

Raport nr 4

Raport z 3. etapu konsultacji społecznych
Planu Zrównoważonej Mobilności
Miejskiej dla Wrocławia

Wrocław, listopad 2018

Dokument przygotowany przez



Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Tadeusz Mincer, Paulina Popiół



Wykonawca generalny:
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Spis treści

1. Wstęp	4
1.1. Cel 3. etapu konsultacji.....	4
1.2. Opis 3. etapu konsultacji.....	4
2. Warsztaty z interesariuszami – 11.10.2018	5
2.1. Opis warsztatów	5
2.2. Ogólne uwagi do PZMM	5
2.3. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących przestrzeni	6
2.4. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących zarządzania i szybkości	6
2.5. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących bezpieczeństwa i komfortu	7
2.6. Uwagi do wskaźników monitorowania całości PZMM.....	8
3. Warsztaty z mieszkańcami – 18.10.2018	9
4. Warsztaty z mieszkańcami – 25.10.2018	11
5. Konkluzje	13

1. Wstęp

1.1. Cel 3. etapu konsultacji

Trzeci – i ostatni – etap konsultacji miał na celu zebranie uwag do projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) oraz do towarzyszącego mu projektu Prognozy Oddziaływania na Środowisko.

Na podstawie prac podczas pierwszego i drugiego etapu autorzy stworzyli dokument uwzględniający z jednej strony potrzeby interesariuszy i mieszkańców, z drugiej zaś strony – oczekiwania i plany Urzędu Miejskiego.

Podczas ostatniego etapu celem było zaprezentowanie i wypromowanie dokumentu oraz zebranie szczegółowych uwag. Zależało nam na dotarciu do mieszkańców, którzy wcześniej nie mieli okazji uczestniczyć w procesie konsultacji oraz wyjaśnieniu ewentualnych nieporozumień dotyczących zawartości dokumentu.



1.2. Opis 3. etapu konsultacji

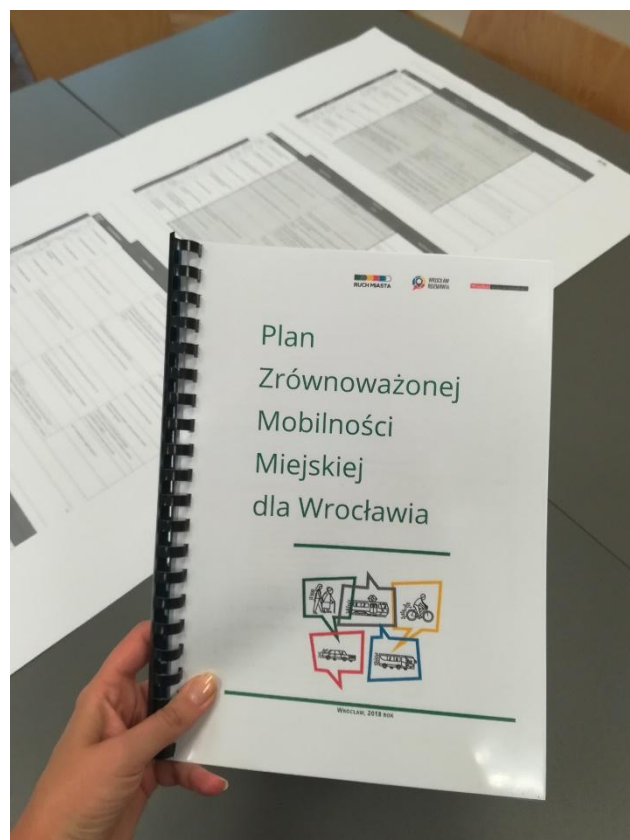
Planując trzeci etap konsultacji, zamierzaliśmy zorganizować trzy spotkania warsztatowe dla wszystkich zainteresowanych.

Zdecydowaliśmy, że jedno z tych spotkań będzie poświęcone interesariuszom – by przedstawić im ostateczną wersję dokumentów oraz podsumować dotychczasową współpracę. Pozostałe dwa spotkania skierowane były do

mieszkańców i miały przede wszystkim charakter informacyjny.

Informacja o spotkaniach, zgodnie z planem promocji, była umieszczona w mediach elektronicznych, tradycyjnych, dystrybuowana przy pomocy plakatów, newsletterów oraz informacji w pojazdach MPK. Spotkania odbyły się w następujących terminach:

- 11.10.2018, godz. 17.00 – spotkanie z interesariuszami;
- 18.10.2018, godz. 17.00 – spotkanie z mieszkańcami;
- 25.10.2018, godz. 17.00 – spotkanie z mieszkańcami.



2. Warsztaty z interesariuszami – 11.10.2018

2.1. Opis warsztatów

Warsztaty podzielone zostały na trzy etapy:

1. prezentację dokumentu,
2. dyskusję ogólną nad PZMM,
3. pracę warsztatową nad 7. częścią PZMM: „Monitorowanie realizacji PZMM”.

Spotkanie rozpoczęła prezentacja podsumowująca dotychczasową współpracę z interesariuszami oraz omawiająca powstały dokument. Szczególny nacisk w prezentacji położony został na podział obszarów i celów szczegółowych, a także przybliżenie roli Pakietów w realizacji PZMM.

Druga część spotkania przybrała charakter moderowanej dyskusji nad PZMM, podczas której interesariusze zgłaszali ogólne uwagi do dokumentu.

Trzeci etap spotkania zakładał pracę w czterech grupach, mającą na celu ocenę przez interesariuszy wskaźników służących monitorowaniu realizacji PZMM. Po krótkim omówieniu ogólnych zasad monitorowania PZMM, każda z grup otrzymała wydrukowaną planszę z opisem danego obszaru oraz z czynnikami, które będą podlegały analizie przy monitorowaniu PZMM.

Do uwzględnionych obszarów zaliczono:

1. Przestrzeń:
 - a. Miasto Przestrzennie Skoordynowane,
 - b. Miasto Przestrzeni Zorganizowanej,
2. Zarządzanie i Szybkość:
 - a. Miasto Szybkich Przemieszczeń,
 - b. Miasto Systemów Zintegrowanych,
3. Bezpieczeństwo i Komfort:
 - a. Miasto Bezpieczne w Ruchu,
 - b. Miasto Komfortowej Podróży,
4. Ogólne wskaźniki PZMM.

Po omówieniu danego obszaru każda z grup otrzymywała planszę kolejnego obszaru, dzięki czemu każdy uczestnik spotkania miał możliwość zgłoszenia uwag do wszystkich wskaźników.

Podczas spotkania dostępne były formularze zgłaszania uwag oraz wydrukowane PZMM i POŚ do wglądu.

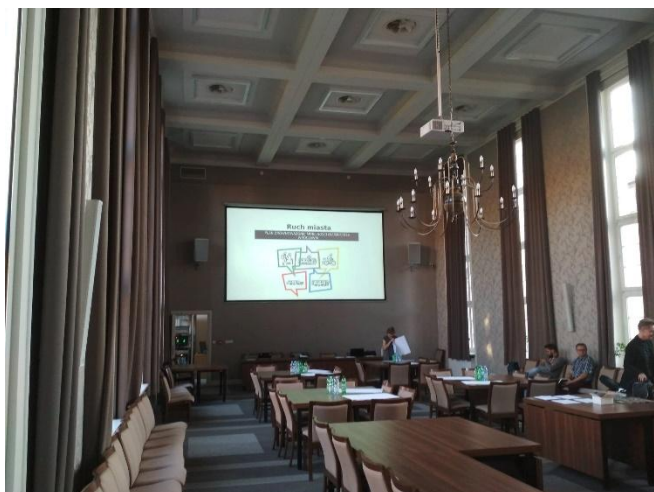
W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele 11 instytucji oraz studenci Instytutu Historycznego, specjalizacji regionalistyka. Po spotkaniu stworzono notatkę, która została przesłana do uczestników celem sprawdzenia i ewentualnego uzupełnienia.

2.2. Ogólne uwagi do PZMM

Po prezentacji ogólnych założeń PZMM odbyła się moderowana dyskusja, podczas której zgłoszono następujące uwagi:

- Brak listy inwestycji z kwotami – czy ona się jeszcze pojawi? W dyrektywach unijnych zwraca się uwagę na plan wdrożeniowy (*implementation plan*), a w zaproponowanym PZMM go nie ma. Wiele z zapisów Polityki Mobilności nie jest realizowanych wprost, więc może być podobnie z PZMM, jeśli nie będzie planu inwestycyjnego z budżetem. Nie chodzi o wypisanie konkretnej listy inwestycji, ale konieczne jest uzupełnienie dokumentu o bardziej precyzyjną część.
- Jeśli jeden z wskaźników nie jest realizowany, kto będzie go „rozliczał”? Czy istnieje jakieś ciało, które będzie monitorować wszystkie wskaźniki?
- Zawarcie w dokumencie „konkretów”, np. w „programie tramwajowym” – konkretem byłoby tworzenie przystanków wiedeńskich (a nie podanie ich dokładnych lokalizacji wraz z budżetem).
- Pewne działania są już opisane bardzo szczegółowo, inne zaś są bardzo ogólne. Istnieje duża różnica między opisami działań w samym dokumencie.

- PZMM powinien być połączony z Diagnozą. Powinna to być spójna całość.
- Niejasność w tabeli: jednostki realizujące oraz kompetencje jednostek realizujących, np. dwie jednostki są odpowiedzialne za budowę chodników. W związku z tym tabela z przypisaniem odpowiedzialności się rozmywa. Może należałoby wpisać lidera koordynacji prac nad danym działaniem, bądź też zapisać w planie zalecenia, która z jednostek powinna za co odpowiadać.
- Dużo ogólników, np. program szybkiego reagowania – w planie nie powinno być wpisane zrealizowanie w ciągu tych 5 lat samej analizy.



- Konieczność zastanowienia się nad przeformułowaniem czynnika lub parametru (BZM jest tego świadome).

Czynnik 2:

- „Dostępność mieszkańców do przystanków KZ w MPZP, zgodnie z wytycznymi Studium” – **parametr** – „liczba mieszkańców w MPZP w strefie dojazdu do przystanków KZ” - należy zamienić na procent mieszkańców.
- **Miernik** – „Pozytywny – przyrost w ciągu roku” należy zamienić na „powyżej 50% – pozytywny”.

Czynnik nr 14:

- „Liczba zadań związanych z porządkowaniem podwórek” – dopisać „nie dotyczy strefy A”.
- **Parametr** – „liczba zadań” zmienić na „liczba podwórek”.

Czynnik nr 15:

- „Liczba zadań ulepszających dostępność pieszą i rowerową centrum i śródmieścia (wraz z listą)” – komentarz: czynnik ten jest za mało konkretny.
- **Miernik** – „pozytywny – przyrost w ciągu roku” zamienić na „procent względem poprzedniego roku” LUB określić minimalną liczbę zadań w roku.

2.3. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących przestrzeni

Czynnik nr 1:

- „Liczba planów miejscowych sporządzonych w oparciu o analizy dostępności do komunikacji zbiorowej”
- **Parametr** „Liczba uchwalonych planów” – przyrost powinny zapewniać tylko te plany, które w 100% oparte są na analizie dostępności do komunikacji zbiorowej. (Obecnie są to wszystkie plany, ale problem stanowią wcześniejsze plany miejscowe, które niekoniecznie uwzględniają te analizy).

2.4. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących zarządzania i szybkości

Czynnik nr 3:

- „Długość linii tramwajowych i autobusowych” – należy rozdzielić linie tramwajowe i autobusowe.

Czynnik nr 5:

- „Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych – tramwaje” – średnia prędkość tramwajów jest niższa niż autobusów, co jest

sprzeczne z przyjętym priorytetem rozwoju transportu tramwajowego.

- Ponadto zasugerowano dodanie nowego czynnika „Średnia prędkość przejazdu tramwajów przez centrum” oraz „Liczba przystanków na żądanie dla tramwajów”.

Czynnik nr 10:

- „Liczba zadań związana z obniżeniem krawężników” – jest to niejasne, lepszym czynnikiem byłaby liczba miejsc, gdzie dokonano obniżenia krawężników.

Czynnik nr 11:

- „Liczba »dużych« zadań inwestycyjnych związanych ze zmianą sposobu przekroczenia jezdnii (przejścia naziemne)” – określenie „dużych” jest mało konkretne.

Czynnik nr 12:

- „Liczba m² wyremontowanych chodników” – należy doprecyzować, czy chodzi o załatwienie dziur, czy wymianę całej nawierzchni.

Ponadto interesariusze wnioskowali o uwzględnienie następujących nowych czynników:

- długość szybkich tras rowerowych (liczba km, przyrosty w ciągu roku),
- długość ciągłych tras rowerowych (liczba km, przyrosty w ciągu roku),
- długość „zielonej fali” dla rowerzystów (nie podano proponowanego parametru),
- odległość pomiędzy przystankami tramwajowymi (nie podano proponowanego parametru, sugerowano, że im częściej, tym wolniejsze tramwaje),
- liczba kilometrów tras rowerowych łączących gminy w aglomeracji wrocławskiej (liczba km, przyrosty w ciągu roku),
- liczba sprzedanych biletów okresowych w komunikacji aglomeracyjnej (nie podano proponowanego parametru),

- częstotliwość połączeń kolejowych aglomeracyjnych (nie podano proponowanego parametru).

2.5. Uwagi do wskaźników z obszarów dotyczących bezpieczeństwa i komfortu

Czynnik nr 17:

- **Parametr** – być może poza liczbą dzieci, parametrem powinna być też liczba szkół objętych programem albo liczba klas, które zostały objęte tym programem,
- **Miernik** (patrz powyżej) – sformułowanie „pozytywny – przyrost w ciągu roku” jest bardzo lakoniczne i niewiele mówiące (odnosi się to do każdego czynnika, w którym pojawia się to sformułowanie; obecnie np. w czynniku nr 17 wzrost o jednego ucznia, będzie oznaczał, iż analizowany czynniki zostanie oceniony pozytywnie; przy takim ogólnym sformułowaniu gubi się skalę, a z drugiej strony powodujemy, że każdy – nawet najmniejszy – wzrost, będzie uznany za sukces); należałoby go zastąpić liczbami określającymi wzrost, np. co roku 1000 nowych uczniów albo co roku 15% wrocławskich szkół, albo wzrost o ileś procent, dzieci, szkół.

Czynnik nr 18:

- **Parametr** – ta sama uwaga, co przy nr 17.
- **Miernik** – te same uwagi, co przy nr 17.

Czynnik nr 19:

- **Parametr** – ta sama uwaga, co przy nr 17.
- **Miernik** – te same uwagi, co przy nr 17.

UWAGA do **czynników nr 18 i 19** – powinny być połączone, jeśli chodzi o parametry i mierniki, tzn. liczba szkół objętych audytem bezpieczeństwa musi być równa liczbie szkół, dla których wdrożono działania poprawiające bezpieczeństwo. Oczywiście w przypadku, gdy audyt wykaże potrzebę zmian. Równa liczba szkół objętych audytem i tych, w których wdrożono działania, nie musi być równa w danym

cyklu pomiarów, ale powinna się zgadzać w okresie 5-letnim, czyli np. jeśli przez 5 lat przeprowadzono audyt w 50 szkołach, to w tym samym czasie liczba szkół, w których wdrożono działania, też będzie wynosić 50. W poszczególnych latach te wartości mogą się różnić.

Czynnik nr 20:

- **Analizowany czynnik** – czy azyle w nawiasie podane są jako przykład? Jeśli tak, to trzeba dopisać np. „i/lub” oraz wymienić kilka innych możliwości uspokojenia ruchu; teraz można odnieść wrażenie, że chodzi tylko o azyle.
- **Parametr** – nie liczba zadań, a liczba miejsc.

Czynnik nr 21:

- **Miernik** – jest: „Pozytywny – spadek liczby ofiar”, powinno być: „0 ofiar śmiertelnych” (czyli miernik powinien być 0-1, jak w przypadku np. 31 i 32) i być może powinno się uwzględnić również liczbę rannych (miernikiem byłby wtedy spadek liczby rannych).

Czynnik nr 22:

- Zastanowić się, czy nie dodać jeszcze jednego czynnika „liczba kolizji drogowych”, oczywiście jako osobny czynnik – odrębny od wypadków.

Czynnik nr 23:

- **Parametr** – obecnie jest „długość ulic w km”, powinno się zaznaczyć, że mówimy o kilometrach ulic, na których rzeczywiście wprowadzono elementy uspokojenia ruchu, a nie tylko znaki drogowe; często właśnie tak się mierzy kilometry ulic – objętych znakiem, a nie tych, na których faktycznie pojawiły się elementy uspokojenia ruchu.

UWAGA do **czynników nr 20 i 23** – te czynniki należy w jakiś sposób połączyć i zintegrować, jeśli chodzi o parametry i mierniki; muszą być spójne.

Czynnik nr 24:

- należy usunąć ten czynnik – jako niemiarodajny, mało obiektywny i niewiele wnoszący, a pochłaniający sporo zasobów.

Czynnik nr 31:

- Co to znaczy tramwaj niskopodłogowy – czy Moderus jest niskopodłogowy?

Czynnik nr 33:

- Jasno zaznaczyć, że chodzi o zwiększenie częstotliwości, a nie samą zmianę, która może być wyrażona również poprzez spadek częstotliwości.

Czynnik nr 34:

- **Parametr** – nie: „liczba zmian”, lecz: „liczba doposażonych/wybudowanych z wiatą przystanków”.

2.6. Uwagi do wskaźników monitorowania całości PZMM

Uwaga dotycząca wszystkich mierników, w których występuje sformułowanie „pozytywny – przyrost w ciągu roku” (odnośnie **czynników nr 17-35**) – jest to bardzo lakoniczny i niewiele mówiący zwrot.

Obecnie np. w czynniku nr 17 wzrost o jednego ucznia będzie oznaczał, iż analizowany czynnik zostanie oceniony pozytywnie. Przy takim ogólnym sformułowaniu gubimy skalę działań, a z drugiej strony powodujemy, że każdy – nawet najmniejszy wzrost, będzie uznany za sukces.

Odnosząc się do przykładu z czynnika nr 17, należałoby go zastąpić liczbami określającymi wzrost, np. co roku 1000 nowych uczniów albo co roku 15% wrocławskich szkół, albo wzrost o ileś procent dzieci, szkół.

Czynnik nr 36:

- „Udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie

podróży z rozbiem na poszczególne środki transportu” – doprecyzować: podróże na terenie miasta (wrocławianie + wjeżdżający).

Czynnik nr 36:

- Jedna uwaga do wartości wskaźników – bardziej zaostrzyć progi oceny niedostatecznej, tj. ustawić na wartość równą zbadanej w ramach KBR2018 – ma być lepiej.

Czynnik nr 37:

- „Liczba mieszkańców w strefie dojazdu 300 m od przystanku (tramwajowego)” powinna być analizowana ŁĄCZNIE z odpowiednio zaproponowaną częstotliwością kursowania z tych przystanków.
- Uwaga zgłoszona dwukrotnie i raczej popierana przez pozostałych uczestników.

Czynnik nr 38:

- „Liczba mieszkańców w strefie dojazdu 300 m od przystanku (autobusowego)” powinna być analizowana ŁĄCZNIE z odpowiednio zaproponowaną częstotliwością kursowania z tych przystanków.
- Uwaga zgłoszona dwukrotnie i raczej popierana przez pozostałych uczestników.

Czynnik nr 38:

- Nie ma zgody na ocenę (3) dla „bez zmian”, a tym bardziej dla wartości ujemnych (ocena 2 i 1). Gradacja powinna być identyczna, jak dla tramwajów (czynnik nr 37). Chodzi o to, aby pracę autobusów przesuwać w inne rejony Wrocławia (nie zmniejszać), a nie zastępować tramwajową.
- Uwaga zgłoszona dwukrotnie i raczej popierana przez pozostałych uczestników.

3. Warsztaty z mieszkańcami – 18.10.2018

Spotkanie podzielone było na dwie części. Pierwszą część stanowiła prezentacja przedstawiająca proces powstawania PZMM oraz główne obszary dokumentu. Prezentacja, mająca na celu omówienie założeń PZMM przybliżyła również towarzyszącą PZMM Prognozę Oddziaływania na Środowisko (POŚ), sposób zgłaszania uwag do dokumentu oraz najczęściej zadawane pytania dotyczące PZMM.



Druga część spotkania miała charakter warsztatowy. Ze względu na liczbę uczestników (w spotkaniu wzięło udział 5 osób) prowadzący zdecydowali się na pracę w jednej grupie. Bazując na wydrukowanej planszy – tabeli 6.1. z PZMM: „Kolejność działań w poszczególnych Celach zgodnie z rangą ich realizacji” oraz opisach obszarów z PZMM – mieszkańcy dyskutowali na temat tytułów działań oraz ich priorytetyzacji. Uczestnicy zgłaszali również swoje komentarze dotyczące poszczególnych działań, obszarów oraz całego dokumentu.



Poniżej wyszczególniono listę uwag mieszkańców do tabeli 6.1.:

- 2.1.1. „Wrocławski Program Tramwajowy”:
 - prośba o wytłumaczenie, czym jest Wrocławski Program Tramwajowy,
 - prośba o wymienienie w PZMM propozycji planowanych inwestycji (podanie przykładowych tras tramwajowych, które powinny powstać; wypisanie przykładowych działań do realizacji/rozwiązań, które należy wprowadzać, np. tworzenie przystanków wiedeńskich).
- 2.1.2. „Rozwijanie transportu zbiorowego w powiązaniu z nowymi obszarami zamieszkania i pracy”:
 - podkreślenie konieczności analizy skupisk miejsc pracy, a nie tylko zamieszkania mieszkańców – istotne, by konsultacje społeczne nie skupiały się tylko na mieszkańcach danej dzielnicy, ale i pracownikach (przykład Ołtaszyna),
 - plany miejscowe dla biurowców powinny zawierać wskazania konieczności lokalizowania miejsc postojowych dla rowerów w budynkach.
- 4.1.3. „Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym”:
 - kampania ta powinna dotyczyć zarówno dzieci, jak i dorosłych – nie powinno to być „najmniej pilne” działanie, zdaniem mieszkańca należy przenieść to działanie do pakietu nr 1.
- 3.3.1. „Przestrzeń wspólna w najbliższym otoczeniu – uporządkowanie parkowania na wniosek”:
 - prośba o wykreślenie z tytułu działania sformułowania „na wniosek”.
 - propozycja objęcia całego Wrocławia strefą parkowania.
- 3.3.2. „Zagospodarowanie podwórek – uporządkowanie wraz z poprawą warunków społecznej integracji”:
 - prośba o wytłumaczenie, gdzie po zagospodarowaniu podwórek powinni parkować mieszkańcy.
- 4.2.3. „Audyt bezpieczeństwa w rejonie szkół (istniejących oraz na etapie projektu)”:
 - prośba o włączenie do konsultacji z przedstawicielami instytucji mieszkańców jako jednej ze stron.
- 5.2.1. „Analiza węzłów przesiadkowych pod kątem powiązań pomiędzy przystankami komunikacji zbiorowej”:
 - celem nie jest sama analiza – zapis należy rozszerzyć o wprowadzenie zmian na podstawie analizy.
- 5.3.1. „Porozumienia pomiędzy różnymi przewoźnikami umożliwiające zachowanie spójności taryfowej w obszarze miasta”:
 - literówka: należy wykreślić „z”.
- 9.1.3. „Kampania informacyjna dla turystów”:
 - prośba o włączenie do pakietu nr 1 działania, które wzbogaciłoby taryfę biletową o bilety grupowe dla turystów (np. pięcioosobowa grupa) – takie działanie jest bowiem łatwe do zrealizowania.
- 9.2.3. „Działania promocyjne, np. dofinansowania do biletów okresowych dla zakładów pracy (podróże służbowe)”:
 - prośba o zawarcie biletów okresowych dla zakładów pracy jako jednego z priorytetowych działań w tym planie.
- 4.1.1 „Elementy uspokojenia ruchu w mieście”:
 - zamienić kolejnością z 4.1.2 „Audyt bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem

możliwości poprawy)” – chodzi tu o zmianę numerów działań.

- 4.1.2 „Audyty bezpieczeństwa (ocena miejsc niebezpiecznych pod kątem możliwości poprawy)”:
 - prośba o poszerzenie działania o plan naprawczy – dodanie działań zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym na głównych arteriach miasta.

Podczas spotkania dostępne były formularze zgłaszania uwag oraz wydrukowane PZMM i POŚ. W spotkaniu wzięło udział 5 mieszkańców.

4. Warsztaty z mieszkańcami – 25.10.2018

Podobnie jak spotkanie 18.10.2018 roku, warsztaty podzielone zostały na dwie części. Pierwsza część zaplanowana została w formie prezentacji PZMM przybliżającej historię jego powstania, obszary, z których składa się dokument i dotychczasowe pytania mieszkańców dotyczące PZMM. Druga część o charakterze warsztatowym zakładała pracę w mniejszych grupach. W spotkaniu wzięło udział 12 mieszkańców.



Omówienie podczas prezentacji założeń i głównych obszarów PZMM stanowiło dla mieszkańców okazję do zadawania pytań i wypowiedzania swoich obaw względem PZMM. Uczestnicy w pierwszej części spotkania wygłosili

również postulaty zmian do wprowadzenia w celu usprawnienia mobilności w mieście.

Wśród pytań i komentarzy dotyczących PZMM oraz konsultacji społecznych wymieniono:

- obawę, czy PZMM zostanie przyjęty przez nową Radę Miejską,
- obawę dotyczącą realizacji działań PZMM przez władze miasta – wypowiedź ta motywowana była przywołaniem sytuacji Wrocławskiej Polityki Mobilności z 2013 roku, która zdaniem uczestniczki spotkania nie jest realizowana przez miasto,
- pytanie o różnicę między Wrocławską Polityką Mobilności a PZMM,
- pytanie o to, czy PZMM wzorowany był na innych dokumentach tego typu z Polski i z zagranicy oraz czy czerpano z doświadczeń mobilności innych miast polskich i zagranicznych,
- pytania dotyczące sposobu promocji konsultacji społecznych Ruchu Miasta.

Do ogólnych pytań i komentarzy dot. mobilności we Wrocławiu należały:

- pytanie o częstotliwość przeprowadzania Kompleksowych Badań Ruchu,
- postulat konieczności poprawy systemu ITS w celu zniwelowania czerwonych fal (dla samochodów oraz pieszych).

Po sesji pytań i odpowiedzi przeprowadzono pracę w dwóch grupach. Mieszkańcy prosili o wyjaśnienie tytułów działań z tabeli 6.1. „Kolejność działań w poszczególnych Celach zgodnie z rangą ich realizacji”. Omówienie poszczególnych działań stało się okazją do rozmowy na temat zidentyfikowanych przez uczestników problemów w mieście i na poszczególnych osiedlach.



Mieszkańcy zwrócili uwagę m.in. na:

- konieczność monitorowania przez miasto stanu rowerów miejskich;
- znaczenie budowania przez miasto świadomości sposobu kształtowania podwórek przez władze spółdzielni;
- wagę analizy miejsc zgłoszonych przez mieszkańców do projektów WBO – tak, aby miasto (lub inne podmioty) nie zagospodarowywało potencjalnych miejsc realizacji projektów WBO na inne cele.



5. Konkluzje

Celem trzeciego etapu konsultacji z mieszkańcami była z jednej strony prezentacja pierwszej publicznej wersji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, z drugiej zaś zebranie uwag i sugestii, które mogą wpłynąć na zmiany w dokumencie i powstanie ostatecznej wersji, przede wszystkim w obszarze monitorowania realizacji PZMM. Pojawiło się wiele zasadnych wniosków, których zrealizowanie może poprawić klarowność, spójność i logikę całego dokumentu.

Konsultacje były również okazją do odpowiedzi *ad hoc* na pojawiające się pytania, czy to ze strony interesariuszy, czy też mieszkańców. Sporo kwestii zostało wyjaśnionych, doprecyzowanych i przedyskutowanych.

Należy zwrócić uwagę na niską frekwencję, zwłaszcza ze strony mieszkańców, pamiętając jednak, iż PZMM jest dość obszernym i niełatwym dokumentem. Dlatego też jego konsultowaniem zainteresowane były przede wszystkim osoby na co dzień zajmujące się mobilnością we Wrocławiu.

Warto podkreślić, iż trzeci etap konsultacji był dopełnieniem pierwszego i drugiego etapu, a na każdym z nich PZMM był współtworzony przez interesariuszy i mieszkańców. W związku z tym dyskusje były bardzo merytoryczne, a proponowane zmiany były wynikiem znajomości założeń PZMM i treści samego dokumentu.

Uczestnicy za największą słabość PZMM uznali zbyt małą liczbę konkretów i zbyt dużą ogólność oraz brak planu finansowego. Największe uznanie wzbudził partycypacyjny sposób powstania PZMM oraz holistyczne ujęcie wszystkich problemów. Uczestnicy konsultacji podkreślali przejrzystą prezentację treści, jasne określenie celów, działań i sposobów monitorowania PZMM, a także zgodność PZMM z polityką mobilności i europejskimi dyrektywami.



Pełne zestawienie zgłoszonych uwag i opinii przekazywanych w formie pisemnej znajduje się w załączniku pn.:

„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”**

będącego równocześnie załącznikiem do pisemnego podsumowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla dokumentu Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia.