



AKCJA
MIASTO

UWAGI STOWARZYSZENIA AKCJA MIASTO DO PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Szanowni Państwo!

Poniżej przesyłamy nasze uwagi do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (dalej: PZMM, Plan). Na wstępie dziękujemy za szczególną formę współpracy nad jego treścią. Doceniamy to, że głos nasz oraz innych organizacji został uwzględniony od samego początku. Cieszymy się, że poświęciliśmy na to swój czas. Wierzymy też, że dzięki naszym uwagom Plan w ostatecznej wersji będzie naprawdę bardzo dobry i jawnie przyczyni się do poprawy jakości życia we Wrocławiu.

Nasze uwagi podzieliliśmy na dwie części. Pierwsza jest ogólna i dotyczy całościowego wydzwięku PZMM. Uwagi w niej zawarte mają dużo większą wagę niż pozostała część proponowanych przez nas zmian. Naszym zdaniem w obecnej wersji Planu trudno jest liczyć na realizację głównego celu Wrocławskiej Polityki Mobilności (WPM), szczególnie w obliczu wiedzy, jaką daje 5 lat jej realizacji. Mamy tu na myśli dwie rzeczy: niezmiennie rosnącą liczbę samochodów na tysiąc mieszkańców oraz pewne braki w realizacji (w tym zbyt wolne tempo) WPM. Szczególnie dotyczy to obszarów: ekonomia i finanse (konsekwentnie większe środki na budowę dróg niż na budowę torowisk) i transport zbiorowy (zbyt wolny transport zbiorowy z powodu braku wydzielonych korytarzy, tylko częściowym priorytecie i fatalnym stanie infrastruktury torowej). Niemniej, tym lepiej, że Plan powstaje, bo daje szansę na przyspieszenie zmian i doprowadzenie do spadku udziału podróży samochodem.

W drugiej części naszych uwag odnosimy się do szczegółowych propozycji zapisów. W wielu miejscach proponujemy doprecyzowanie przedstawionych celów lub wskaźników, w nielicznych miejscach nie zgadzamy się z niektórymi z nich, a także przedstawiamy kolejne propozycje zapisów.

Każdy pogrubiony fragment jest konkretną uwagą do treści Planu.

UWAGI OGÓLNE

1. Ewolucyjne tempo zmian

Na stronie 13 czytamy: *„Jednak konsekwentne działania np. przy zwiększonym ich tempie doprowadzą w efekcie – nie rewolucyjnie, a ewolucyjnie – do pozytywnych zmian w wygodnym poruszaniu się po mieście.”* **Wnioskujemy o wykreślenie tego zdania oraz korektę całościowego podejścia i wydzwięku dokumentu.** Nie zgadzamy się z tym cytatem. Stwierdzenie o

ewolucyjnym tempie zmian zwyczajnie nie ma podstaw i jest, w obliczu 5 lat istnienia WPM, myśleniem życzeniowym.

Owszem, przyjęcie WPM przyniosło poprawę w wielu obszarach transportu. Jednak te zmiany nie przynoszą wyraźnej poprawy całego systemu transportowego. Dowodem na to jest rosnąca liczba samochodów na tysiąc mieszkańców i ogromna liczba samochodów, które codziennie wjeżdżają do miasta. Równocześnie wiemy, że tramwaje wcale nie przyspieszają, stan torowisk ulega znacznemu pogorszeniu, a w budżecie wciąż więcej środków jest przeznaczane na budowę dróg niż na budowę torowisk. Przeczy to zapisom WPM. Co więcej, w dwóch pierwszych przypadkach świadczy to o braku pozytywnych ocen wskaźników, które podlegają monitoringowi co rok. Tym samym, od czterech lat wiemy, że kluczowe parametry dla transportu zbiorowego są na złym poziomie, a nie dzieje się wystarczająco dużo, by to zmienić. W przypadku stanu torowisk doszło wręcz do pogorszenia sytuacji, mimo że od początku istnienia WPM całościowa jego ocena była negatywna!

Jak zatem liczyć na to, że wrocławianie nagle zrezygnują z podróży samochodami? Potrzebujemy Planu, który będzie bardziej ambitny niż dotychczasowa polityka miasta. Zarówno ta na papierze, jak i w praktyce. Oznacza to, że część zmian musi zostać przeprowadzona niezwłocznie. Sprzyjać temu będzie dłuższa kadencja samorządowa, bo dzięki niej rośnie szansa na przeprowadzenie trudnych zmian, których nie da się wprowadzić w tempie ewolucyjnym. Takie zmiany są konieczne, bo w przeciwnym razie zaczną rosnąć sprzeciw mieszkańców, którzy nie będą widzieli zmian na lepsze związanych z prowadzoną przez miasto polityką zrównoważonej mobilności.

2. Cel

Plan nie posiada głównego celu. To naszym zdaniem niedopatrzenie. **Dlatego wnioskujemy o uzupełnienie sekcji 5.2. wstępem, który przedstawi cel PZMM: osiągnięcie 70% podróży niesamochodowych w roku 2028.** To i tak mniej ambitne podejście niż np. w Wiedniu (tam celem jest 80% podróży niesamochodowych). Choć WPM stawia poprzeczkę nieco niżej, zmieniła się nasza wiedza o transporcie i jego skutkach. Dotyczy to szczególnie dwóch obszarów: jakości powietrza i aktywności fizycznej.

To pierwsze jest oczywiście związane ze zjawiskiem smogu transportowego. I choć za większość zanieczyszczeń we Wrocławiu odpowiada niska emisja, z ekspertyzy prof. Zwoździaka wynika jasno, że samo jej ograniczenie nie sprawi, że powietrze stanie się czyste. Jednocześnie coraz więcej wiemy o fatalnych konsekwencjach smogu dla naszego zdrowia. Hans Bruyninckx, dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Środowiskowej mówił o smogu transportowym następująco: *Emisje z transportu drogowego są często bardziej szkodliwe niż emisje z innych źródeł, ponieważ następują one na poziomie gruntu i zazwyczaj występują w miastach, w pobliżu ludzi. Dlatego tak ważne jest, aby Europa podwoiła wysiłki na rzecz ograniczenia emisji powodowanych przez*



**AKCJA
MIASTO**

transport, energię i rolnictwo oraz zainwestowała w uczynienie ich czystszy i bardziej zrównoważonymi.

Tym samym, na magistracie spoczywa większa niż w 2013 odpowiedzialność za czyste powietrze, a jeszcze większy udział podróży transportem zbiorowym, rowerem lub pieszo sprawi, że normy jakości powietrza (nie te krajowe, a WHO) będą spełnione (przez cały rok, a nie z wyjątkiem 35 dni, jak proponuje ustępujący prezydent).

Aktywność fizyczna to odpowiedź na siedzący tryb życia większości ludzi i otyłe społeczeństwo. Zgodnie z danymi WHO brak ruchu ze względu na siedzący tryb życia jest, zaraz po nadciśnieniu, paleniu tytoniu i hiperglikemii, czwartym największym czynnikiem ryzyka przedwczesnej śmierci. I najprawdopodobniej są to zaniżone szacunki. W dodatku brak ruchu wpływa bezpośrednio na występowanie i pogłębianie się, kolejnej na liście tych ryzyk, otyłości.

Ponad połowa dorosłych i co ósme dziecko w Polsce są otyłe lub mają nadwagę. Według badań Instytutu Żywności i Żywienia aż 1/3 uczniów szkół podstawowych i gimnazjów ma nadmierną masę ciała. Polska jest na piątym miejscu na świecie pod względem występowania nadwagi i otyłości.

Światowa Organizacja Zdrowia, ze względu na te - wciąż pogarszające się - statystyki wydała zalecenie skromnej aktywności fizycznej: umiarkowany wysiłek, minimum pół godziny na dobę przez 5 dni w tygodniu. Nawet taka mała ilość ruchu przyczynia się do zmniejszenia ryzyka przedwczesnej śmierci o 10%, to bardzo dużo, zwłaszcza zważywszy na rosnące koszty opieki medycznej oraz starzejące się społeczeństwo i związane z tym rosnące koszty opieki społecznej. Zatem oprócz oczywistego wpływu na zdrowie (nie tylko fizyczne, ale również psychiczne) obywateli, zachęcanie ich do ruchu przyczyni się również do mniejszych obciążeń dla budżetu. Co bardzo ważne, umiarkowany ruch może i powinien być realizowany przez tzw. "przypadkową aktywność", ponieważ ludzie dużo chętniej podejmują aktywność fizyczną przy okazji załatwiania codziennych spraw, niż poprzez zmuszanie się do uczęszczania na fitness, siłownię etc. W tym kontekście "aktywne podróżowanie", czyli na przykład spacer czy jazda na rowerze, jest idealnym sposobem na podniesienie aktywności społeczeństwa. I jest to tym bardziej zasadne, że różne badania pokazują, że większość podróży odbywana jest na dystansie mniejsze niż 5 km (co pokazały m.in. badania brytyjskie na podstawie spisu powszechnego w 2011 - 1/2 zatrudnionych ma do pracy mniej niż 5 km, 2/3 mniej niż 10 km), czyli odległości idealne do podróży rowerem lub do spaceru.

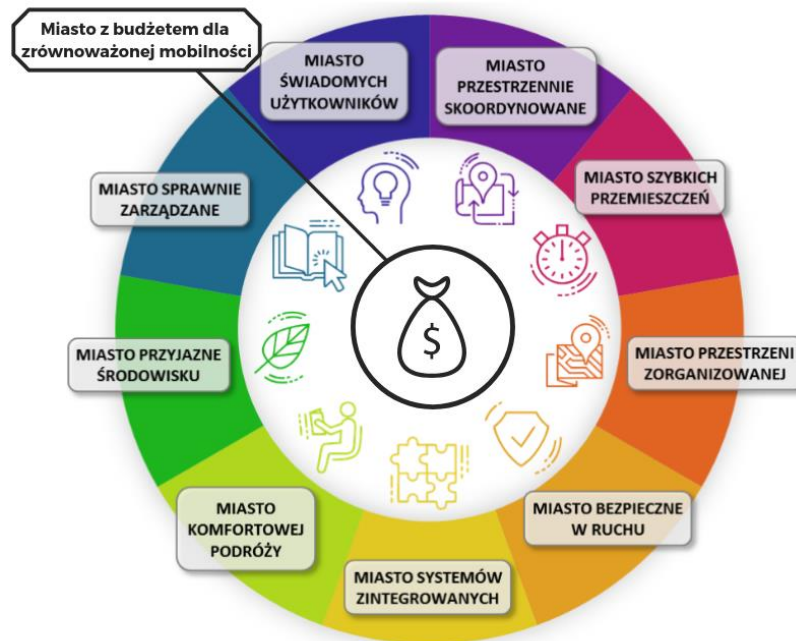
3. Budżet

Miasto może uchwalić dowolną strategię, ale miernikiem jej realizacji zawsze będą polityczne decyzje. Ich częścią jest uwzględnienie zapisów danej strategii w budżecie. Dlatego tak ważne jest, by Plan zawierał twarde zapisy związane z budżetem. O jego przyjęciu zadecyduje Rada Miejska, więc będziemy mieli dużo większą szansę na to, żeby zapisy Planu rzeczywiście zostały zrealizowane.

Konkretów związanych z budżetem nie ma w WPM. Realna polityka jest w tym obszarze inna niż ta na papierze. Pieniądze przeznaczone na inwestycje w komunikację zbiorową cały czas są mniejsze niż inwestycje drogowe (zgodnie z Wieloletnim Planem Inwestycyjnym: w latach 2013 r. – 2017 r. łącznie większe o 69 mln zł, w samym roku 2017 r. – większe o 96 mln zł). Istnieje bardzo duże ryzyko, że sytuacja się powtórzy.

Dlatego wnioskujemy o:

- Dodanie sekcji i obszaru “Miasto z budżetem dla zrównoważonej mobilności” oraz umieszczeniu w nich zasad dzielenia budżetu transportowego na poszczególne zadania,
- Wpisanie kwot, choćby szacunkowych, potrzebnych na realizację celów z Pakietu 1,
- Zmianę Rys. 5.1. tak, by wyraźnie sugerował, że budżet jest fundamentem realizacji Planu, np.:



4. Konkrety

Plan jest zbyt mało szczegółowy, by mógł przynieść znaczącą jakościową zmianę. W obecnej wersji może być miejscami interpretowany podobnie wybiórczo jak WPM. W trakcie konsultacji społecznych słyszeliśmy, że to ryzyko jest małe, bo PZMM ma zestaw wskaźników. Cóż, WPM też ma, ale jeśli jakieś są konsekwentnie nierealizowane, to nic się nie dzieje. **Dlatego**

wnoskujemy o uzupełnienie PZMM o harmonogramy, szczegółowe plany budżetowe, mierzalne i osiągalne cele dla zadań z Pakietu 1.

Dopiero to naszym zdaniem da gwarancję realizacji ogólnych obecnie zapisów. Jednocześnie taki końcowy kształt dokumentu będzie spójny z jego celem (tym, który zaproponowaliśmy powyżej). Zestaw harmonogramów, zagwarantowane środki, cele poszczególnych zadań należy sformułować tak, by osiągnięcie 70% podróży niesamochodowych w 2028 roku było ambitnym, ale osiągalnym celem. Rozumiemy, że tworzenie wrocławskiego Planu jest na ostatniej prostej, dlatego wnoskujemy o te plany tylko w przypadku Pakietu 1.

Pisząc tę uwagę, kierujemy się wytycznymi Komisji Europejskiej, która w wytycznych do tworzenia planów mobilności sugeruje stworzenie planów budżetowych i planów działania:

TASKS

- Outline the detailed technical and budgetary planning of measures for a period of 5 years. Cover the longer term with broader indications of plans.
- Draw up a document that formalises:
 - What is done when by whom and how much the allocated budget is;
 - What are the expected contributions of the measure to the objectives;
 - What will be the funding sources (or possible options if not clear yet);
 - What are the risks and the contingency plans;
 - What is the schedule for measure design and implementation.
- Achieve formal agreement on the budget and action plan among decision makers and key stakeholders.
- Make responsibilities and allocation of resources public to ensure transparency.

Powyższy fragment wytycznych KE sugeruje też inne rzeczy, które nie są obecne w przedstawionej wersji Planu. Są to: wpływ zaproponowanych zadań na główne cele oraz analiza ryzyka i plany

awaryjne. Dlatego wnioskujemy, by Plan został uzupełniony o: wpływ zadań na realizację zaproponowanego przez nas celu (dotyczy wszystkich zadań z Pakietu 1) i analizę ryzyka i plan awaryjny dla wszystkich zadań najpilniejszych i najważniejszych.

UWAGI SZCZEGÓŁOWE

1. Ramy czasowe (sekcja 2.2.)

Tak zaproponowane ramy czasowe nie pozwolą naszym zdaniem na realizację celu, który proponujemy. Tempo prac musi być szybsze. Być może powinno wiązać się to ze zmianą organizacji pracy części jednostek w UM (np. na bardziej projektową, co z kolei wynikać mogłoby z Planu). **W szczególności wnioskujemy o:**

- przeprowadzenie wszystkich zawartych w planie analiz do połowy 2021 roku,
- konkretny zapis, że działania najpilniejsze i najważniejsze rozpoczną się najpóźniej w połowie 2019 roku.

2. Analiza SWOT

Wnioskujemy o uzupełnienie słabych stron o następujące punkty:

- brak pełnego priorytetu dla transportu zbiorowego na skrzyżowaniach objętych ITS,
- brak biletu aglomeracyjnego,
- za mało działań o kształtowaniu zrównoważonej mobilności,
- struktura Urzędu Miejskiego – wiele jednostek zajmujących się transportem, co utrudnia koordynację i podejmowanie decyzji oraz rozmywa odpowiedzialność (przykładem może być brak odpowiedzialności za braki w realizacji WPM),
- niska średnia prędkość transportu zbiorowego,
- duża liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych oraz brak programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (tabela mówi obecnie tylko o poczuciu bezpieczeństwa – odnosimy się jeszcze do tego w części Miasto Bezpieczne w Ruchu),
- chaos parkingowy w centrum i na osiedlach oraz brak systematycznych działań Straży Miejskiej,
- wysoki wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców.

Po drugie, czytanie tabel z analizą SWOT będzie łatwiejsze, jeśli wskazane będą najważniejsze charakterystyki z każdego z 4 obszarów SWOT. Dlatego wnioskujemy, by wyróżnić i umieścić na górze tabeli następujące punkty:

- **Mocne strony:** Gęsta sieć tramwajowa w centrum i śródmieściu, Wyprowadzenie dużej części dróg krajowych z centrum (pozostała jedynie DK98),

- **Słabe strony:** Niewystarczające środki przeznaczane na rozwój infrastruktury dla zrównoważonej mobilności, niska średnia prędkość transportu zbiorowego, wysoki wskaźnik liczby samochodów na 1000 mieszkańców,
- **Szanse:** Możliwość pozyskania środków na inwestycje związane z komunikacją z funduszy zewnętrznych, Wykorzystanie potencjału Wrocławskiego Węzła Kolejowego, Wprowadzenie regulacji prawnych pozwalających na większe restrykcje w polityce parkingowej,
- **Zagrożenia:** Zbyt wolny rozwój komunikacji zbiorowej, nie nadążający za rozwojem urbanistycznym miasta, Wzrost liczby aut wjeżdżających codziennie do miasta spowodowany niekontrolowanym rozwojem zabudowy na terenach podmiejskich.

3. Scenariusze

- Wnioskujemy o dodanie następującego fragmentu w części o Sytuacji Bazowej: “dotychczasowa polityka transportowa nie jest w pełni skuteczna. Nie udało się dotychczas przełamać trendu wzrostowego liczby samochodów na 1000 mieszkańców, a taki właśnie jest główny cel Wrocławskiej Polityki Mobilności” (proponujemy to jako gotowy cytat),
- Wnioskujemy o dodanie trzeciego scenariusza pt. “Scenariusz 3 - co jeśli utrzyma się status quo” o następującej treści:

Nie udaje się przełamać trendu wzrostowego liczby aut na 1000 mieszkańców. To częściowo efekt polityki przestrzennej miasta - osiedla na obrzeżach bardzo szybko się rozwijają. Nie nadąża za tym rozwój infrastruktury i oferty transportu zbiorowego. Transport zbiorowy pozostaje niedofinansowany - dotacja na MPK jest zbyt mała, żeby zapewnić obsługę tych osiedli z centrum w takcie co najmniej 12 min. Brakuje też pieniędzy na utrzymanie infrastruktury torowej. Do wykończenia tramwajów dochodzi średnio co 3 dni, więc mieszkańcy stopniowo tracą zaufanie do MPK. W którymś momencie może okazać się, że torowisko na jakimś odcinku trzeba zamknąć.

Narastają też konflikty o przestrzeń na obrzeżach¹. Mieszkańcy jednych osiedli domagają się dróg dojazdowych do centrum, a drudzy, przez których osiedla miałyby te nowe drogi przechodzić, są zdecydowanie przeciwko, bo boją się hałasu i spadku poziomu bezpieczeństwa.

Poparcie społeczne dla zmian zapisanych w WPM spada, bo choć mieszkańcy słyszą o priorytecie dla zrównoważonej mobilności, to nie widzą poprawy sytuacji. Pojawia się też krytyka drogowych inwestycji tramwajowych, które nie sprawiły, że znacznie

¹ Ostatni podobny konflikt miał miejsce na granicy Kleciny i Oporowa w 2018 roku.

więcej osób podróżuje MPK. Biuro prasowe Urzędu Miejskiego nie potrafi kreować własnej narracji transportowej, a jedynie odpowiada na głosy krytyki mieszkańców.

Ruch rowerowy powoli rośnie, ale nie udało się zrealizować celu Polityki Rowerowej Wrocławia, czyli poziomu 15% podróży rowerem w 2020 roku. Wrocławianie w badaniu ankietowym odpowiadają, że nie czują się bezpiecznie na drodze. Dotyczy to szczególnie odcinków, gdzie nie starczyło woli politycznej, aby zabrać pas ruchu dla samochodów.

Wrocławska kolej miejska wciąż jest przedmiotem dyskusji. Miasto nie zdecydowało się na powołanie własnej spółki, ani na dofinansowanie Kolei Dolnośląskich. PKP rozpoczęło remont linii kolejowej do Oleśnicy, ale w jego ramach nie powstaną wszystkie niezbędne przystanki kolejowe.

Miasto wciąż stawia na budowę nowych dróg. Do poszerzenia ulicy Kosmonautów niezbędne jest wycięcie setek drzew. Poszerzenie tylko zachęca kolejne osoby do wyboru samochodu i w konsekwencji zwiększa liczbę aut, która codziennie wjeżdża do Wrocławia.

Uzasadnienie:

Dodatkowy scenariusz bazowy to wartość dodana, bo w przeciwieństwie do sytuacji bazowej patrzy w przyszłość. Jednocześnie Plan będzie wskazywał wyraźniej, że dotychczasowe podejście powinno ulec zmianie (to obecnie pośrednio i tak wynika z tej części dokumentu).

4. Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń

Wnioskujemy o dodanie następujących punktów:

- **2.4.5. Spójny system tras rowerowych w centrum**

Uzasadnienie:

Aby zachęcić mieszkańców do przesiadki na rower konieczne jest stworzenie spójnego systemu tras, który umożliwi bezpieczny dojazd do centrum na całym odcinku. Przykładowo trasa na ulicach Powstańców Śląskich i Świdnickiej z największym ruchem rowerowym w mieście obecnie kończy się przed ulicami Bożego Ciała i Widok. Rowerzyści muszą kontynuować jazdę do centrum razem z samochodami, co nie dla każdego jest komfortowe. Konieczne jest zatem stworzenie spójnej infrastruktury rowerowej w rejonie centrum i dojazdów do niego.

- **2.5.3. Utworzenie Wieloletniego Programu Pieszego**

Uzasadnienie:

Finansowanie zadań dotyczących ruchu pieszego nie jest wystarczające. Przykładem może być budowa nowego przejścia dla pieszych przy Młodych Techników, która obecnie planowana jest na 2020 rok, a pierwszy przetarg na to zadanie ogłoszono w 2014 roku. Ponadto kwoty przeznaczane na remonty chodników nie wystarczają na realizację wszystkich potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców i rady osiedli. Dlatego proponujemy utworzenie Wieloletniego Planu Pieszego, który zapewni finansowanie tego rodzaju inwestycji w kolejnych latach.

- **2.7. Kolej miejska i aglomeracyjna**
 - **2.7.1. Stworzenie kolei miejskiej**
 - **2.7.2. Współpraca z PKP PLK (np. linia do Oleśnicy)**
 - **2.7.3. Określenie stanu docelowego**

Uzasadnienie:

Oczywistością jest, że kolej – jako szybki środek transportu – może realnie konkurować nawet z samochodem. Nie czekając na uruchomienie związku metropolitalnego, odpowiedzialne za uruchomienie kolei aglomeracyjnej powinny być gminy, w tym zwłaszcza miasto Wrocław, które powinno przejąć na siebie ciężar finansowy dodatkowych kursów, traktując kolej jako część komunikacji miejskiej. Wzorem może być stolica, która powołała nawet osobną spółkę Szybka Kolej Miejska w Warszawie, zapewniając jej finansowanie z budżetu miasta.

Konieczna jest ścisła współpraca z PKP PLK, bo obecnie brakuje bardzo wielu przystanków kolejowych. Planowane przez kolejarzy remonty tras powinny uwzględniać budowę przystanków zapisanych w Studium. Wiemy jednak na przykładzie projektu przebudowy trasy do Oleśnicy, że tak nie jest. Współpraca musi być ściślejsza i bardziej owocna.

Cel 2.7.3. powinien zawierać nie tylko oficjalną koncepcję kolei miejskiej, ale również harmonogram jej uruchomienia.

Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:

- W opisie punktu 2.1.1 wnosimy o dodanie zdania “Budowa nowych linii tramwajowych będzie miała pierwszeństwo w budżecie miasta przed budową nowych dróg.”,
- Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.2.2 na “Przyjęcie i realizacja harmonogramu prac realizacyjnych, zawierającego w sobie prace naprawcze, polegające m.in. na szlifowaniu, podbijaniu i naprawianiu szyn oraz wymianie krzyżownic, a także remonty całkowite polegające na wybudowaniu nowego torowiska od podstaw.”,
- Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.3.2 na “Uprzywilejowanie transportu zbiorowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, które dotyczy wszystkich relacji tramwajowo-autobusowych przez całą dobę (dodatkowe otwarcia lub koordynacja sygnalizacji). Analiza opóźnień pojazdów komunikacji zbiorowej, dzięki której możliwe będzie wprowadzanie zmian w programach sygnalizacji świetlnej. Dzięki przyspieszeniu, a tym samym skróceniu czasu podróży, stworzenie realnej alternatywy dla podróży samochodowej.”,
- Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.4.2 na “Rozszerzenie oferty WRM poprzez zwiększenie liczby dostępnych rowerów oraz lokalizacji stacji rowerowych – rozszerzenie zasięgu o osiedla usytuowane poza centrum i śródmieściem lub w rejonach dużych generatorów ruchu oraz węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej.”,
- Wnosimy o zmianę opisu punktu 2.5.1 na “Realizacja zadań o różnym zakresie, które zwiększają dostępność pieszą miasta: zamiana przejść podziemnych lub kładek na przejścia w jednym poziomie, organizacja nowych przejść dla pieszych, wydłużanie zielonego światła, remonty chodników oraz obniżanie krawężników lub wynoszenie przejść do poziomu chodnika. Efektem ma być wyraźna poprawa jakości i bezpieczeństwa poruszania się pieszo po mieście.”

5. Obszar Miasto Przestrzeni Zorganizowanej

Wnosimy o dodanie następujących punktów:

- **3.1.4. Bezwzględny priorytet dla komunikacji zbiorowej w obszarze centrum miasta**

Uzasadnienie:

Centrum miasta jest szczególnie ważne dla komunikacji zbiorowej. Obecnie to właśnie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w tym obszarze tramwaje i autobusy tracą najwięcej czasu. Najczęściej jest to spowodowane stosowaniem zbyt długich cykli, które zwiększają przepustowość ruchu samochodowego, oraz koordynacją sygnalizacji, która nie jest ustawiona

pod tramwaje i autobusy, lecz pod samochody. Musi się to zmienić, jeśli chcemy stworzyć szybką i atrakcyjną komunikację zbiorową.

- **3.4.3. Zarządzanie cenami za parkowanie**

Uzasadnienie:

Nowa ustawa daje samorządom możliwość większej regulacji cen. Jak wspominali państwo na konsultacjach społecznych dotyczących strefy płatnego parkowania, ceny za godzinę parkowania w centrum nie zmieniły się od lat. Odbiegają więc od realnych stawek. Zmiana stawek za parkowanie pozwoli lepiej zarządzać miejscami parkingowymi i premiować postoje krótkoterminowe. Ponieważ nie wiemy, jaka powinna być ostateczna cena parkowania za godzinę w każdej ze stref, ten temat powinien być monitorowany i podlegać zmianom przez najbliższe 5 lat.

- **3.4.4. Zarządzanie liczbą miejsc w ścisłym centrum**

Uzasadnienie:

Uważamy, że miasto powinno dążyć do ograniczenia liczby miejsc parkingowych na powierzchni w ścisłym centrum. Miejsc parkingowych łącznie w ostatnich latach przybyło, głównie z powodu nowych parkingów kubaturowych i braku bilansowania liczby miejsc. Tym samym mieszkańcy dostali zachętę, by do centrum dojeżdżać autem. Urząd Miejski ma w ręku narzędzia, by w pełni zarządzać tym popytem. Równoległe z tworzeniem stref pieszych lub woonerfów miasto powinno dokładnie analizować liczbę miejsc parkingowych na ulicach wokół Rynku i stopniowo ją ograniczać.

Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:

- **Wnosimy o dodanie do punktu 3.1.1 zdań “Wydłużanie długości światła zielonego dla pieszych i rowerzystów lub wprowadzanie krótszych długości cykli sygnalizacji świetlnej. Lepsza koordynacja świateł na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych. Przyjęcie zasady, że maksymalny czas oczekiwania na zielone światło w obszarze centrum miasta nie powinien przekraczać 60 sekund.”**
- **Wnosimy o zmianę opisu punktu 3.1.2 na “Wprowadzanie rozwiązań w obszarze centrum i śródmieścia z zakresu uspokojenia ruchu oraz wzbogacania przestrzeni ulicznej o**

elementy zieleni lub elementy architektoniczne. Wstrzymanie się od powiększania przepustowości ulic wprowadzających ruch do obszaru śródmiejskiego oraz stopniowe zmniejszanie przepustowości ulic wprowadzających ruch do centrum. Ograniczanie lub eliminowanie parkowania na ulicach istotnych dla ruchu pieszego.”

- Wnosimy o zmianę punktu 3.2.2 na “Planowanie obszarów z założeniem zachowywania odpowiedniego poziomu ich wielofunkcyjności, w tym rezerwowanie terenów, na których możliwe jest prowadzenie funkcji rekreacyjnej czy przestrzeni do organizacji lokalnych spotkań, które mogą być wskazaniem do ich zagospodarowywania w ramach wniosków złożonych przez mieszkańców i rady osiedli.”
- Wnosimy o zmianę punktu 3.4.2 na “Analiza prawidłowego zarządzania podstrefami strefy płatnego parkowania oraz działania zapobiegającego nielegalnemu parkowaniu na terenie SPP realizowane przez Straż Miejską.”

6. Obszar Miasto Bezpieczne W Ruchu

Opis tego punktu przedstawia tylko połowę zagadnienia. Jest mowa o poczuciu bezpieczeństwa, ale nie ma nic o realnym bezpieczeństwie, które wynika ze statystyk wypadkowych. To w konsekwencji prowadzi do bardzo ograniczonego zakresu całego obszaru, co naszym zdaniem jest niedopuszczalne. **Wnoskujemy, żeby opis tego Obszaru rozpoczynał się od przedstawienia wizji zero (którą zakłada przecież WPM).** Plan musi jasno komunikować główny cel w zakresie bezpieczeństwa: docelowo zero śmiertelnych ofiar. Należy również wspomnieć, że jest to zapis istniejący już w WPM i wyjaśnić koncepcję wizji zero. Ponadto, czytając obecną wersję można odnieść wrażenie, że ważne jest tylko bezpieczeństwo w okolicach szkół. Takie działanie oczywiście popieramy, ale to tylko mały wycinek ogromu działań, jakie powinno wykonywać miasto.

Wnosimy o usunięcie punktów 4.1, 4.2, 4.3 i dodanie następujących punktów:

- **4.0. Przyjęcie programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz powołanie osoby będącej jego koordynatorem**

Uzasadnienie:

Bezpieczeństwo na drodze to złożony problem – tu potrzeba systemowych i zdecydowanych działań. Potencjalnych działań jest bardzo dużo. Dlatego cele, zadania i metody działań muszą być zdefiniowane w osobnym, szczegółowym dokumencie. Dopiero wtedy zrealizowanie w

praktyce wizji zero stanie się możliwe. Wyjątkowo zaczęliśmy numerację od 0, bo ten punkt to fundament dla całego Obszaru.

- **4.1. Przebudowa infrastruktury**

- **4.1.1. Poprawa liniowa głównych ulic**
- **4.1.2. Poprawa punktowa skrzyżowań, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów**

Uzasadnienie:

Nie możemy dziś uznać, że infrastruktura drogowa we Wrocławiu jest bezpieczna. Wynika to wprost z danych wypadkowych. Proponujemy osobne zadania dla przebudowy całych ciągów, jak i przebudowy punktowe. Oba zadania powinny dotyczyć miejsc historycznie niebezpiecznych, jak i zgłaszanych przez mieszkańców.

- **4.2. Analiza danych o wypadkach**

- **4.2.1. Analiza danych z Policijnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidzji,**
- **4.2.2. Analiza akt prokuratury,**
- **4.2.3. Analiza opisów zdarzeń drogowych spisanych przez funkcjonariuszy Policji**
- **4.2.4. Prowadzenie pomiarów prędkości i ich analiza. Doprowadzenie do przestrzegania ograniczeń prędkości w mieście**
- **4.2.5. Audyty przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych**

Uzasadnienie:

Istnieje wiele informacji, które miasto powinno analizować, by mieć pełen obraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Im więcej źródeł będzie uwzględnianych w analizach, tym skuteczniejsze będą mogły być późniejsze działania takie jak zmiany infrastrukturalne lub akcje prewencyjne.

- **4.3. Działania prewencyjne**

- **4.3.1. Ścisła współpraca z Policją**
- **4.3.2. Działania Straży Miejskiej i eliminacja nielegalnego parkowania (szczególnie przy przejściach dla pieszych)**

Uzasadnienie:

Mimo istnienia Komisji BRD w UM, współpraca ze służbami mundurowymi nie jest wystarczająca. Problem nielegalnego parkowania, szczególnie w otoczeniu przejść dla pieszych, nie znika, w zasadzie w całym mieście mamy problem z przekraczaniem prędkości przez kierowców, a kontrole udzielania pierwszeństwa rowerzystom przez kierowców skręcających w prawo dzieją się co najwyżej sporadycznie. To musi się zmienić, żeby osiągnąć zero ofiar śmiertelnych. Współpraca musi być ściślejsza i bardziej owocna.

- **4.4. Partycypacja i współpraca z mieszkańcami**
 - **4.4.1. Mapa niebezpiecznych miejsc autorstwa mieszkańców**
 - **4.4.2. Rada ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z udziałem strony społecznej**

Uzasadnienie:

Skuteczność działań magistratu wzrośnie, jeśli otworzy się na głos z zewnątrz. Wzorem wielu miast na świecie należy stworzyć interaktywną mapę, gdzie mieszkańcy będą mogli zgłaszać niebezpieczne miejsca. Ranga problemu bezpieczeństwa wzrośnie również, jeśli przy Prezydencie Wrocławia powstanie Rada ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (wzorem Rady ds. Mobilności lub Rady ds. Polityki Rowerowej).

Celowo nie uwzględniliśmy w powyższej liście następujących punktów:

- 4.1.3. Kampania społeczna na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym - jej przeprowadzenie wymaga bardzo dużych środków (czasu i pieniędzy), a wymierny efekt osiągnąć będzie bardzo trudno. Lepiej na poprawę bezpieczeństwa zadziała prewencja i zmiany infrastrukturalne.
- 4.2.2. Program edukacyjny dla dzieci – jak bezpiecznie dojechać oraz dojść do szkoły - nie zgadzamy się, co do idei. Zadaniem nie powinna być edukacja dzieci, a stworzenie takiej infrastruktury i taka organizacja ruchu, która zapewni im bezpieczeństwo.
- 4.3.1. Doświetlenia ciągów pieszych - doświadczenie konsultacji społecznych dot. Parku Grabiszyńskiego pokazały wyraźnie, jak kontrowersyjnym tematem jest oświetlenie alei w parkach. Ponadto bezpieczeństwo w parku nie zawiera się w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. Obszar Miasto Systemów Zintegrowanych

Wnoskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:

- **Wnosimy o dodanie do punktu 5.1.1 zdania “Współpraca z PKP PLK mająca na celu rozpoczęcie budowy nowych przystanków kolejowych na terenie miasta Wrocławia do 2023 roku.”**
- **Wnosimy o zmianę opisu punktu 5.2.1 na “Analiza funkcjonalności istniejących węzłów przesiadkowych (do 2020 roku) i ich modernizacja w celu ułatwienia dokonywania przesiadek (przejścia pomiędzy przystankami, informacja o dostępnych liniach komunikacyjnych w węźle wraz z kierunkami dojazdu).”**
- **Wnosimy o dodanie do punktu 5.2.2 zdań “Zapewnienie szybkiej i atrakcyjnej oferty komunikacji zbiorowej na trasach z parkingów do centrum miasta. Ograniczanie przepustowości ruchu samochodowego na trasach z parkingów do centrum miasta.”**
- **Wnosimy o zmianę opisu punktu 5.3.1 na “Współpraca z organizatorami publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikami, której efektem będzie wspólny bilet i taryfa na terenie Wrocławia, dzięki którym mieszkańcy obszarów podmiejskich będą mogli korzystać z komunikacji miejskiej i kolejowej, a mieszkańcy Wrocławia z lokalnej komunikacji autobusowej i komunikacji kolejowej w granicach miasta.”**

8. Obszar Miasto Komfortowej Podróży

Wnoskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:

- **Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.1 na “Wymiana taboru tramwajowego na spełniający wymogi dostępności dla osób o ograniczonej sprawności, z co najmniej 70% niskiej podłogi. Dzięki temu jakość podróży tramwajem wzrośnie, jak również będzie to sprzyjać szybszej wymianie pasażerskiej na przystankach.”**
- **Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.2 na “Przyjazne miejsca przystankowe to zapewnienie odpowiedniego wyposażenia takiego jak wiaty, informacja pasażerska czy ławki. Miejsca przystankowe, które nie posiadają odpowiedniego wyposażenia będą uzupełniane o standardowe elementy. Informacja pasażerska będzie estetyczna i czytelna dla pasażerów. Przystanki niedostosowane do wygodnego wsiadania będą przebudowywane. Powstanie i będzie realizowany harmonogram budowy przystanków wiedeńskich oraz antyzatok.”**
- **Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.1.4 na “Rozwijanie informacji pasażerskiej poprzez doposażenie obecnych i wyposażanie nowych pojazdów komunikacji zbiorowej oraz przystanków w dynamiczną informację pasażerską, w tym uwzględnienie zapotrzebowania na dostosowanie informacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych. Utrzymanie czystej i estetycznej informacji na słupkach przystankowych dotyczącej numerów linii i nazw przystanków.”**

- Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.2.1 na “Prowadzenie analiz opóźnień pojazdów komunikacji zbiorowej, badań napelnień pojazdów komunikacji zbiorowej, analiz obecnej i przewidywanej gęstości zaludnienia na terenie miasta i na ich podstawie dostosowywanie częstotliwości taboru tramwajowego i autobusowego do rzeczywistego zapotrzebowania na liniach komunikacyjnych.
- Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.4.2 na “Analiza i ocena stanu zieleni w korytarzach drogowych, na przystankach, pętlach, parkingach P+R i trasach rowerowych, pod kątem uzupełniania braków lub wprowadzenia nowej.”
- Wnosimy o zmianę opisu punktu 6.5.2 na “Analiza i modernizacja infrastruktury pod kątem miejsc wymagających napraw i remontów z uwzględnieniem potrzeb zgłaszanych przez mieszkańców.”

9. Obszar Miasto Przyjazne Środowisku

Wnosimy o dodanie następujących punktów:

- **7.3.5. Wprowadzenie zakazu poruszania się samochodów elektrycznych po buspasach i ulicach wyłączonych z ruchu**

Uzasadnienie:

Samochody elektryczne na buspasach mogą blokować pojazdy komunikacji zbiorowej. Ma to miejsce szczególnie na ulicy Trzebnickiej przed placem Powstańców Wielkopolskich. Promowanie pojazdów elektrycznych powinno zostać ograniczone tylko do specjalnych miejsc parkingowych.

- **7.5. Zieleń przyuliczna**

Uzasadnienie:

Zieleń przyuliczna (t.j. wysokie drzewa w pasie drogowym, krzewy - w tym zwłaszcza żywopłoty, łąki kwietne i trawniki) ma udowodniony pozytywny wpływ na jakość podróży, zarówno pieszych i rowerzystów (niskie żywopłoty to izolacja od pyłu, smogu i spalin; wysokie krzewy poza powyższym, chronią dodatkowo od hałasu; zaś wysokie drzewa dają cień oraz - poprzez transpirację - chłód w upalne dni, skłaniając więcej osób do wyboru tych metod transportu) jak i kierujących samochodami (cień - ma to znaczenie zarówno w trakcie jazdy, jak

i przy pozostawianiu pojazdu na postoju). Jest powszechnie znanym faktem, że ulice obsadzone drzewami są w gorące letnie dni o kilka do kilkunastu stopni chłodniejsze niż te, gdzie takiej zieleni brakuje: ma to wpływ nie tylko na komfort, ale i na bezpieczeństwo ruchu drogowego (upał wpływa negatywnie m.in. na koncentrację). Dodatkowo zastosowanie wszelkiego rodzaju zieleni powoduje lepszą gospodarkę wodami opadowymi, co może zapobiegać zalewaniu i podmywaniu dróg, chodników, etc. Razi fakt zajęcia się w planie zielenią parkową i skwerową, a pominięcie zieleni przyulicznej. Dlatego wnioskujemy o dodanie odpowiedniego punktu.

- **7.6. Realizacja rekomendacji z raportu “Drzewa w mieście”**

Uzasadnienie:

Proponujemy wpisanie do Planu rekomendacji dla Gminy Wrocław, które są efektem spotkań z mieszkańcami z cyklu “Drzewa w Mieście”.

REKOMENDACJE STRATEGICZNE W PODZIALE NA INTERESARIUSZY:

1. **GMINA WROCŁAW**, co może/powinna zrobić:
 - sprzyjające drzewom warunki zamówienia w przetargach
 - wprowadzenie zarządzeniem prezydenta katalogu dobrych praktyk
 - ochrona drzew na budowie - nadzór inspektora
 - zastąpienie soli drogowej inną metodą/środkiem/rozwiązaniem
 - szkolenia fachowe o drzewach dla pracowników jednostek miejskich
 - polityka miejska w zakresie drzew
 - realizacja narzędzi z polityki drzewnej adekwatnych do poszczególnych interesariuszy
 - wprowadzenie limitu min. 30% odprowadzenia wody jako warunek uzyskania pozwolenia dla inwestorów na budowę od MPWiK (przed wydaniem warunków zabudowy) (przez Gminę)
 - wspieranie koalicji mieszkańców monitorujących dobrostan drzew
 - zwolnienia z opłat gruntowych za zielone i retencyjne rozwiązania w projektach inwestycyjnych (przez Gminę)
 - lobby na rzecz drzew na etapie negocjowania inwestycji na wysokim szczeblu decyzyjnym w Gminie - podkreślanie priorytetu drzew w inwestycjach jako polityka miejska współpracy z inwestorami

Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:

- Wnosimy o zmianę nazwy punktu 7.2.1 na “Ochrona terenów zielonych przed parkowaniem”.
- Wnosimy o zmianę opisu punktu 7.2.1 na “Wprowadzenie zmian organizacyjnych uniemożliwiających parkowanie na terenach zielonych (trawniki, zieleńce, ulice biegnące przez parki).”
- Wnosimy o dodanie do punktu 7.4.1 zdania “Regularne nasadzenia nowych drzew i żywopłotów wzdłuż ulic ze szczególnym uwzględnieniem głównych ulic takich jak Grabiszyńska, Legnicka czy Powstańców Śląskich.”

10. Obszar Miasto Sprawnie Zarządzane

Wnoszukujemy o dodanie następującego punktu:

- **8.1.3. Sprawne reagowanie w sytuacjach awaryjnych (wypadki/awarie)**

Uzasadnienie:

Pod tym punktem rozumiemy dostosowywanie sygnalizacji świetlnej do chwilowych potrzeb (np. wydłużanie otwarć lub wprowadzenie krótkich cykli w celu szybkiej obsługi dużej liczby tramwajów), informowanie uczestników ruchu o utrudnieniach na tablicach przystankowych i tablicach zmiennej treści, a także współpracę z policją i strażą miejską w celu kierowania przez nich ruchem na skrzyżowaniach. Wydarzenia z początku marca 2018 r., kiedy to dwukrotnie korek tramwajowy na ulicy Grabiszyńskiej przed placem Legionów sięgał ulicy Perea pokazują, że podejmowane obecnie działania nie są wystarczające.

Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:

- Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 8.2.1 o zdania “Wdrożenie planu mobilności dla Urzędu Miejskiego, który został przygotowany przez Politechnikę Krakowską. Opracowanie planów mobilności dla jednostek organizacyjnych Gminy Wrocław takich jak Zarząd Zieleni Miejskiej czy Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta. Opracowanie koncepcji i wdrożenie oferty biletów okresowych dla dużych firm, tak aby oferowały one swoim pracownikom bilety komunikacji zbiorowej zamiast miejsc parkingowych dla samochodów.”

- **Wnosimy o zmianę opisu punktu 8.3.1 na “Współpraca z firmami kurierskimi i uruchomienie w 2019 roku pilotażowego systemu dostaw na terenie centrum miasta realizowanego za pomocą rowerów cargo.”**

11. Obszar Miasto Świadomych Użytkowników

Wnioskujemy o dodanie następujących punktów:

- **9.1.4. Przeprowadzenie badań fokusowych nt. zrównoważonej mobilności**

Uzasadnienie:

Takie badania są niezbędne, by opracować efektywną strategię informacyjną wykorzystywaną do komunikowania społeczeństwu realizowanych w ramach polityki mobilności działań.

Obecnie nie wiemy, czy i w jakim stopniu model zrównoważony transportu (ze wszystkimi jego konsekwencjami) posiada dziś akceptację wśród mieszkańców miasta. Istnieją co prawda konkretne przesłanki, które wskazują, że istnieje spore społeczne zrozumienie i poparcie dla konieczności odejścia od polityki pro samochodowej (wyniki wyborów, głosowania w WBO, referendum transportowe), ale wiedza w tym zakresie nie jest wystarczająca. Sprawa jest zbyt istotna, żeby poruszać tu na poziomie danych nie do końca kompletnych i kreować działania w sposób bazując na domniemaniach i intuicji, jak to ma miejsce obecnie.

Istniejąca doza niepewności w zakresie oczekiwań społecznych odciska zasadniczy wpływ na kształt realizowanej na terenie miasta polityki transportowej. Przeprowadzenie badań fokusowych tę niepewność zlikwiduje.

Temat ten był poruszany na Radzie ds. Mobilności. Jego efektem było wspólnie opracowane stanowisko, które zostało przedstawione wiceprezydentowi Adamskiemu. Ten wniosek jest spójny z pierwszym punktem stanowiska i stanowi kolejny, naturalny krok na drodze do prowadzenia przez miasto kompleksowych działań miękkich w obszarze mobilności.

- **9.2.4. Kampania promująca zrównoważoną mobilność wśród mieszkańców**

Uzasadnienie:

Proponujemy stworzenie całościowego i spójnego planu kampanii promującej zrównoważoną mobilność wśród mieszkańców. Bez zaplanowania profesjonalnej, wielowątkowej strategii informacyjnej, opartej o badania (choćby o właśnie trwające we Wrocławiu Kompleksowe Badania Ruchu czy Wrocławską Diagnozę Społeczną), wyznaczonych, mierzalnych celów i sposobów ich osiągnięcia, wdrażanie postulatów WPM i PZMM może być naznaczone przypadkowością lub stanowić jedynie reakcję na kryzys bądź krytykę (przypadek wydzielenia torowiska na ul. Traugutta). Obecnie działania promujące zrównoważony model transportu, tłumaczące cel i kierunek koniecznych zmian oraz zachęcające bezpośrednio do zmian zachowań transportowych, nie mają wystarczającej skali i zakresu, żeby można było się po nich spodziewać masowych zmian świadomości społecznej.

Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących punktach:

- **Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 9.1.3 o zdanie “Zmiana taryfy biletowej komunikacji miejskiej i wprowadzenie w 2019 roku biletu grupowego do 5 osób”.**
- **Wnosimy o zmianę nazwy punktu 9.2.1 na “Kampania promująca zrównoważoną mobilność w szkołach”.**
- **Wnosimy o zmianę opisu punktu 9.2.1 na “W związku z sukcesem akcji Rowerowy Maj należy opracować i zrealizować całoroczną kampanię, której celem będzie promowanie wśród najmłodszych dojazdu do szkoły środkami transportu niesamochodowego”.**
- **Wnosimy o uzupełnienie opisu punktu 9.2.3 o zdanie “Działania te będą szczególnie prowadzone wśród pracowników Urzędu Miejskiego oraz jednostek organizacyjnych Gminy Wrocław”.**

12. Wskaźniki monitorowania celów PZMM

Wnosimy o dodanie następujących wskaźników:

- **Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych w obszarze centrum miasta - tramwaje (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)**

- **Średnia prędkość komunikacyjna na liniach tramwajowych i autobusowych w obszarze centrum miasta - autobusy (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)**

Uzasadnienie:

Obecnie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w obszarze centrum miasta tramwaje i autobusy tracą najwięcej czasu. Najczęściej jest to spowodowane stosowaniem zbyt długich cykli, które zwiększają przepustowość ruchu samochodowego, oraz koordynacją sygnalizacji, która nie jest ustawiona pod tramwaje i autobusy, lecz pod samochody.

- **Procent opóźnionych kursów na liniach tramwajowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)**
- **Procent opóźnionych kursów na liniach autobusowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)**
- **Liczba niezrealizowanych kursów na liniach tramwajowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)**
- **Liczba niezrealizowanych kursów na liniach autobusowych (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)**

Uzasadnienie:

Analiza danych dotyczących opóźnień tramwajów i autobusów oraz niezrealizowanych kursów pomoże stwierdzić, czy oferta komunikacji zbiorowej jest atrakcyjna i konkurencyjna względem podróży własnym samochodem.

- **Liczba zadań związanych z budową infrastruktury rowerowej zrealizowanych na ulicach w centrum miasta lub prowadzących do centrum miasta, na których dotychczas nie było wydzielonej przestrzeni dla rowerzystów (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)**

Uzasadnienie:



**AKCJA
MIASTO**

Obecnie infrastruktura rowerowa na ulicach prowadzących do centrum i w samym obszarze centrum nie jest spójna. W niektórych miejscach rowerzyści muszą kontynuować jazdę razem z samochodami, co nie dla każdego jest komfortowe.

- **Liczba m² chodników, które zostały wybudowane od podstaw (Obszar Miasto Szybkich Przemieszczeń)**

Uzasadnienie:

Środki na budowę i remonty chodników nie są wystarczające. Większość zgłoszeń mieszkańców i rad osiedli dotyczących chodników czeka na realizację.

- **Liczba płatnych miejsc postojowych w strefie z płatnym parkowaniem w pasie dróg publicznych poza obszarem centrum (Obszar Miasto Przestrzeni Zorganizowanej)**

Uzasadnienie:

Raport z konsultacji społecznych na ten temat wyznacza kierunek polityki parkingowej na najbliższe lata. Strefa ma się powiększyć, a liczba miejsc wzrosnąć. Wszystko z korzyścią dla okolicznych mieszkańców.

- **Liczba nowopowstałych stref pieszych (Obszar Miasto Przestrzeni Zorganizowanej)**

Uzasadnienie:

Wrocławska Polityka Mobilności mówi o powiększaniu stref dla pieszych, szczególnie w centrum miasta. Tymczasem w ostatnich latach nie powstała żadna taka przestrzeń.

- **Osiągnięcie zerowej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych (Obszar Miasto Bezpieczne W Ruchu)**

Uzasadnienie:



W 2017 roku na wrocławskich drogach zginęły 24 osoby. Konieczne jest podjęcie działań w celu zmniejszenia tej liczby, tak aby docelowo nie było we Wrocławiu śmiertelnych ofiar wypadków.

- **Liczba sprzedanych biletów okresowych (Obszar Miasto Systemów Zintegrowanych)**

Uzasadnienie:

Liczba sprzedanych biletów okresowych będzie dobrym wskaźnikiem atrakcyjności komunikacji zbiorowej, ponieważ dotyczy osób, które korzystają z tramwajów i autobusów regularnie, a nie okazjonalnie.

Ponadto wnioskujemy o następujące zmiany w istniejących wskaźnikach:

- Wnosimy o podzielenie wskaźnika 3 na dwa wskaźniki: “Długość linii tramwajowych” oraz “Długość linii autobusowych”.
- Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 7 na: “Liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zapewniającą priorytet dla pojazdów komunikacji zbiorowej przez całą dobę”.
- Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 11 na: “Liczba naziemnych przejść dla pieszych powstałych równoległe do kładek i przejść podziemnych.”.
- Wnosimy o usunięcia wskaźnika 17.
- Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 20 na: “Liczba zrealizowanych zadań związanych z fizycznym uspokojeniem ruchu”.
- Wnosimy o usunięcia wskaźnika 24.
- Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 30 na: “Liczba wozokilometrów na trasach komunikacji podmiejskiej”.
- Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 33 na: “Liczba wozokilometrów na trasach komunikacji zbiorowej”.
- Wnosimy o zmianę nazwy wskaźnika 35 na: “Liczba przystanków przebudowanych na wiedeńskie lub przystanki z antyzatokami”.