

---

# Raport nr 2

## 1 Etap Konsultacji Społecznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia

---

---

Wrocław, 25 czerwca 2018 r.

Dokument przygotowany przez



Anna Cwynar, Krzysztof Nowak, Tadeusz Mincer



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

---

<b>1. Wstęp</b>	<b>4</b>
<b>2. Część 1 - Założenia</b>	<b>4</b>
2.1. Kontekst realizowanych działań	4
2.2. Cel konsultacji	4
2.3. Interesariusze	4
2.4. Promocja	5
<b>3. Część 2 - Opis Konsultacji</b>	<b>6</b>
3.1. Konsultacje z mieszkańcami, 15.05.2018	6
3.2. Konsultacje z interesariuszami, 24.05.2018	14
3.3. Konsultacje z interesariuszami, 06.06.2018	21
<b>4. Część 3 - Konkluzje</b>	<b>27</b>

---

## 1. Wstęp

Raport jest podsumowaniem 1 etapu konsultacji społecznych dotyczących Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia (dalej jako PZMM). Zostały zorganizowane 3 spotkania konsultacyjne. Jedno z nich było otwarte dla wszystkich mieszkańców, dwa pozostałe dla zidentyfikowanej grupy interesariuszy. Celem spotkań było zapoznanie uczestników z założeniami PZMM, korzyściami, jakie wiążą się z jego sporządzeniem i wdrożeniem oraz zebranie opinii, propozycji uczestników spotkań związanych z poprawą mobilności miejskiej.

Konsultacje zostały zorganizowane zgodnie z Uchwałą nr XIX/387/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Wrocławia, Zarządzenie Prezydenta Wrocławia z dnia 26 stycznia 2017 r. w sprawie zasad i trybu prowadzenia konsultacji z mieszkańcami Wrocławia oraz wytycznymi Biura ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia.

## 2. Część 1 - Założenia

### 2.1. Kontekst realizowanych działań

W roku 2013 Rada Miejska Wrocławia przyjęła Wrocławską Politykę Mobilności (dalej jako WPM) jako najważniejszy dokument strategiczny o transporcie w mieście. Głównym celem WPM jest uczynienie transportu we Wrocławiu bardziej zrównoważonym. Opracowywany PZMM dla Wrocławia ma być dokumentem uszczegóławiającym i określającym działania, które muszą zostać podjęte w celu realizacji założeń WPM. Zgodnie z unijnymi wytycznymi dotyczącymi opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej nowoczesne planowanie, w odróżnieniu od "tradycyjnego" skoncentrowane ma być na ludziach - a nie na samym ruchu. W odniesieniu do konsultacji oznacza to, że przygotowanie PZMM musi odbyć się w sposób partycypacyjny - z udziałem mieszkańców, uwzględniając ich interesy oraz potrzeby.

### 2.2. Cel konsultacji

Konsultacje są podzielone na trzy etapy. Celem pierwszego etapu było poinformowanie mieszkańców o założeniach PZMM oraz zebranie

potrzeb i oczekiwań względem planu. Dzięki zebranych opiniom, a także realizowanym badaniom społecznym oraz diagnozie stanu aktualnego, powstały założenia do planu. Na pierwszym etapie konsultacji mieszkańcy uzyskali informację czym jest PZMM i jakie korzyści wynikają z jego opracowania i wdrożenia. Wrocławianie mieli możliwość podzielenia się oczekiwaniami względem dokumentu oraz określenia swoich potrzeby, a także wskazania barier związanych z poruszaniem się po mieście. Zebrane opinie oraz prowadzone jednocześnie badania społeczne posłużyły jako punkt wyjścia do opracowania diagnozy, a następnie głównych wytycznych do Planu Mobilności.

Celem drugiego etapu konsultacji będzie przedyskutowanie wytycznych do PZMM. Wspólnie z interesariuszami chcemy zweryfikować, czy przyjęte założenia zgodne są z ich oczekiwaniami. Celem trzeciego etapu konsultacji będzie prezentacja opracowanego PZMM oraz zebranie opinii, uwag i propozycji do dokumentu.

### 2.3. Interesariusze

Szczególną rolę w procesie konsultacji odgrywają interesariusze - przedstawiciele różnych instytucji i organizacji szczególnie zainteresowani wdrażaniem polityki mobilności, osoby posiadające dużą wiedzę i doświadczenie w tym zakresie. Do udziału w konsultacjach zostali zaproszeni przedstawiciele z następujących grup:

- Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego Wrocławia odpowiedzialni za realizację PZMM, w tym: Biuro Rozwoju Wrocławia, Biuro Zrównoważonej Mobilności, Wydział Inżynierii Miejskiej, Wydział Transportu, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta,
- Przedstawiciele jednostek Urzędu Miejskiego Wrocławia odpowiedzialnych za nadzorowanie ruchu w mieście, w tym Straż Miejska, Oficer Pieszy oraz Oficer Rowerowy,
- Przedstawiciele firm dostarczających usługi transportowe we Wrocławiu, w tym Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Koleje Dolnośląskie, firmy taksówkarskie oraz wypożyczające samochody, skutery i rowery,
- Przedstawiciele instytucji generujących duży ruch w mieście, w tym przedsiębiorcy i dyrektorzy szkół,
- Przedstawiciele instytucji reprezentujących interesy określonych grup społecznych:

seniorów, młodzieży, osób z niepełnosprawnościami,

- Organizacje społeczne zajmujące się polityką miejską ze szczególnym uwzględnieniem organizacji zajmujących się transportem,
- Przedstawiciele wrocławskich Rad Osiedli,
- Naukowcy badający jakość życia we Wrocławiu.

Należy zauważyć, że nie wszyscy przedstawiciele ww. grup rozpoznawali siebie jako interesariuszy. Część z nich uznała, że PZMM ich nie dotyczy lub nie ma bezpośredniego wpływu na ich działalność.

Lista instytucji i organizacji, których przedstawiciele wzięli udział w konsultacjach:

1. Biuro Rozwoju Wrocławia (Urząd Miejski Wrocław)
2. Biuro Zrównoważonej Mobilności (Urząd Miejski Wrocław)
3. Wydział Inżynierii Miejskiej (Urząd Miejski Wrocław)
4. Instytut Rozwoju Terytorialnego
5. Straż Miejska Wrocławia
6. Instytut Socjologii Uniwersytetu Wrocławskiego
7. Stowarzyszenie Akcja Miasto
8. Stowarzyszenie Wrocławska Inicjatywa Rowerowa
9. Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia
10. Stowarzyszenie Wrocławski Ruch Obywatelski
11. Rada Osiedla Psie Pole-Zawidawie
12. Rada Osiedla Stare Miasto
13. Rada Osiedla Lipa Piotrowska
14. Volvo Polska sp. z o. o.
15. Wrocławska Rada Seniorów
16. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
17. Młodzieżowa Rada Miasta
18. Wydział Transportu (Urząd Miejski Wrocław)
19. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta

## 2.4. Promocja

Procesowi konsultacji towarzyszą działania promocyjne, których celem jest zarówno informowanie mieszkańców o przygotowywanym PZMM, jak i zachęcenie do udziału w konsultacjach. Na potrzeby projektu stworzone zostało hasło "Ruch Miasta" oraz identyfikacja wizualna. Działania informacyjne w etapie 1

procesu konsultacji były realizowane poprzez plakaty i ulotki oraz kampanię informacyjną na portalach społecznościowych i stronach www. Ponadto zostały wyprodukowane gadżety rozdawane uczestnikom spotkań.



Źródło: Materiały własne

## 3. Część 2 - Opis Konsultacji

### 3.1. Konsultacje z mieszkańcami, 15.05.2018 r.

Spotkanie rozpoczęła kilkuminutowa prezentacja przybliżająca uczestnikom ideę Planu. Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Następnie uczestnicy konsultacji mieli okazję do poszerzenia swojej wiedzy dot. realizacji projektu PZMM podczas otwartej sesji pytań. Odpowiedzi na pytania mieszkańców udzielali przedstawiciele Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miasta Wrocławia oraz realizator projektu - firma Trako Projekty Transportowe.



Źródło: Materiały własne

Kolejną częścią spotkania była praca warsztatowa. Podczas tej sesji mieszkańcy proponowali działania i zadania, które Miasto Wrocław powinno wprowadzać, wdrażać lub rozwijać, a także opowiadali się przeciwko niektórym dotychczasowym rozwiązaniom ruchu w mieście. Postulaty „za” i „przeciw” uczestników spotkania dotyczyły pięciu określonych wcześniej obszarów mobilności czyli tzw. Pięciu Wytycznych do PZMM. Należą do nich:

- Transport umożliwiający dostęp do kluczowych celów podróży i usług;
- Zwiększenie bezpieczeństwa;
- Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz redukcja emisji gazów cieplarnianych i konsumpcji energii;
- Poprawa wydajności i efektywności kosztów transportu osób i towarów;
- Wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.

Najważniejsze propozycje i wskazania mieszkańców przedstawione zostały poniżej.

#### 3.1.1. Transport umożliwiający dostęp do kluczowych celów podróży i usług

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Rozwój infrastruktury</li> <li>* Rozwój <i>Park&amp;Ride</i>, <i>Bike&amp;Ride</i>, stacji Roweru Miejskiego itp.</li> <li>* Plany mobilności w zakładach pracy</li> <li>* Rozwój oferty usług osiedli</li> <li>* Alternatywne sposoby poruszania się</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Koncentracja usług (galerie handlowe)</li> <li>* Parkowanie na chodnikach</li> <li>* Budowa kluczowych celów podróży bez możliwości dojazdu do nich</li> </ul>

### 3.1.2. Zwiększenie bezpieczeństwa

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Bezpieczne korytarze dla transportu sanitarnego</li> <li>* Szkolenia dla urzędników, naznaczenie urzędnika ds. bezpieczeństwa</li> <li>* Utworzenie oddzielnego planu (programu) całkowicie poświęconego poprawie bezpieczeństwa w mieście</li> <li>* Rewizja: oznakowania dróg, przejść dla pieszych i ich oświetlenia, bezpieczeństwa dróg prowadzących do szkół</li> <li>* Analiza danych wypadkowych z przeszłości związana z ew. przebudową infrastruktury</li> <li>* Centrum: wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego na całym obszarze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Likwidacja przejść podziemnych / kładek nadziemnych</li> </ul>

### 3.1.3. Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz redukcja emisji gazów cieplarnianych i konsumpcji energii

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Postawienie na rower i komunikację zbiorową (przede wszystkim tramwaj!)</li> <li>* Rozwój zieleni miejskiej</li> <li>* Wprowadzenie darmowej komunikacji miejskiej dla wszystkich (gdy normy jakości powietrza są przekroczone)</li> <li>* Racjonalne planowanie przestrzenne w celu zmniejszenia zanieczyszczenia i oddziaływania hałasu</li> <li>* Konsultacje planów z Radami Osiedli</li> <li>* Maksymalne zmniejszenie szerokości pasów, stosowanie „reduktorów hałasu”, odpowiedni wybór nawierzchni, utrzymanie dobrego stanu dróg</li> <li>* Partycypacja w kosztach budowy infrastruktury kom. miejskiej przez deweloperów</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Niepotrzebne podróże spowodowane brakiem infrastruktury</li> <li>* Kongestia</li> </ul>

### 3.1.4. Poprawa wydajności i efektywności kosztów transportu osób i towarów

Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Rowery: traktowanie roweru jako środka transportu używanego łącznie z komunikacją zbiorową. Rowery cargo jako fundament przewozu towarów w ścisłym centrum. Tworzenie stacji przeładunkowych łączących transport samochodowy i rowerowy</li> <li>* Przystanki komunikacji zbiorowej: optymalna liczba i analiza lokalizacji, tworzenie przystanków wiedeńskich, zwiększenie przystanków kolejowych</li> <li>* Taryfa biletowa zależna od pory dnia</li> <li>* Tramwaje: priorytetowe traktowanie tramwajów na każdym skrzyżowaniu, wyższe środki na utrzymanie linii, remonty torowisk, międzydzielnicowe połączenia tramwajowe omijające centrum miasta</li> <li>* Stworzenie buspasów na terenie całego miasta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Podobny czas pracy dla wszystkich pracowników (tworzenie się szczytów komunikacyjnych)</li> <li>* Puste kursy autobusów i tramwajów z i do zajezdni</li> </ul>

### 3.1.5. Wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości

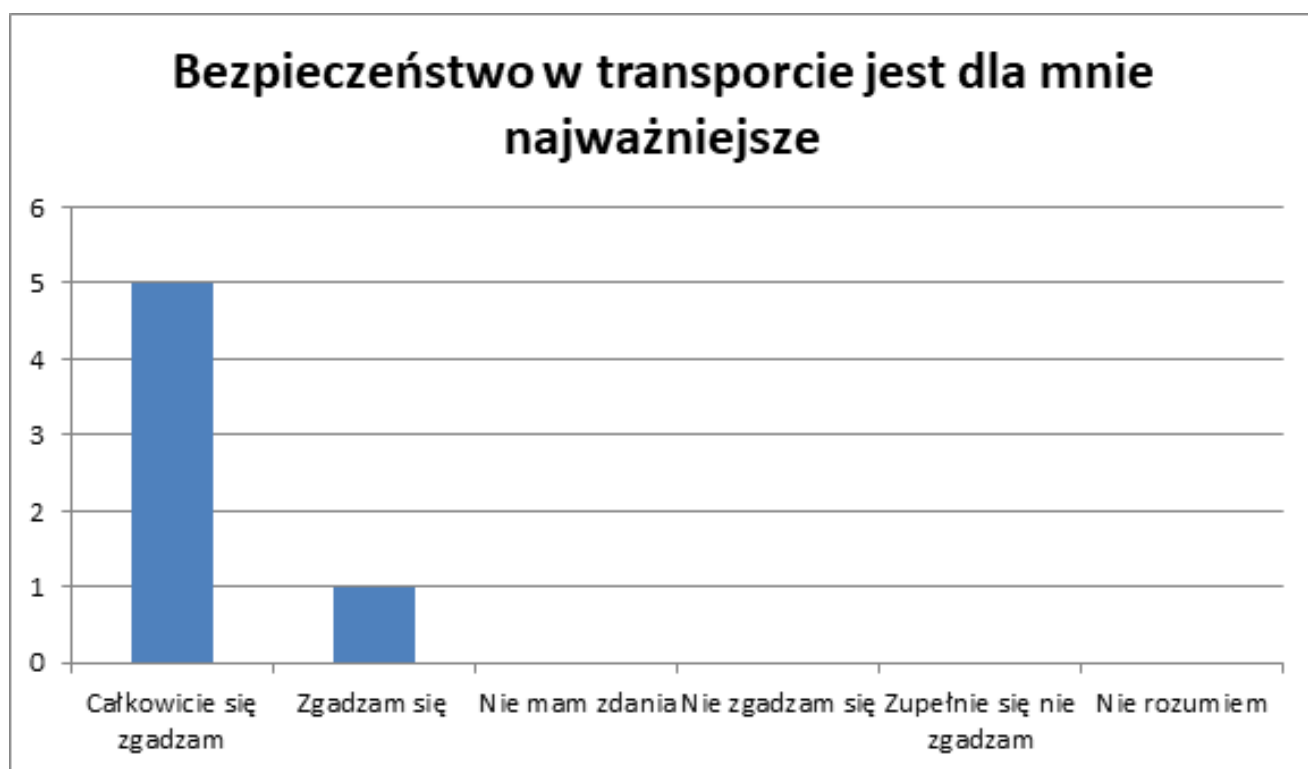
Argumenty „za”	Argumenty „przeciw”
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Zmniejszenie użytkowania samochodu w mieście: ograniczenie budowania parkingów przy inwestycjach</li> <li>* Rowerostrady poza głównymi ulicami, łączące osiedla oraz zapewniające dostęp do centrum</li> <li>* Zieleń na osiedlach (zielone miejsca spotkań) i wzdłuż dróg (zielona infrastruktura drogowa)</li> <li>* Uspokojenie ulic, stworzenie prawdziwych stref zamieszkania</li> <li>* Wykorzystanie Odry i terenów wzdłuż niej (do rekreacji i użytkowania codziennego)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Bariery na ciągach komunikacyjnych np. między przystankami Komunikacji miejskiej a koleją</li> </ul>



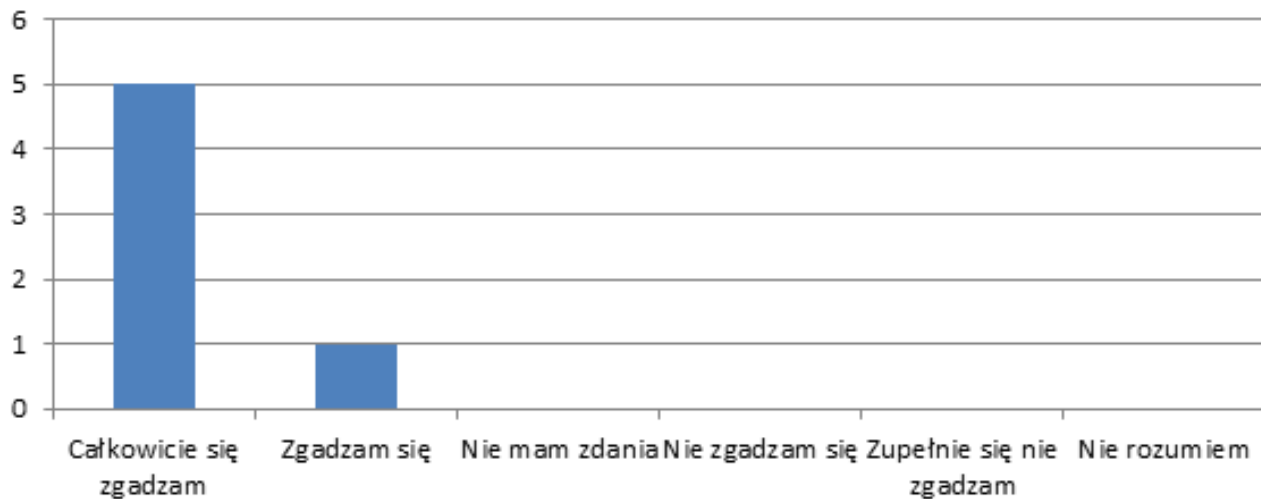
Spotkanie zamykała indywidualna ocena dziewięciu opinii / postulatów związanych z ruchem miasta wykorzystująca metodę „kropkokracji”. Jest to metoda pozwalająca na zbieranie opinii w grupie poprzez głosowanie (przy pomocy kolorowania kropek) oraz zapisywanie komentarzy na przygotowanych formularzach. Mieszkańcy mieli możliwość wyrażenia swojego stanowiska na dany temat oceniając pomysły w następującej skali: „całkowicie się zgadzam”, „zgadzam się”, „nie mam zdania”, „nie zgadzam się”, „całkowicie się nie zgadzam”, „nie rozumiem”. Kropkokrację uzupełniało jedno pytanie otwarte, w którym mieszkańcy mieli za zadanie zaproponować alternatywne formy transportu miasta przyszłości. Wyniki kropkokracji prezentują się następująco:



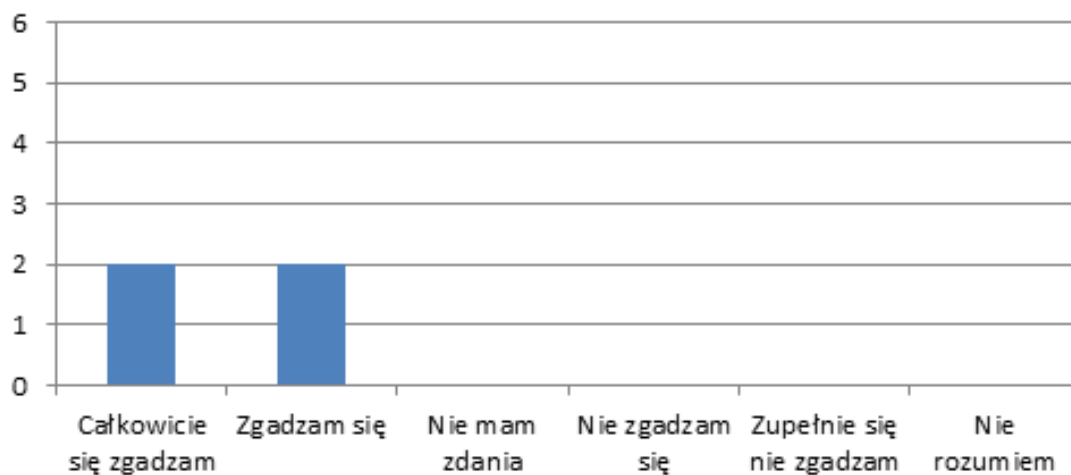
Źródło: Materiały własne



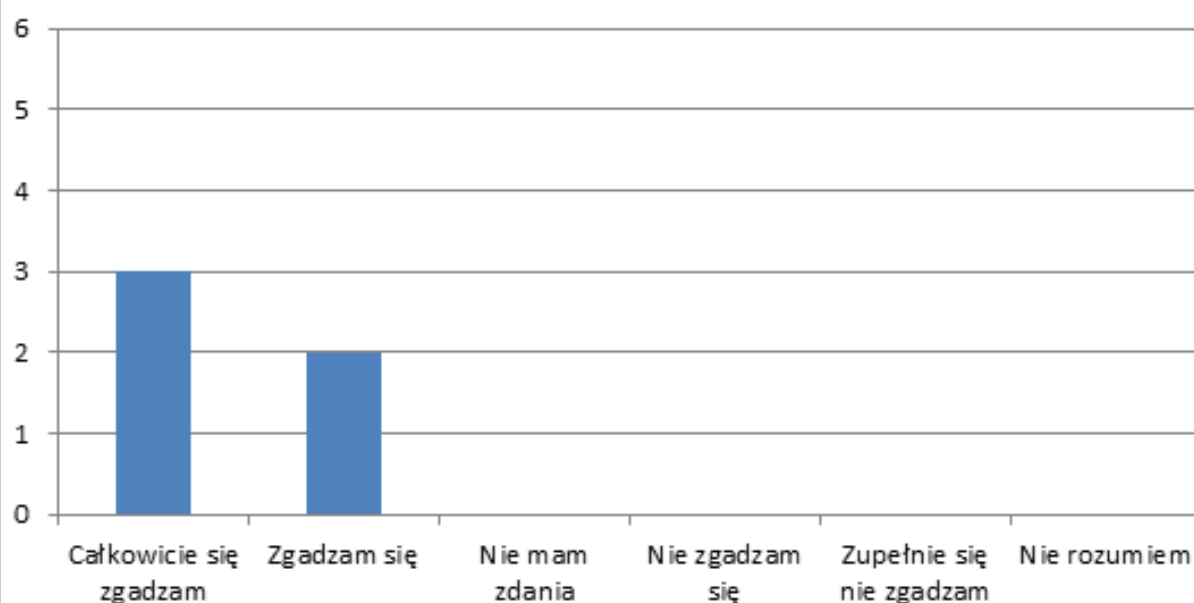
### Chcę mieć większy wpływ na decyzje związane z transportem w mieście nie tylko poprzez konsultacje



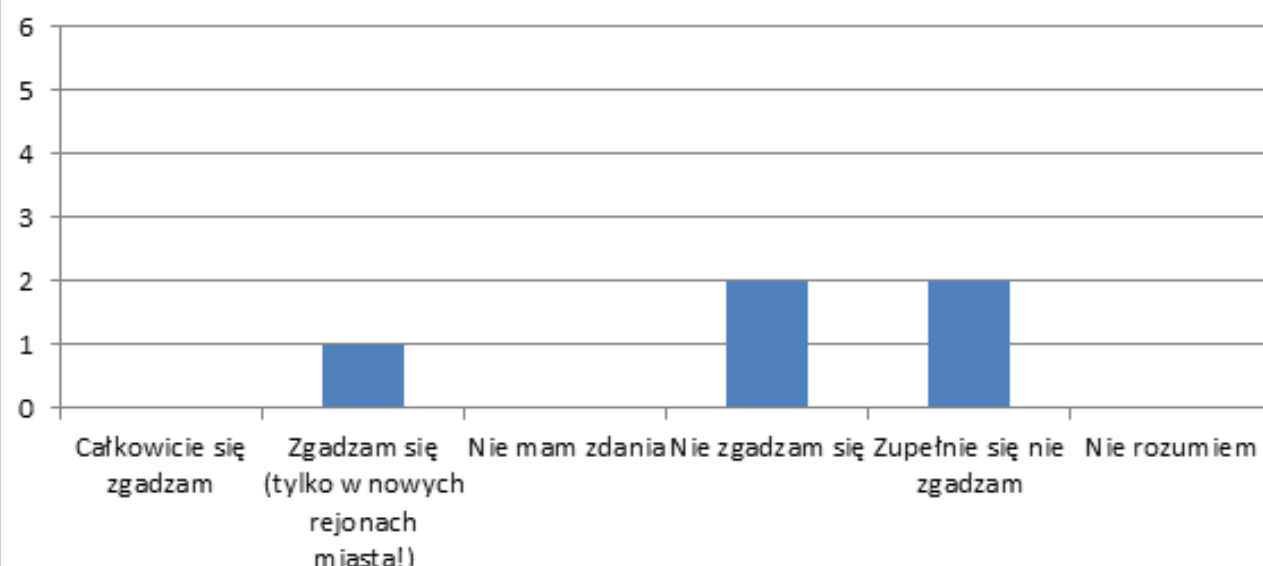
### Chcę brać aktywny udział w tworzeniu miejskich planów rozwoju Wrocławia

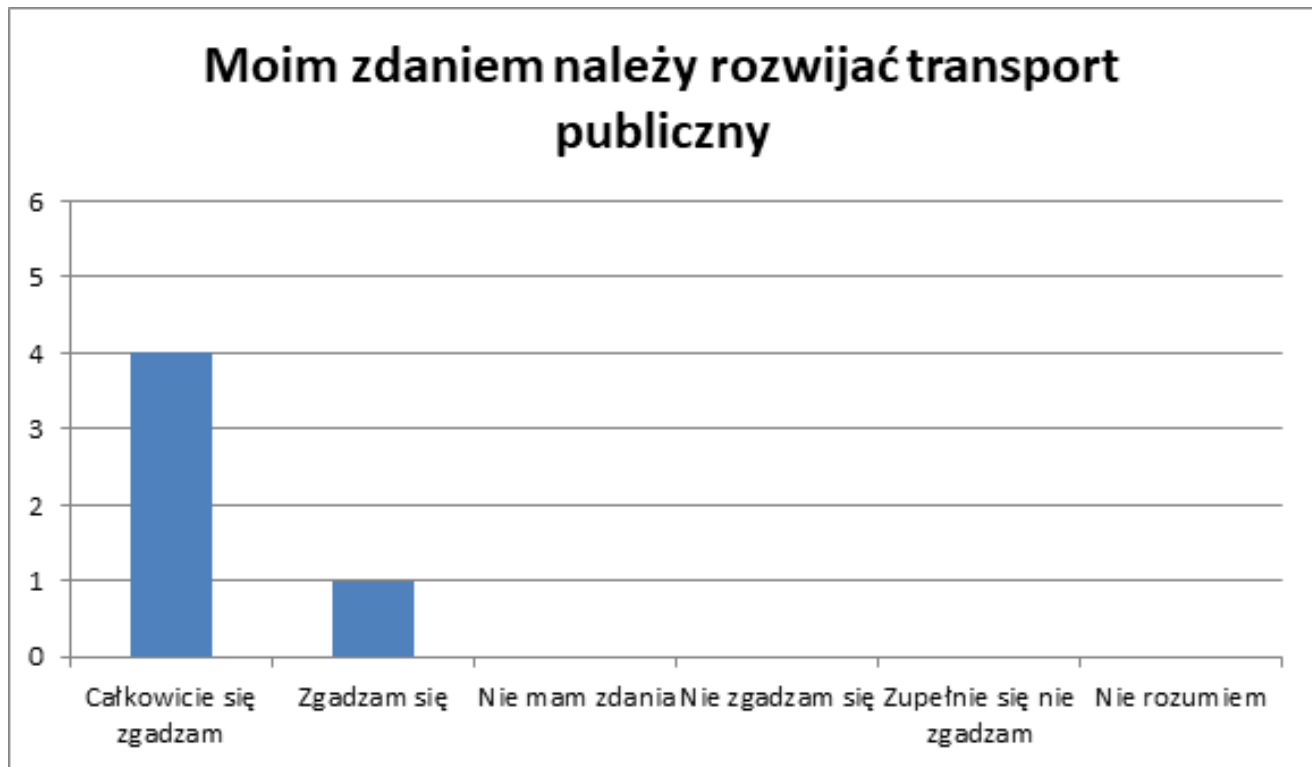


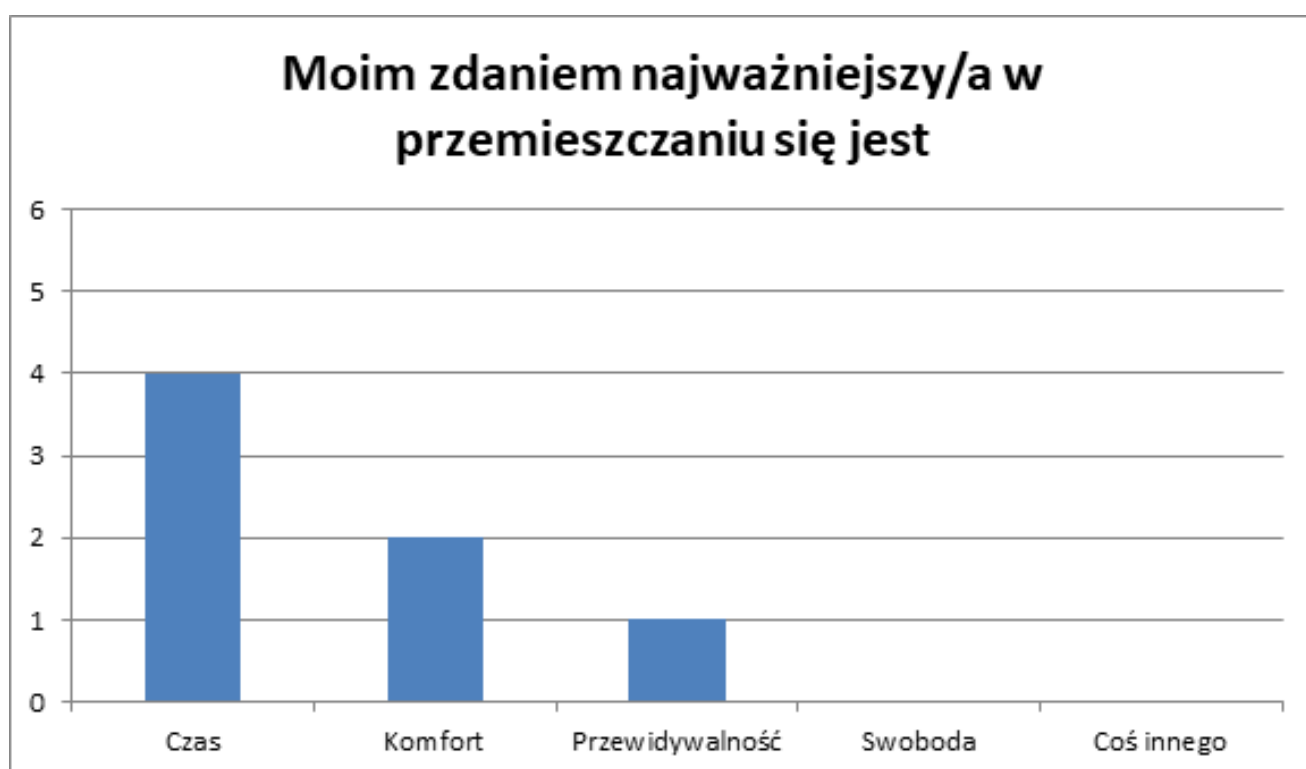
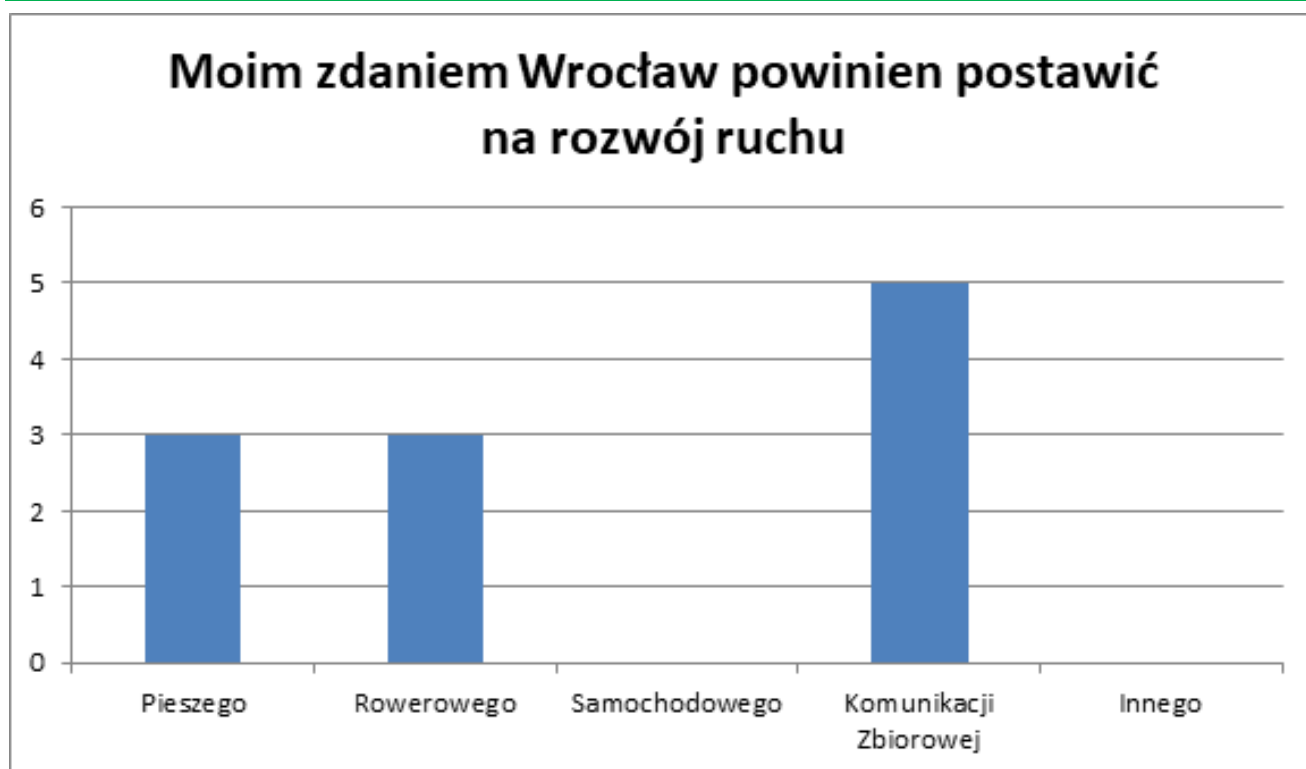
## Należy rozwijać sieć dróg rowerowych



## Moim zdaniem należy budować więcej dróg dla samochodów







Jakie alternatywne formy transportu wprowadziłbyś/wprowadziłabyś w mieście przyszłości (pytanie otwarte)

- rolki / deskorolki
- hulajnogi
- *Segway* (czyli dwukołowy, jednoosobowy pojazd elektryczny, zasilany z wbudowanych akumulatorów)
- Elektroskutery + elektrorowery

### 3.2. Konsultacje z interesariuszami, 24.05.2018 r.

Pierwszą częścią spotkania była prezentacja założeń oraz harmonogramu projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM).

Następnie przeprowadzona została część warsztatowa, podczas której uczestnicy spotkania podzieleni zostali na cztery mniejsze zespoły złożone z przedstawicieli różnych instytucji, firm i organizacji. Każda z grup na początku sesji otrzymała arkusz papieru poświęcony jednemu zagadnieniu z obszaru mobilności miejskiej (Grupa I - Ruch pieszy i rowerowy, Grupa II - Transport publiczny, Grupa III - Ruch samochodowy i logistyka, Grupa IV - Parkingi i przestrzeń miejska). Wszystkie cztery arkusze z zagadnieniami podzielone były dodatkowo na cztery podkategorie. Przykładowo zagadnienie Ruch pieszy i rowerowy podzielone zostało na podkategorie: 1. Bezpieczeństwo, 2. Infrastruktura i oznakowanie, 3. Ciągłość, 4. Ruch pieszy i rowerowy a transport publiczny.

Zadaniem każdego zespołu było zastanowienie się nad zaobserwowanymi problemami ruchu miasta związanymi z wybranymi zagadnieniami, a także wskazanie najważniejszego problemu z każdej kategorii poprzez jego podkreślenie.



Źródło: Materiały własne

Po zapisaniu zidentyfikowanych problemów na swoim arkuszu, każda z grup otrzymała częściowo wypełniony arkusz-zagadnienie innej grupy w celu dopisania do niego swoich wskazań i zaznaczenia na nim najważniejszych problemów. Taka wymiana arkuszy powtarzana była następnie jeszcze dwukrotnie, tak aby wszystkie grupy miały możliwość pracy nad każdym arkuszem-zagadnieniem.

Po zakończeniu pracy w grupach nastąpiło wspólne omówienie zapisanych idei poprzez wymienienie najważniejszych problemów związanych z czterema podkategoriami każdego z arkuszy-zagadnień.

Poniżej wypisano najważniejsze problemy wskazane przez wszystkie grupy interesariuszy dotyczące czterech zagadnień czyli łącznie szesnastu podkategorii.

#### 3.2.1. I - Ruch pieszy i rowerowy:

##### Bezpieczeństwo

- \* Brak chodników
- \* Parkowanie na chodnikach, zastawianie skrzyżowań i przejść dla pieszych przez samochody
- \* Zbyt duża prędkość samochodów

##### Infrastruktura i oznakowanie

- \* Za wąskie chodniki
- \* Zła nawierzchnia
- \* Nadmiar sygnalizacji świetlnej

### **Ciągłość**

- \* Brak ciągłości chodników i dróg dla rowerów (w szczególności w centrum i śródmieściu)
- \* Brak tras rowerowych poza terenem gminy Wrocław

### **Ruch pieszy i rowerowy a transport publiczny**

- \* Drogi rowerowe na chodnikach + przystanki MPK nachodzą na siebie
- \* Grodzenie osiedli -> dłuższa droga do przystanków
- \* Połączenie transportu zbiorowego z rowerowym

## **3.2.2. II – Transport publiczny**

### **Tabor**

- \* Przystarzały tabor tramwajowy
- \* Zakup pojazdów nie w pełni niskopodłogowych
- \* Brak autobusów nisko i zeroemisyjnych

### **Oferta przewozowa**

- \* Niska częstotliwość
- \* Długi czas przejazdów

### **Przystanki**

- \* Za niskie perony
- \* Niezintegrowane węzły przesiadkowe

### **Jakość**

- \* Zły stan torowisk

## **3.2.3. III - Ruch samochodowy i logistyka**

### **Płynność ruchu**

- \* Za dużo samochodów w stosunku do przepustowości
- \* Nieprzestrzeganie ograniczeń prędkości

### **Dostawa towarów**

- \* Brak miejsc parkingowych dla dostawców
- \* Parkowanie na chodnikach i ścieżkach

### **Dostęp do usług**

- \* Brak rotacji miejsc parkingowych
- \* Brak usług na nowych osiedlach

### **Infrastruktura drogowa**

- \* Zły stan nawierzchni
- \* Zbyt szerokie pasy ruchu
- \* Niedokończony układ obwodnicowy
- \* Niedostatecznie rozwinięty system buspasów i *Park&Ride*

## **3.2.4. IV – Parkingi i przestrzeń miejska**

### **Ekologia**

- \* Rozjeżdżanie terenów zielonych
- \* Za duża liczba starych samochodów (zanieczyszczenie)
- \* Brak parków kieszonkowych

### **Planowanie przestrzenne**

- \* Za mały obszar strefy płatnego parkowania
- \* Brak maksymalnych wskaźników parkingowych

### **Miejsca parkingowe dla samochodów i rowerów**

- \* Podwórka – nieuregulowany system parkowania
- \* Brak parkingów – konieczność ich rozwoju zwłaszcza na „starych” osiedlach

\* *Park&Ride* na przedmieściach i granicach miasta

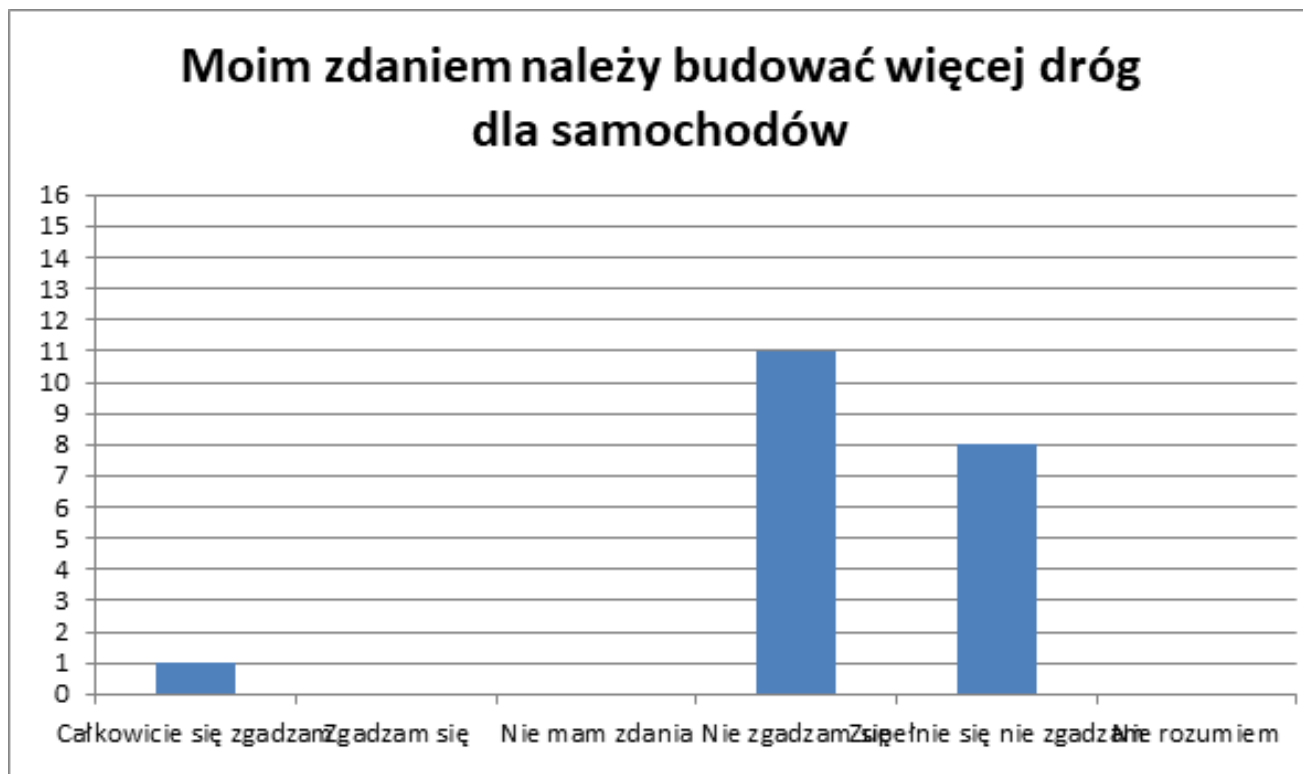
**Zachowania komunikacyjne mieszkańców**

\* Parkowanie w miejscach niedozwolonych (chodniki, trawniki)

\* Brak skutecznej reakcji na złe parkowanie

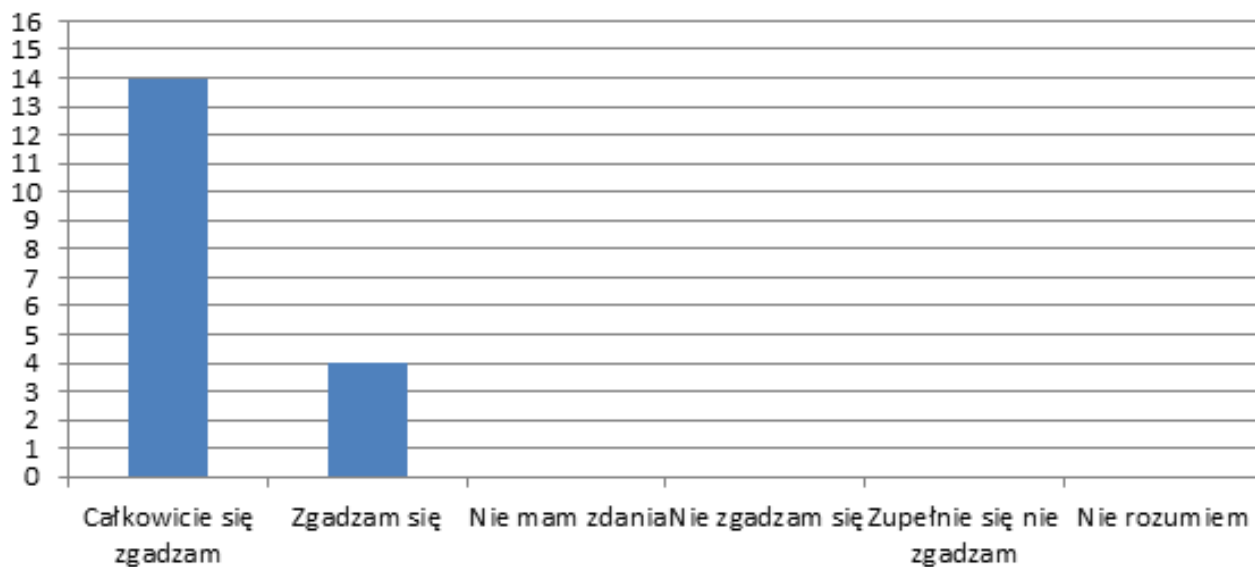
Podobnie jak podczas spotkania z mieszkańcami, konsultacje z interesariuszami zakończyła indywidualna kropkokracja, w której interesariusze oceniali te same dziewięć opinii/postulatów związanych z ruchem miasta, co wcześniej

mieszkańcy. "Kropkokracja" ta również uzupełniona została o jedno pytanie otwarte, w którym interesariusze proponowali alternatywne formy transportu miasta przyszłości. Rezultaty ankiety wyglądają następująco:

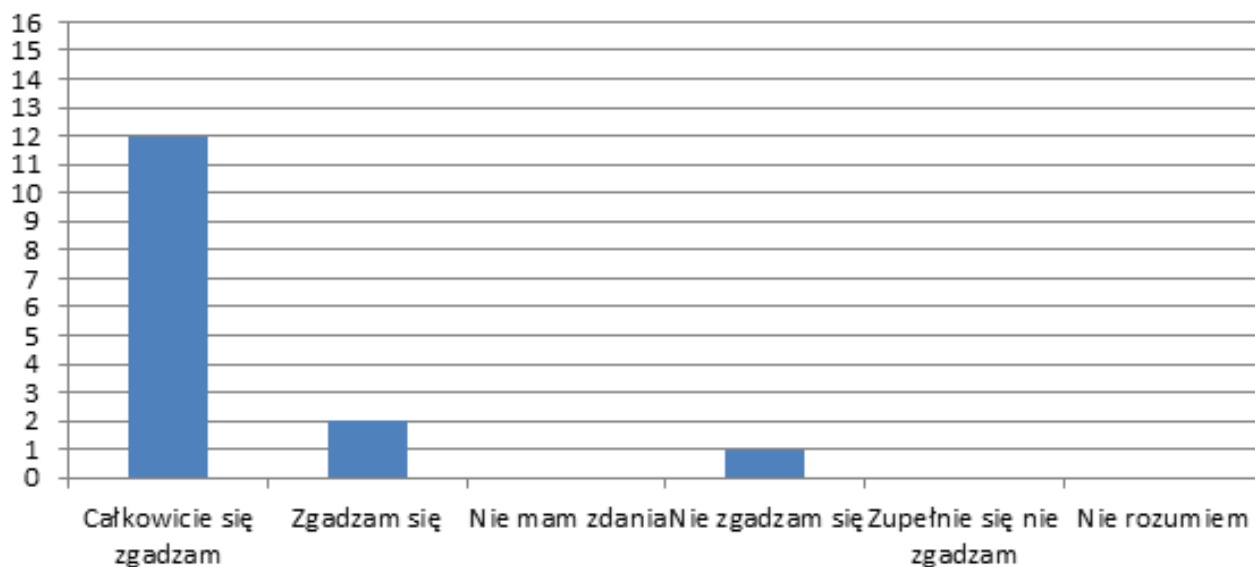




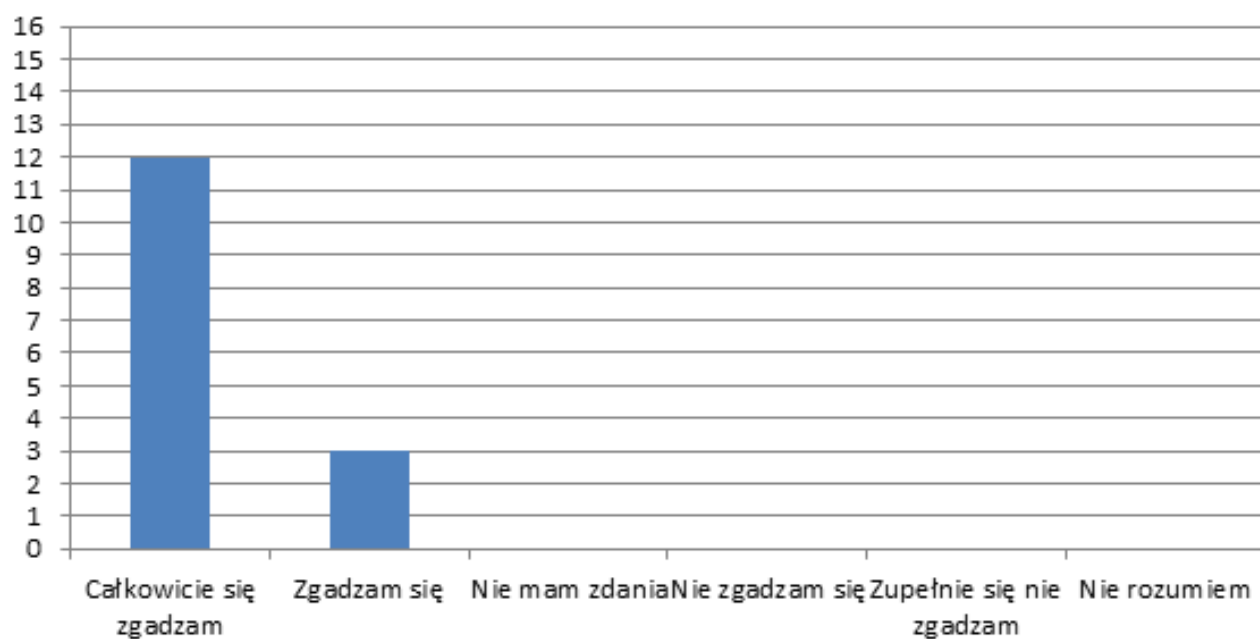
## Moim zdaniem należy rozwijać transport publiczny



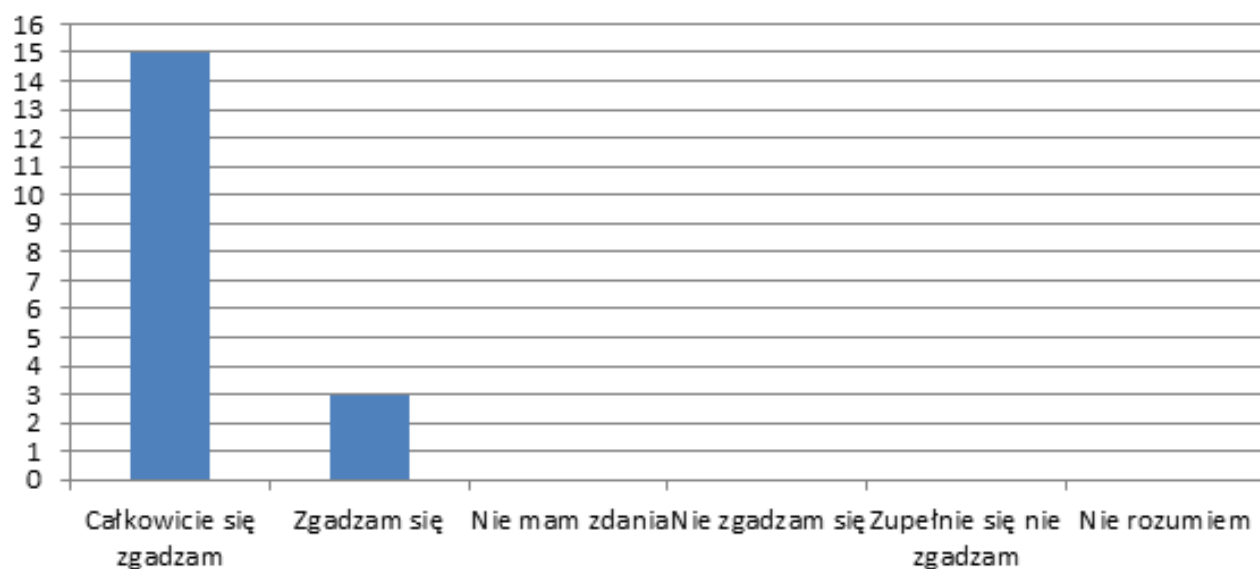
## Bezpieczeństwo w transporcie jest dla mnie najważniejsze



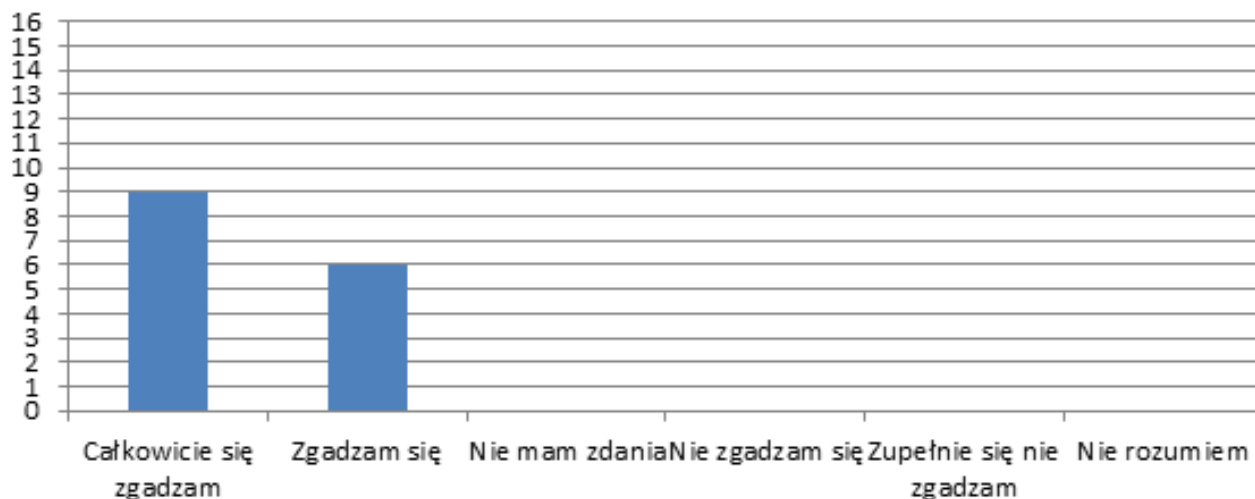
### Należy rozwijać sieć dróg rowerowych



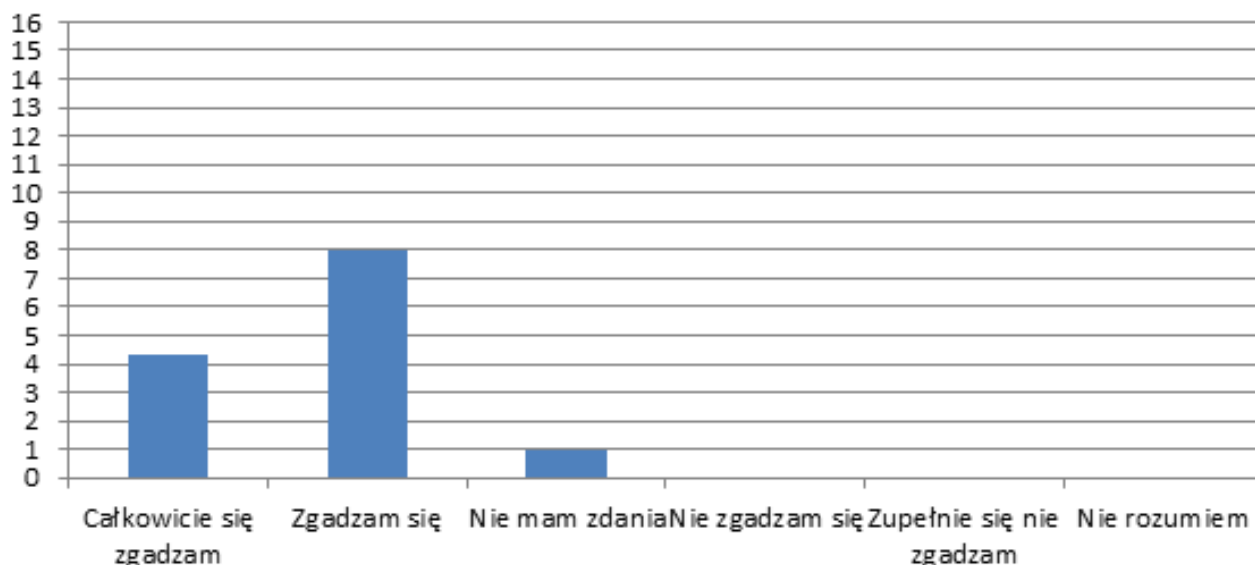
### Moim zdaniem należy ograniczyć liczbę samochodów w mieście



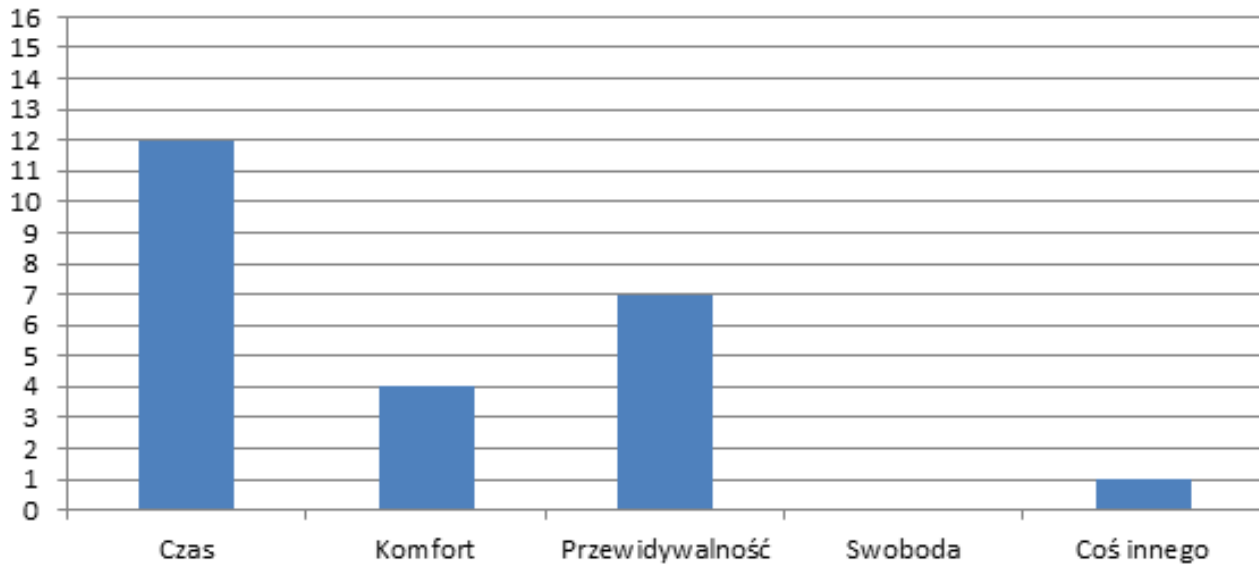
## Chcę mieć większy wpływ na decyzje związane z transportem w mieście nie tylko poprzez konsultacje



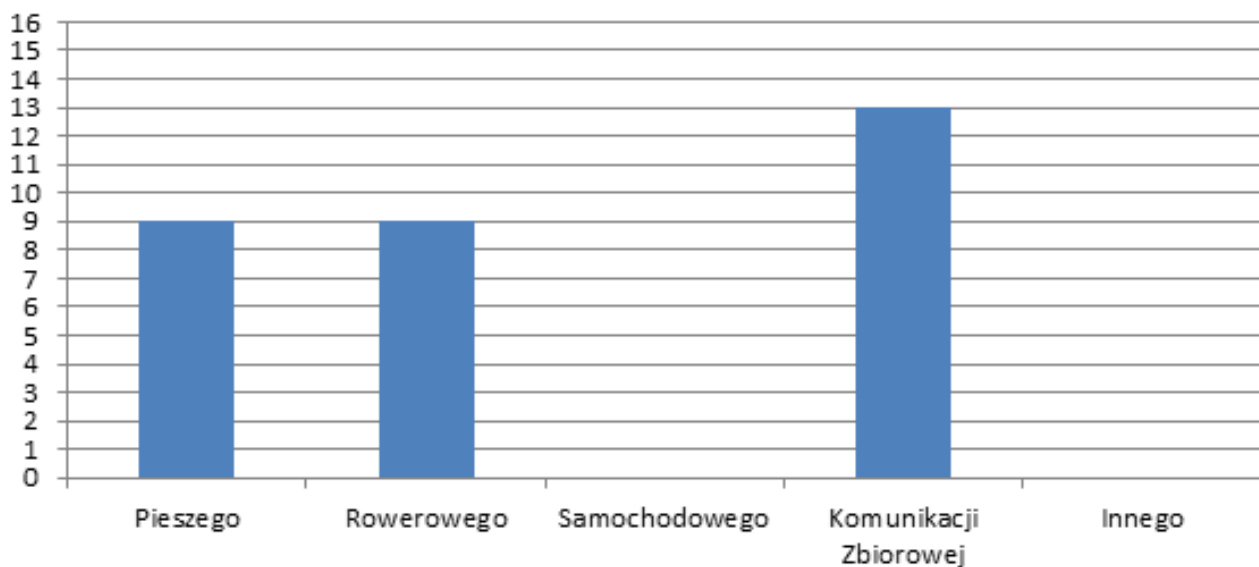
## Chcę brać aktywny udział w tworzeniu miejskich planów rozwoju Wrocławia



### Moim zdaniem najważniejszy w przemieszczaniu się jest:

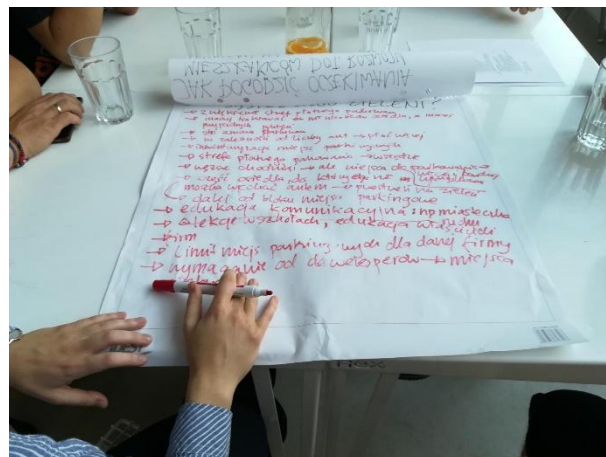


### Moim zdaniem Wrocław powinien postawić na rozwój ruchu:



Jakie alternatywne formy transportu wprowadziłbyś/  
wprowadziłabyś w mieście przyszłości?

- Hulajnogi, składane szybko rowery łatwo przewożone transportem publicznym
- Tramwaj wodny, mini busy na żądanie
- Wszystkie autobusy po buspasach
- Lekka kolej
- Metro (3 wskazania)
- Transport wodny
- Większe wykorzystanie rzeki Odry – transport wodny
- Wrocławski Rower Miejski jako środek na dotarcie do węzłów komunikacyjnych (tj. więcej stacji na osiedlach, nie tylko w centrum)
- Więcej informacji o transporcie publicznym (awarie, „wypadnięcie” autobusów z siatki na skutek awarii itd.)



Zródło: Materiały własne

Na zakończenie pierwszej części spotkania przedstawiono cztery ważne problemy zidentyfikowane podczas badań ankietowych oraz wcześniejszych spotkań konsultacyjnych:

- 1) Jak uczynić transport publiczny najbardziej popularnym i konkurencyjnym dla samochodu środkiem transportu?
- 2) Jak pogodzić oczekiwania mieszkańców dot. rozwoju parkingów na osiedlach i w centrum, bez ograniczenia dostępności chodników, zapewniając jednocześnie sąsiedztwo zieleni?
- 3) Jak rozwijać infrastrukturę rowerową by oferowała bezpieczny i dostępny sposób podróżowania dla każdego?
- 4) Jak ograniczyć negatywny wpływ transportu na jakość życia i środowisko?

Część warsztatowa spotkania miała na celu wypracowanie rozwiązań tych problemów. W tym celu uczestnicy zostali podzieleni na cztery zespoły. Każda grupa proponowała swoje rozwiązania problemu przy wsparciu moderatora. Po wypracowaniu rozwiązań przez każdą z grup następowała zmiana problemu (i moderatora). Zadaniem kolejnych grup było proponowanie nowych rozwiązań oraz ustosunkowanie się do pracy wcześniejszych zespołów.

Poniżej zaprezentowano rezultaty pracy grupowej.

### 3.3. Konsultacje z interesariuszami, 06.06.2018 r.

Drugie spotkanie z interesariuszami rozpoczęła seria trzech prezentacji, które stanowią załącznik do niniejszego raportu:

- Wystąpienie prof. Jacka Pluty poświęcone wnioskowi z Wrocławskiej Diagnozy Społecznej
- Prezentacja wyników ankiet przeprowadzonych przez Instytut Badawczy IPC wśród grup pracowników, studentów, uczniów szkół średnich oraz uczniów szkół podstawowych i ich rodziców
- Prezentacja Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich podsumowująca dotychczasowe spotkania konsultacyjne.

#### 3.3.1. Jak uczynić transport publiczny najbardziej popularnym i konkurencyjnym dla samochodu środkiem transportu?

##### Skrócenie czasu podróży

- \* Wprowadzenie priorytetów na każdej sygnalizacji
- \* Tworzenie buspasów i wydzielenie 100% torowisk z przestrzeni przyznanej samochodom
- \* Poprawa stanu torowisk

- \* Zwiększenie liczby przystanków na trasie (tylko na obszarach gęsto zamieszkałych) oraz wprowadzenie przystanków na żądanie w systemie tramwajowym
- \* Likwidacja jednotorów i zatok przystankowych

- \* Lokalizowanie przystanków w bliższej odległości od celów podróży niż zlokalizowanych w otoczeniu parkingów samochodowych
- \* Umożliwienie korzystania z buspasów przez autobusy komunikacji aglomeracyjnej
- \* Wprowadzenie systemu szybkich linii średnicowych (najkrótszą trasą) wraz z liniami dowozowymi

#### Poprawa komfortu

- \* Stosowanie taboru o dużej pojemności (przeciwdziałanie ściskowi w pojazdach)
- \* Poprawa działania Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (w szczególności funkcjonalności podawania rzeczywistego czasu oczekiwania na pojazd)
- \* Utworzenie dojeżdż do przystanków podwójnych z obu stron
- \* Dopasowanie sieci komunikacji miejskiej do aktualnych źródeł i celów podróży (zagospodarowania przestrzennego)
- \* Wykorzystanie wyłącznie pojazdów w 100% niskopodłogowych (których podłoga jest na wysokości poziomu chodnika) oraz klimatyzowanych
- \* Poprawa jakości informacji pasażerskiej
- \* Wyświetlanie na monitorach w pojazdach informacji o wydarzeniach kulturalnych w mieście zamiast pokazywania reklam komercyjnych
- \* Stworzenie bardziej zwartych węzłów przesiadkowych i zespołów przystankowych (tj. grupy słupków tego samego przystanku)
- \* Przywrócenie bardzo dobrej jakości węzła komunikacji nocnej (takiego jakim był ówczesny dworzec PKS)
- \* Wyposażenie każdego przystanku w głęboką wiatę osłaniającą

#### Poprawa bezpieczeństwa

- \* Poprawa stanu torowisk
- \* Akcje edukacyjne informujące pasażerów w jaki sposób powinni się zachować w przypadku zaistnienia sytuacji zagrożenia w pojeździe (agresja współpasażera, duża uciążliwość współpasażera)
- \* Montaż przycisków alarmowych sygnalizujących kierowcy/motorniczemu o zagrożeniu w pojeździe
- \* Udostępnienie aplikacji alarmowej o podobnej do powyższej funkcjonalności

#### Poprawa taryfy

- \* Uproszczenie taryfy (w szczególności rezygnacja z odrębnych cen biletów na linie pospieszne i nocne)
- \* Wprowadzenie atrakcyjnego cenowo biletu dla małych grup
- \* Zwiększenie integracji taryfowej: wszystkie bilety powinny uprawniać do korzystania ze wszystkich

systemów komunikacyjnych (autobus, tramwaj, pociąg, autobus podmiejski - w tym PKS - oraz rower miejski)

### Poprawa zarządzania

- \* Częstszy monitoring (badania)
- \* Sankcje za nierealizowanie własnych polityk

### 3.3.2. Jak pogodzić oczekiwania mieszkańców dot. rozwoju parkingów na osiedlach i w centrum, bez ograniczenia dostępności chodników, zapewniając jednocześnie sąsiedztwo zieleni?

#### Oplaty

- \* Zwiększenie strefy płatnego parkowania lub wprowadzenie jej na terenie całego miasta
- \* Odmienne traktowanie mieszkańców osiedla (centrum) i osób przyjeżdżających na osiedle / do centrum
- \* Wprowadzenie wyższych opłat dla gospodarstw domowych posiadających więcej aut (im więcej aut dane gospodarstwo domowe posiada, tym więcej płaci)
- \* Wyrównanie cen parkingów podziemnych i naziemnych
- \* Wprowadzenie płatnych parkingów dla urzędników, dyrektorów szkół, nauczycieli itp.
- \* Podwyższanie opłat za parkowanie w przypadku większej popularności danego miejsca parkingowego
- \* Przeznaczenie opłat za wykup miejsc parkingowych na rozwój komunikacji zbiorowej

#### Zieleń

- \* Wyznaczanie zielonej przestrzeni na osiedlach, do której nie można wjechać autem. Umieszczenie parkingów dalej od budynków mieszkalnych
- \* Zieleń na wielopoziomowych parkingach typu P&R
- \* Wymaganie od deweloperów utworzenia stref zieleni na osiedlach kosztem „zabetonowanych” przestrzeni miejsc parkingowych

#### Działania edukacyjne

- \* Edukacja komunikacyjna w szkołach + przywrócenie miasteczek ruchu, szkolenia dla dyrektorów firm, korporacji i przedsiębiorstw
- \* Edukacja osób w wieku produkcyjnym: „Z czym wiąże się wyprowadzka poza miasto”

#### Rozwój usług, komunikacji zbiorowej i infrastruktury

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>* Rozwój (zamkniętych) parkingów dla rowerów</li> <li>* Rozbudowa komunikacji miejskiej → dobra dostępność i bliskość osiedli od tramwajów i autobusów</li> <li>* Rozwój usług na osiedlach</li> <li>* Rozwój parkingów podziemnych i parkingów</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>wielopiętrowych (również na osiedlach budowanych przez deweloperów)</li> <li>* Rozwój informacji parkingowej (informacja o lokalizacji wolnych miejsc oraz przekierowywanie kierowców do dostępnych parkingów)</li> <li>* Rozwój wypożyczalni aut elektrycznych i miejsc</li> </ul> |
|---|--|

parkingowych dla tych aut kosztem zmniejszenia liczby samochodów spalinowych i miejsc parkingowych dla nich

- \* Rozwój komunikacji miejskiej (przede wszystkim tramwajów), rowerowej oraz pieszej w centrum
- \* Skoordynowanie parkingów, komunikacji zbiorowej oraz infrastruktury rowerowej w aglomeracji wrocławskiej

### Planowanie przestrzenne

- \* Odpowiednie planowanie przestrzenne przeciwdziałające „rozlewaniu się” miasta na peryferia
- \* Uwzględnianie planowania przestrzennego przez inwestorów
- \* Podział miasta na strefy (przykład Krakowa)
- \* Oddalenie parkingów od największych atrakcji turystycznych oraz centrum miasta
- \* Sytuowanie parkingów poza osiedlami. Ulice osiedli powinny być zamknięte dla samochodów: wprowadzenie zamiast nich rowerów, meleksów itp.
- \* Wprowadzenie absolutnego zakazu parkowania na chodnikach: zwężenie chodników do minimalnych dopuszczalnych norm. Uzyskane w ten sposób miejsca można wykorzystać na miejsca parkingowe
- \* Inwentaryzacja i uporządkowanie obecnych miejsc parkingowych
- \* Skoordynowanie planów miejscowych między gminami ościennymi: stworzenie centrów przesiadkowych w gminach ościennych, co miałyby przeciwdziałać wjazdom do miasta samochodów spoza Wrocławia

### Inne działania mające wpływ na zmniejszenie liczby samochodów

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>* Zamykanie dróg w centrum</li><li>* Wprowadzenie strefy niskoemisyjnej w centrum miasta</li><li>* Działalność straży miejskiej – nieuchronność kary za nieprzepisowe parkowanie (zwłaszcza na terenach zielonych)</li><li>* Wprowadzenie lokalnych planów mobilności dla firm</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>* Zachęty do używania komunikacji zbiorowej</li><li>* Ograniczenie liczby samochodów wjeżdżających do miasta przez regulowanie ich wjazdu światłami</li><li>* W przypadku posiadania auta -&gt; konieczność wykupienia podziemnego miejsca parkingowego na osiedlu (jeśli parking taki został zbudowany)</li><li>* Wprowadzenie limitu miejsc parkingowych dla danego przedsiębiorstwa</li></ul> |
|--|--|



### 3.3.3. Jak rozwijać infrastrukturę rowerową by oferowała bezpieczny i dostępny sposób podróżowania dla każdego?

#### Sieci rowerowe

- \* Rozbudowa istniejącej sieci
- \* Uzupełnienie luk w istniejącej sieci w celu stworzenia jednej spójnej sieci
- \* Stworzenie planera / aplikacji (w oparciu o istniejące mapy) pozwalającej bardzo szybko zaplanować trasę jedynie po ścieżkach/drogach przeznaczonych dla rowerzystów
- \* Oznakowanie ścieżek rowerowych (Gdzie dojadę daną ścieżką/ciągiem? W jakim kierunku zmierzam? Jaki dystans dzieli mnie od celu podróży?)

#### Infrastruktura

- \* Remont starej infrastruktury lub jej zmiana (np. kostki Bauma na ścieżkach rowerowych)
- \* Redukcja ilości krzyżujących się ścieżek rowerowych i chodników (ścieżek pieszych)
- \* Budowa parkingów dla rowerów (w tym krytych) - zwłaszcza na dużych osiedlach i „blokowiskach”
- \* Budowa na osiedlach „społecznych szop” do przechowywania rowerów w zimie
- \* Rozwój w pełni bezpiecznej infrastruktury rowerowej wokół szkół (tak aby deklarowana przez dzieci chęć dojeżdżania do szkoły była faktem - chodzi zwłaszcza o młodsze dzieci, które do szkoły zazwyczaj dowożone są przez swoich rodziców, ale deklarują, że jak będą mogły same docierać do szkoły to wybiorą rower)
- \* „Nowe spojrzenie na miasto”

#### Spójność infrastruktury rowerowej z transportem publicznym

- \* Budowa węzłów przesiadkowych (rower - transport publiczny) (P&R dla rowerów)

### 3.3.4. Jak ograniczyć negatywny wpływ transportu na jakość życia i środowisko?

Uwaga ogólna: zmiany powinny być wprowadzane pakietowo, powinny być ze sobą powiązane, tak by jakaś niedogodność (np. ograniczenie ruchu) była

powiązana z jakimś ułatwieniem (np. zwiększenie kursów komunikacji zbiorowej).

#### Ograniczenie prędkości samochodów w mieście

- \* Wprowadzenie odcinkowego pomiaru prędkości
- \* Tworzenie infrastruktury wymuszającej wolniejszą jazdę
- \* Zachęcenie do działania Inspekcji Transportu Drogowego
- \* Budowa „osiedli motyli” gdzie brak jest szybkich tras tranzytowych zachęcających do rozwijania dużej prędkości

#### Ograniczenie zanieczyszczenia powietrza emitowanego przez stare samochody

- \* Wprowadzenie bonifikat dla pojazdów ekologicznych (np. przy opłatach za parkowanie)
- \* Ograniczenie wjazdu aut nieekologicznych (diesel) do centrum miasta
- \* Zakup ekologicznych autobusów komunikacji zbiorowej
- \* Wprowadzenie strefy niskoemisyjnego transportu

### Lepsze planowanie przestrzenne

- \* Zmiana organizacji ruchu wokół szkół, tak aby nie było możliwości podwiezienia dzieci „pod same drzwi”
- \* Plany mobilności przy nowych inwestycjach jako prawo lokalne
- \* Zabudowanie torowisk tak, by mogły poruszać się po nich również autobusy i taksówki
- \* Tworzenie alei zamiast obwodnic: są bardziej zielone i zachęcają do różnorodnych form transportu
- \* Rozproszenie transportu (osobno trasy samochodowe, osobno pieszo-rowerowe) - dzięki czemu przemieszczanie się będzie bardziej komfortowe dla pieszych i rowerzystów
- \* Zwiększenie strefy płatnego parkowania
- \* Rozwój stref bez samochodów (deptaki)

### Rozwój komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla komunikacji samochodowej

- \* Promocja kolei w mieście (lepszą integracją serwisami typu „Jak dojadę”, lepszą informacją o możliwościach korzystania z kolei)
- \* Integracja transportu rowerowego z komunikacją zbiorową (miejsca przesiadkowe, możliwość przewozu rowerów pojazdami MPK)
- \* Zwiększenie bezpieczeństwa w komunikacji zbiorowej
- \* Szybka, niezawodna komunikacja zbiorowa
- \* Rozwój sieci tramwajowej
- \* Wycieczki szkolne i grupy zorganizowane powinny przemieszczać się osobnymi pojazdami, a nie regularnymi liniami

### Działania edukacyjne i kampanie społeczne

- \* Organizacja publicznych dyskusji
- \* Akcje edukacyjne w szkołach - lekcje o komunikacji
- \* Stworzenie odpowiedniego komunikatu dla rodziców
- \* Kampanie informacyjne o polityce zrównoważonej mobilności w mediach
- \* Informacje dla turystów (np. w hotelach)

### Ograniczanie transportochłonności

- \* Tworzenie usług podstawowych w pobliżu miejsca zamieszkania
- \* Stworzenie programu rozwoju osiedla - na podstawie Analizy Funkcjonalnej Osiedli (<http://www.osiedlawroclawia.pl/>) by określić jakie usługi brakuje

### Rozwijanie pozytywnych środków transportu (transport pieszy i rowerowy)

- \* Poszerzenie oferty wypożyczalni roweru miejskiego o rowery z fotelikami lub cargo
- \* Stworzenie autostrad rowerowych
- \* Rozwój infrastruktury rowerowej nie może się odbyć kosztem infrastruktury pieszej - konieczna jest równowaga

### Ograniczanie hałasu w mieście

- \* Szlifowanie szyn i smarowanie kół tramwajów
- \* Ograniczanie prędkości pojazdów
- \* Ograniczenie ruchu samochodów dostawczych w centrum np. poprzez wymuszanie przewożenia towarów w ścisłym centrum na rowerach cargo lub poprzez ograniczenie czasu, kiedy taki ruch mógłby się odbywać

### Czyste ulice - ograniczenie pyłu na jezdni

- \* Intensywniejsze odkurzanie ulic
- \* Zakup specjalnych tramwajów-odkurzaczy

## 4. Część 3 - Konkluzje

Na wstępie podsumowania należy zauważyć, że grupa uczestnicząca w spotkaniach była dość jednorodna w opiniach. Przeważały osoby, które zgadzają się, że Wrocławska Polityka Mobilności powinna być konsekwentnie realizowana i wiąże się to z ograniczeniami dotyczącymi indywidualnego transportu drogowego. Różnice dotyczyły bardziej środków, poprzez które polityka ta ma być realizowana. Na spotkaniach nie pojawiły się osoby, które otwarcie kwestionowały by sens idei zrównoważonej mobilności. Jest to zgodne z niektórymi wynikami badań społecznych pokazujących, że większość mieszkańców jest za ograniczeniem ruchu samochodowego. Można interpretować ten fakt jako poparcie dla prowadzonej przez Gminę Wrocław polityki. Należy jednak pamiętać, że grupa uczestnicząca w konsultacjach nie była reprezentatywna dla społeczeństwa Wrocławia. Na podstawie spotkań z mieszkańcami zarysowała się wizja rozwoju miasta w

obszarze mobilności. Mieszkańcom Wrocławia zależy przede wszystkim na rozwoju ruchu rowerowego, pieszego i transportu publicznego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Z drugiej strony dość wyraźnie zarysowała się potrzeba ograniczenia ruchu samochodowego zwłaszcza w centrum miasta. Podróżowanie w mieście powinno być wygodne, szybkie i proekologiczne. Nie będzie to możliwe według mieszkańców, bez rozwoju infrastruktury, szczegółowych analiz oraz nowego spojrzenia na miasto, w którym samochody nie muszą być dominującym środkiem transportu. Dość istotne są również obszary bezpieczeństwa i edukacji. Przemieszczanie po mieście musi być w pełni bezpieczne dla wszystkich mieszkańców niezależnie od sposobu podróżowania, wieku, czy poziomu sprawności. Celem do realizacji powyższego powinny być edukacja wrocławian oraz prewencja.