydarzeniach organizowanych przez inne podmioty, np. organizacje pozarządowe”. 24. Uwagi do Rozdziału V. Monitorowanie realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności. Do listy przedmiotów podlegających analizie wnosimy o dodanie:
--	--	--	---

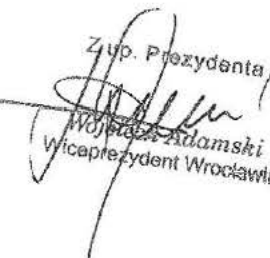
			1) Stopień realizacji rocznych i 4-letnich harmonogramów działań na polu rozwoju ruchu rowerowego, 2) Stopień realizacji szkieletu głównych tras rowerowych w stosunku do określonych w Koncepcji Rozwoju Systemu Tras Rowerowych Wrocławia, 3) Udział ulic przyjaznych ruchowi rowerowemu w stosunku do ogólnej długości dróg, 4) Udział finansów przeznaczonych na Program Rowerowy względem nakładów przeznaczonych na transport w całości, 5) Udział ruchu rowerowego w podziale zadań przewozowych, 6) Liczba stacji i rowerów miejskich, 8) Przekroczenia dopuszczalnej prędkości, 9) Liczba samochodów parkujących w miejscach niedozwolonych, 10) Powierzchnia i rozmieszczenie stref pieszych i stref pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym, 11) Długość ulic jednokierunkowych z dopuszczeniem ruchu rowerowego w obie strony, 12) Opóźnienia w ruchu rowerowym na wybranych trasach głównych z osiedli do centrum, 13) Badanie jakości systemu tras rowerowych, 14) Liczba planów mobilności sporządzonych i wdrożonych przy pomocy Centrum Mobilności przez firmę instytucje, czy organizacje, 15) Liczba miejsc postojowych dla rowerzystów w przestrzeniach publicznych, 16) Natężenie ruchu rowerowego mierzone w 20 punktach miasta, 17) Wpływ inwestycji drogowych na ruch rowerowy, 18) Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży mierzone co roku, 19) Liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta mierzona co roku o tej samej porze, 20) Liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny – badanie raz do roku, 21) Długość ulic zadrzewionych, 22) W obszarze ochrona środowiska powinna być mierzona także zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu NOx, tlenkami siarki i stężenie pyłu zawieszonego PM10 25. Dla obszaru DIALOG SPOŁECZNY powinny zostać przyjęte następujące wskaźniki: 1) Liczba konsultacji społecznych, seminariów i dyskusji publicznych o tematyce transportowej organizowanych w ciągu roku, 2) Liczba osób biorących udział w konsultacjach, seminariach i dyskusjach publicznych w ciągu roku, 3) Stopień zadowolenia mieszkańców z kampanii informacyjnych, przebiegu konsultacji, seminariów i dyskusji oraz ich efektów.
6.	13.05.2013		1. Proponuje się doprecyzowanie priorytetu rozwoju niesamochodowego, o którym mowa w ostatnim akapicie wprowadzenia wraz z dodaniem mierników w części dotyczącej monitorowania WPM. 3. Wprowadzenie zapisu o konkurencyjności cenowej transportu zbiorowego. Propozycja dodania miernika w części dotyczącej monitorowania Wrocławskiej Polityki Mobilności – relacja zmiany ceny najtańszego biletu miesięcznego komunikacji miejskiej do wskaźnika inflacji.
7.	13.05.2013	Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia	3. Określenie perspektywy długoterminowej dla podziału zadań przewozowych na rok 2020 (cele podstawowe) 4. Określenie perspektywy śródkresowej dla podziału zadań przewozowych na rok 2017 oraz wskaźnika zadań przewozowych na poziomie: 65% : 35% dla transportu niesamochodowego i samochodowego indywidualnego (cele podstawowe) 5. Wnioskuję się o jasne określenie , że ruch samochodowy nie powinien się zwiększać (cele podstawowe) 6. Wnioskuję się o wiążące ustalenie obszaru centrum za pomocą mapy lub słownie (całość postanowień obszarów Polityki)

		7. Określenie, że w strefie śródmiejskiej komunikacja zbiorowa, ruch pieszy i rowerowy mają priorytet i określenie tego na mapie albo słownie w tekście 12. Uszczegółowienie zapisu o rezerwach dla parkingów przesiadkowych P&R, tak by powstały w bezpośrednim sąsiedztwie peryferyjnych przystanków komunikacji zbiorowej i pętli tramwajowych (obszar 1:planowanie przestrzenne tiret 12), 14. Dodanie zapisu o rezerwach terenu pod nowe pętle transportu zbiorowego (obszar 1:planowanie przestrzenne tiret 12), 17. Dodanie zapisu dbałość o mobilność za pomocą komunikacji zbiorowej w późnych godzinach wieczornych i nocnych w połączeniach z centrum do miast i gmin aglomeracji (transport zbiorowy), 18. Dodanie zapisu o zapewnieniu możliwości podróży komunikacją zbiorową w czasie niedłuższym niż dojazd samochodem oraz przy najmniejszej lub zerowej liczbie przesiadek między obszarami miasta istotnie funkcjonalnie związanymi (transport zbiorowy), 21. Dodanie zapisu o docelowym zapewnieniu niezwiększenia się czasu najszybszego dojazdu komunikacją zbiorową między poszczególnymi osiedlami w mieście (transport zbiorowy), 22. Ustalenie realizacji inwestycji z zakresu transportu tramwajowego (transport zbiorowy), 23. Ustalenie powstania linii tramwajowych na: Jagodno, przez ulicę Popowicką, Psie Pole a także sięgające istniejących linii do centrów osiedli: Gądów, Klecina, Bartoszowice (transport zbiorowy), 24. Ustalenie, że ilość wozokilometrów pracy przewozów nie może się zmniejszyć z roku na rok (transport zbiorowy), 25. Ustalenie, że wymiana taboru powinna prowadzić do zmniejszania średniego wieku pojazdów (transport zbiorowy), 26. Określenie, że w centrum należy zapewnić dobrą komunikację zbiorową (transport zbiorowy), 27. Określenie, że dobra komunikacja zbiorowa w centrum obejmuje: 1) Połączenie całego centrum ze wszystkimi osiedlami w częstotliwości 15 minut w ciągu co najmniej 12 godzin w ciągu dnia; 2) Odległość do przystanku nie większa niż 250 m z każdego miejsca; 3) Nie dłuższy niż 3 minuty średni czas oczekiwania na dowolny pojazd w ciągu co najmniej 12 godzin w ciągu dnia na każdym przystanku; 29. Ustalenie, że specjalne korytarze to torowiska wydzielone z jezdni lub niezależne od drogi, a także pasy dla autobusów (do obszaru 3:transport zbiorowy tiret 10), 30. Zmiana zapisu do obszaru 3:transport zbiorowy tiretu 11 z „racjonalizacja” na „marszrutyzację”, 33. Określenie czym są obszary wrażliwe i ich zakres, za pomocą mapy oraz słów (obszar 4:transport samochodowy osobowy tiret 9), 36. Dodanie podpunktu: „ściśle egzekwowanie przez właściwe służby przestrzegania przepisów” do obszaru 8: polityka parkingowa, 41. Dodanie podpunktu do obszaru 13: ochrona środowiska: „wprowadzenie opłat za korzystanie z samochodów o wysokiej emisji spalin/ samochodów wyprodukowanych przed 2000 rokiem”, 43. Dodanie do obszaru 13: ochrona środowiska tiretu „systematyczne wprowadzanie zadrzewień wzdłuż ciągów komunikacyjnych”, 45. Ufundowanie grantów badawczych na badania i prace rozwojowe związane z tematem polityki mobilności dla interdyscyplinarnych konsorcjów naukowych i naukowo-społecznych i organizacji pozarządowych (dialog społeczny), 46. Dodanie zapisu o udostępnieniu aktualnych danych związanych z realizacją zadań wynikających z polityki mobilności na otwartych licencjach w formatach powszechnie stosowanych (dialog społeczny), 47. Dodanie zapisu o stworzeniu otwartej platformy gromadzenia, publikowania i analizy danych związanych z realizacją polityki (dialog społeczny),
--	--	--

			48. Wprowadzenie następnych zmian (Monitorowanie realizacji wrocławskiej polityki mobilności): 1) Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży mierzony nie raz na 5 lat w ramach KBR, ale co roku. Wynik pozytywny powinien wynosić powyżej 65%, 2) Stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego mierzony nie raz na 5 lat w ramach KBR, ale co roku. Wynik pozytywny powinien wynosić co najmniej 60%, 3) Stan techniczny torów tramwajowych również powinien być monitorowany ciągle a nie raz na 5 lat. Należy na bieżąco reagować na zły stan wymiana lub remontem, 4) Liczba samochodów wjeżdżających do centrum miasta mierzona nie raz na 5 lat, ale co roku o tej samej porze, 5) Udział ruchu ciężarowego w ruchu miejskim powinien być mierzony co roku o tej samej porze, 6) Analogicznie do długości ulic objętych strefą ruchu uspokojonego powinien być wskaźnik dla długości ulic strefy ruchu ograniczonego (niższa niż 50km/h) oraz wskaźnik długości ulic z nawierzchnią powodującą wytłumienie hałasu powodowanego przez samochody, 7) Miernikiem liczby miejsc postojowych dla rowerów w przestrzeniach publicznych powinien być nie sam ich przyrost w ciągu roku, ale przyrost o określoną wielkość np. 30% w stosunku do poprzedniego roku, 8) Zmiana wskaźnika udziału w budżecie miasta nakładów na infrastrukturę transportową na wskaźnik wskazujący proporcję: udział w budżecie miasta rocznych nakładów na onfrastrukturę transportu zbiorowego i rowerowego w porównaniu do rocznych nakładów na infrastrukturę transportu indywidualnego, 9) Wskaźnik liczby mieszkańców narażonych na nienormatywny hałas komunikacyjny należałoby badać częściej niż raz na 5 lat, najlepiej raz do roku. Należałoby prowadzić badania przed i po każdej inwestycji drogowej, wynik pozytywny to spadek hałasu po inwestycji, 10) Dodatkowy wskaźnik długości ulic zadrzewionych w obszarze ochrona środowiska. Wynik pozytywny to 10% lub więcej do poprzedniego roku, 11) Powinny być mierzone co roku zanieczyszczenia powietrza tlenkiem azotu NOx, tlenkami siarki i stężenie pyłu zawieszonego PM10, 12) Dla obszaru Dialog Społeczny powinny zostać przyjęte następujące wskaźniki: a) Liczba konsultacji społecznych, seminariów i dyskusji publicznych o tematyce transportowej organizowanych w ciągu roku, miernik pozytywny to przyrost z roku na rok, b) Liczby osób biorącej udział w konsultacjach, seminariach i dyskusjach publicznych w ciągu roku, miernik pozytywny to przyrost z roku na rok, c) Stopień zadowolenia mieszkańców z kampanii informacyjnych, przebiegu konsultacji, seminariów i dyskusji oraz ich efektów, miernik pozytywny to 60% zadowolonych osób i z roku na rok powinien się zwiększać, 49. Do obszaru Monitorowanie realizacji wrocławskiej polityki mobilności proponujemy wskaźniki (w związku z nowymi postulatami): 1) Dla obszaru 2: a) Liczba biletów okresowych obowiązujących u więcej niż jednego przezoźnika na obszarze WROM; miernik pozytywny - nie zmniejszająca się liczba co najmniej 2 (min. miesięczny i semestralny) b) Liczba przewoźników na obszarze WROM honorujących powyższe bilety okresowe; miernik pozytywny to co najmniej 3 (w tym przynajmniej 1 prywatny i 1 kolejowy, docelowo wszyscy funkcjonujący) c) Liczba wydarzeń objętych łączeniem biletów z darmowym przejazdem, rosnąca o 15% co roku 2) Dla obszaru 3: a) Liczba połączeń z gwarantowaną przesiadką/zsynchronizowanych połączeń, min. 10% wszystkich po-
--	--	--	--

			łączeń, b) Liczba zsynchronizowanych połączeń z koleją: min. jedna linia w pełni zsynchronizowana per dworzec per kierunek, niezmniejszanie się wskaźnika, c) Czas dojazdu komunikacją zbiorową między obszarami funkcjonalnie powiązanych na poziomie nie większym niż 1.2x czas dojazdu samochodem 3) Dla obszaru 9: a) Procent linii, na których można przewozić rowery: min. 50% poza centrum, docelowo 100% poza centrum, wzrost co 3 lata b) Bezpłatny przewóz rowerów na bilecie okresowym: tak/nie 4) Dla obszaru 10: Liczby skrzyżowań z gwarantowaną przesiadką przez ITS: niezmniejszanie się co roku
8.	13.05.2013	Instytut Rozwoju Terytorialnego	1. Należy podać metodę oceny efektywności wykorzystania komunikacji zbiorowej (II Cele polityki. 1.Cel generalny). 3. Należałoby podać zasady tworzenia i funkcjonowania sieci lądowisk i ich odbiorców – helikopter czy samolot (IV Środki realizacji celów podstawowych 6) Obszar). 4. Należałoby określić aspekty modelowania zachowań komunikacyjnych – ekonomiczne czy eksploatacyjne infrastruktury (IV Środki realizacji celów podstawowych 14) Obszar). 5. Propozycja uzupełnienia przedmiotu analizy o wskaźniki: badanie czasów (dojścia do przystanków, oczekiwania i podróż) oraz porównanie kosztów podróży samochodem i środkami komunikacji zbiorowej z uwzględnieniem kosztów czasu (V Monitorowanie realizacji wrocławskiej polityki mobilności)
9.	9.05.2013	Czesław Palczak (Radny Rady Miejskiej Wrocławia)	1. Czy jest to opracowanie dla potrzeb miasta dla konkretnego wykorzystania czy też dla potrzeb np. funduszy europejskich. 2. Jakie są zaangażowane środki finansowe w to opracowanie? 3. Opracowanie ma postać uniwersalną, oprócz paru wzmianek na temat <i>wrocławskich węzłów, wrocławska polityka</i>, w całym opracowaniu nie ma jednej wzmianki, że chodzi o Wrocław. 4. Wysoki poziom ogólności sformułowań 5. Naukowy język powoduje, że sformułowania są zagmatwane, zagadane i trudne (właściwie treść umyka) 6. Cele podstawowe powinno się określać jasno i krótko 7. Niezrozumiałe zastosowanie pojęcia „ mobilność”, które nie ma odzwierciedlenia w słowniku polskim 9. Na czym polegały działania władz dostosowujące popyt na przejazdy indywidualne do możliwości układu komunikacyjnego , czy dążono do poziomu usług w kom. zb. zachęcających do korzystania z niej, w jaki sposób? 10. Czy odnotowano zmianę, jaka jest najbardziej przydatna i społecznie akceptowalna postać usług w komunikacji zbiorowej? Czy dążono do niej? 11. czy liczone się ze zdaniem mieszkańców ? 12. czy transport w naszym mieście kurczy się czy rozwija? 13. czy tramwaj PLUS wzbogacił ofertę przewozową dla mieszkańców, w jakim stopniu, czy wpłynął na szybkość i możliwość przyspieszenia, zwiększenia prędkości przewozowej? O ile? 14. czy wyznaczono granicę ekologicznej pojemności? 15. czym wytłumaczyć działania organizacyjne w ostatnich latach, jeśli chodzi o komunikację zbiorową? Likwidacja linii autobusowych i tramwajowych przy protestach mieszkańców, 16. pogarszanie się jakości komunikacji przez rozszerzanie się i rozrzedzanie jej częstotliwości – czy to objaw zrównoważonego rozwoju? 17. z czego wynika coroczne zmniejszanie nakładów na komunikację zbiorową? 18. Wroclawska Polityka Mobilności nie ustosunkowuje się do żadnego problemu z Polityki Transportowej z 1999r i dzisiejszych problemów. Występujące wrocławskie problemy komunikacyjne nie zostały wyraźnie

			sformułowane ani wytknięte ani nie zaplanowano środków do ich rozwiązania. 19. Hasło „ Wrocław miastem zrównoważonej mobilności” samo w sobie nic nie określa. 20. Czy wcześniej sformułowane cele podstawowe są wdrażane i w jakim stopniu? 21. Do jakiej konkretnie jakości dążymy, jakie nakłady należy przewidywać w naszym mieście na utrzymanie komunikacji zbiorowej? 22. Czy likwidacja zajezdni służy większej mobilności transportu zbiorowego? 23. W tej postaci opracowanie nikomu i niczemu nie służy i może zająć miejsce na półce. 24. Należy w miejsce przedstawionego projektu dokumentu opracować plany transportowe oraz wieloletnie koncepcje rozwoju komunikacji zbiorowej. Czy takie opracowanie powstało?
10.	9.05.2013	Elżbieta Góralczyk (Radna Rady Miejskiej Wrocławia)	2. Projekt dokumentu jest zbyt ogólny, co może być przyczynkiem do braku możliwości monitorowania jego realizacji. 6. Dopisać w wyrażeniu „ wprowadzanie i egzekwowanie obowiązku budowy parkingów” na obszarach nowej zabudowy poza centrum – „ również w kubaturze budowanych obiektów” 8. W części dotyczącej analizowanych czynników dla czynnika „ badanie zadowolenia mieszkańców z komunikacji zbiorowej” – badanie co 5 to za rzadko, propozycja raz na 3 lata 9. „ Udział ruchu ciężarowego w ruchu miejskim” – propozycja badania co 3 lata

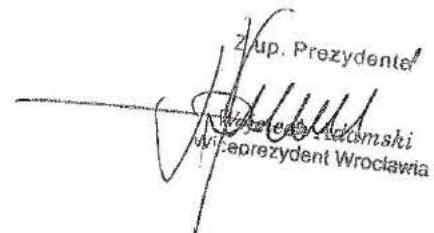

 Zup. Prezydenta
 Wojciech Adamski
 Wiceprezydent Wrocławia

Uwagi uwzględnione w części

Lp.	Data wpływu uwagi/wniosku	Podmiot zgłaszający uwagę/wniosek	Treść uwagi/wniosku
1	2	3	4
1.	13.05.2013	Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski	1. Uwzględnić dostępność: a) w obecnej sytuacji, dla istniejącej zabudowy i lokalizacji miejsc generujących ruch, b) dla planowanych nowych osiedli lub dzielnic – ewentualnie podać wytyczne planistyczne. 4. Wprowadzenie do procesu projektowania i podejmowania decyzji badania relacji kosztów do korzyści. Dodanie do oceny przewozów wskaźników oceniających efekty środowiskowe, zdrowotne, jakości życia oraz osiągalności celów 7. Brakuje sposobów weryfikacji zamierzeń zgodności innych działań z Polityką... Nie ma wskaźników – mierzalnych parametrów stanu środowiska, ani horyzontów czasowych ich osiągnięcia
2.	30.04.2013	Port lotniczy Wrocław	Umieszczenie w części dotyczącej transportu lotniczego dodatkowego działania o brzemieniu: „- zapewnienie dalszego, bezpiecznego rozwoju infrastruktury lotniczej, poprzez racjonalne zagospodarowywanie terenów około lotniskowych, uwzględniających aspekty środowiskowe tj. emisję hałasu otoczenia”
3.	13.05.2013	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddziału we Wrocławiu	2. Proponuje się rozbudowanie sposobu sferowania w ramach WMP z odejściem od znanego z Polityki Transportowej „koncentrycznego” układu stref oraz objęciem strefami całego zakresu terytorialnego Polityki. Strefowanie powinno być zapisane w Polityce Mobilności i stanowić wytyczną dla szczegółowych rozstrzygnięć planistycznych. Proponuje się strefy: strefa 1, strefa 2, strefa 3, strefa 4. Dla każdej ze stref należy określić przykłady działań nakierowanych na osiągnięcie mierzalnych celów zakresu popytowej strony transportu oraz narzędzi realizacji tych działań z zakresu strony podaźowej. Efektywność realizacji PM można określić w oparciu o proste mierniki, na przykład – proporcje czasów obsługi oraz podział modalny pomiędzy obiema strefami aktywności 3. Dla zapewnienia faktycznej realizacji zapisów PM jest koordynacja tego dokumentu z innymi regulującymi funkcjonowanie miasta oraz wykreowanie opracowań uszczegóławiających.
4.	13.05.2013	Wrocławska Inicjatywa Rowerowa	3. Konieczne jest wskazanie w dokumencie listy dokumentów uzupełniających o charakterze planów operacyjnych dla poszczególnych obszarów. 8. Wnosimy o zapisanie w Polityce Mobilności wskaźnika zmniejszania o połowę udziału samochodów w podróżach z obecnych 42% do 20% do 1030 r. W okresie przejściowym, do 2020 r., wskaźnik ten powinien zostać obniżony do 30%. Pozostałe 70% podróży niesamochodowych winno być wykonywanych za pomocą roweru i komunikacji zbiorowej 11.1. W Rozdziale IV w Obszarze 2 – <i>Kształtowanie zrównoważonej mobilności</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: Wymóg posiadania planów mobilności przez firmy zatrudniające ponad 100 pracowników w jednym zakładzie, bądź 500 w różnych zakładach 11.2. W Rozdziale IV w Obszarze 2 – <i>Kształtowanie zrównoważonej mobilności</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: Utworzenie Centrum Mobilności zajmującego się stworzeniem wytycznych, nadzorem, doradztwem i wdrażaniem planów mobilności dla firm i instytucji, a także koordynującym w tym zakresie realizację założeń Polityki Mobilności

			11.4. W Rozdziale IV w Obszarze 2 – <i>Kształtowanie zrównoważonej mobilności</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: stworzenie przez samorząd Wrocławia systemu ulg podatkowych dla firm, organizacji, czy instytucji, wspierających ruch rowerowy, czy poruszanie się na pieszo 17.3. W Rozdziale IV w Obszarze 9 – <i>Transport rowerowy</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: wspieranie rozwoju systemu rowerów miejskich, 21.4. W Rozdziale IV w Obszarze 13 – <i>Ochrona środowiska</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: zwiększenie powierzchni terenów zielonych w strefach ruchu i w pasie drogowym poprzez nasadzenia drzew na parkingach, czy nasadzenia zieleni wzdłuż ulic 21.6. W Rozdziale IV w Obszarze 13 – <i>Ochrona środowiska</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: przywrócenie stanu zadrzewienia dawnych alei przyulicznych, a także wykonanie nowych nasadzeń drzew wzdłuż dróg 21.9. W Rozdziale IV w Obszarze 13 – <i>Ochrona środowiska</i> należy uwzględnić następujące środki realizacji celów podstawowych: ochrona i odbudowa zielonych korytarzy,
4.	13.05.2013		2. Dla obszaru 5 – <i>Transport samochodowy osobowy</i> propozycja dodania zapisów określających relacje pomiędzy taryfami opłat parkingowych a komunikacją miejską wraz z dodaniem odpowiednich mierników w części dotyczącej monitorowania Wrocławskiej Polityki Mobilności.
5.	13.05.2013	Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia	1. Jasne określenie, że należy zmniejszyć popyt na transport samochodowy (cele Polityki) 2. Wnioskuję się o podział zadań przewozowych między transportem niesamochodowym a samochodowym indywidualnym na poziomie: 70% : 30% (cele podstawowe) 11. Dodanie do obszaru 1: planowanie przestrzenne tiret 11, sformułowania „i stosowanie innych niż technicznych elementów ochrony akustycznej (np. zadrzewień)” 15. Dodanie zapisu łączenia biletów na wydarzenia w mieście z darmową komunikacją zbiorową dla posiadaczy prawa jazdy- nie tylko dla wydarzeń kulturalnych (kształtowanie zrównoważonej mobilności) 19. Dodanie zapisu o stwarzaniu systemu połączeń z przesiadkami gwarantowanymi (transport zbiorowy), 28. Zmiana zapisu do obszaru 3: transport zbiorowy tiretu 3 na: „zapewnienie wygodnych dojazdów pieszych do przystanków i węzłów transportu zbiorowego oraz zapewnienie wysokiej dostępności przystanków transportu zbiorowego 32. Określenie, że w strefie śródmiejskiej przez odpowiednią organizację ruchu, należy zniechęcać kierowców samochodów do wykorzystywania w celach tranzytowych ulic obszaru poza wybranymi ciągami (transport samochodowy osobowy) 37. Dodanie zapisu o zapewnieniu możliwości bezpłatnego przewozu rowerów w komunikacji zbiorowej dla posiadacza ważnego biletu okresowego (transport rowerowy), 40. Dodanie do obszaru 13: ochrona środowiska następujących tiretów: 1) Tworzenie w mieście stref o prędkości ograniczonej do 30 lub 40 km/h i dopasowanie do niej sygnalizacji świetlnej na kolejnych skrzyżowaniach, 2) Systematyczne zmniejszanie szerokości dróg poprzez zewężanie szerokości pasów drogowych lub tworzeniu z nich pasów rowerowych, 3) Stosowanie wysokiej jakości nawierzchni przy projektowaniu nowych i modernizowaniu istniejących dróg. 42. Dodanie zapisu o zaplanowaniu strefy ekologicznej opartej na zakazach ruchu dla samochodów o określonej emisji spalin (ochrona środowiska). 44. Dodanie do obszaru 14: monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych tiretu „identyfikacja i monitoring potrzeb spójnych funkcjonalnie lub celowo ruchu miejskiego np. ruchu studenckiego połączona z regularną akomodacją transportu zbiorowego do zmian w strukturze potrzeb np. co semestr wedle planów uczelni”.
6.	13.05.2013	Instytut	2. Należy określić struktury organizacyjne oraz zasady ich funkcjonowania, które wspomagałyby aglomeracji i

		Rozwoju Terytorialnego	regionalnych systemów transportu zbiorowego (IV Środki realizacji celów podstawowych 3) Obszar.
7.	09.05.2013	Czesław Palczak (Radny Rady Miejskiej Wrocławia)	8. Należy powrócić do poprzedniego dokumentu, ocenić jego przydatność, stopień wdrożenia, celowość, ewentualne błędy.
8.	09.05.2013	Elżbieta Góralczyk (Radna Rady Miejskiej Wrocławia)	3. Czy zbyt ogólne sformułowania w tym dokumencie będą stanowić wystarczającą podstawę do wytyczania zadań, ich realizacji o monitorowania. 4. Brak jest procedur dotyczących realizacji celów w nim zawartych. 5. Prawie wcale nie ma mowy o transporcie kolejowym i wodnym. 7. W transporcie rowerowym sprzeciw wobec niepokojących trendów wprowadzania ciągów rowerowych na istniejące chodniki, postulat wyznaczania samodzielnych ścieżek i systemu tras rowerowych.


 Zup. Prezydenta
 Andrzej Adamczak
 wiceprezydent Wrocławia

Załącznik nr 4
do Zarządzenia Nr ~~700~~ 13
Prezydenta Wrocławia
z dnia ~~24 czerwca~~ 2013 r.

Uwagi wniesione po 13 maja 2013r.

Lp.	Data wpływu uwagi/wniosku	Podmiot zgłaszający uwagę/wniosek	Uwagi
1	2	3	4
1.	14.05.2013	Generalna Dyrekcja Dróg Kra- jowych i Autostrad	Uwaga wniesiona po terminie
2.	14.05.2013	Zarząd Powiatu Wrocławskiego	Uwaga wniesiona po terminie
3.	25.05.2013		Uwaga wniesiona po terminie

Z upr. Prezydenta


Wincenty Adamski
Prezydent Wrocławia