

oraz osoby niezrzeszone

## Pytania, wnioski i uwagi do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia

### 1. Torowisko na ul. Hubskiej. Prosimy o policzenie korzyści (nowych pasażerów) oraz szacunków ekonomicznych dla każdej z tych inwestycji wraz ze współczynnikiem IRR.

Na stronie jedenastej dokonano błędnego wyboru inwestycji flagowych dotyczących transportu. W przypadku ulicy Hubskiej jest to ledwie kosmetyczna zmiana polegająca na przełożeniu torowiska o jedną przecznicę dalej z ulicy Dyrekcyjnej (notabene torowiska nieużywanego) i nie mająca większego wpływu na działanie komunikacji jako całości. Uważamy, że poprowadzenie linii tramwajowej omijającej Dworzec Główny kompletnie się mija z celami istnienia komunikacji zbiorowej i jej integracji a pominięcie przystanku o dużej wymianie pasażerów takich jak Gliniana też podważa celowość tej inwestycji. Przebudowa ulicy Hubskiej miałaby sens tylko w sytuacji gdyby była połączona z budową linii przez ulicę Suchą na Jagodno i wytrasowaniem tamże całkowicie nowej linii tramwajowej łączącej ściśle centrum miasta z nowo powstałym osiedlem. Na tle Hubskiej budowa torowiska w ciągu ulicy Popowickiej jest o wiele bardziej wartościową inwestycją ponieważ podniesie niezawodność systemu tramwajowego w zachodniej części miasta jednakże nie spenetruje znacząco większych obszarów miasta komunikacją tramwajową. Nie negujemy celowości powstania torowiska na Popowickiej ale określenie tej inwestycji jako flagową jest mocno na wyrost. Stąd nasze pytanie: dlaczego zapisano, że to jest inwestycja flagowa?

### 2. Nowe linie tramwajowe tam, gdzie będzie dużo pasażerów. Postulujemy, aby od prognozowanej wielkości przewozów w wysokości 2000-3000 pasażerów na godzinę zakładać budowę linii tramwajowej, co pozwoliłoby obniżyć koszty osobowe o połowę oraz podnieść komfort podróży.

Ogólnie martwi bardzo mały udział inwestycji w transport zbiorowy w stosunku do całości planu. Jednym torowiskiem na Nowy Dwór w obecnej postaci nie załatwimy nawet małej części problemów komunikacji zbiorowej w mieście. Brakuje tutaj generalnej reguły według której będziemy tworzyć transport zbiorowy w mieście. Proponujemy tutaj wprowadzenie sztywnych zasad określających konieczność budowy odpowiedniej infrastruktury w zależności od wyników prognozy ruchu liczonej w pasażerach przy danym ciągu. Np. zakłada się przewóz 4700 pasażerów na godzinę w ciągu ulicy Sobieskiego / Krzywoustego - to daje niebagatelną ilość 36 zapełnionych przegubowców na godzinę a to oznacza, że będą one jeździć częściej niż co 2 minuty. Przy takich potokach pasażerskich komunikacja autobusowa jest nieopłacalna ekonomicznie przez konieczność zatrudniania dużej liczby kierowców i utrzymywania wielu pojazdów w ruchu.

### 3. Wnioskujemy o aktualizację planu.

W Planie za punkt wyjścia został przyjęty rok 2014. Musi to zostać poprawione, nie tylko na poziomie zmiany cyfr. Należy również uaktualnić wszystkie wyliczenia.

### 4. Wnioskujemy o bezwzględne usunięcie założeń o zmniejszeniu częstotliwości kursów komunikacji zbiorowej.

Na stronie 14 planu wśród instrumentów do realizacji celów planu transportowego jest zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów. Jest to krok w dobrym kierunku lecz po lekturze tabel 14 i 15 ze stron 87 i 88 dowiadujemy się, że realizowane będzie coś całkowicie odwrotnego i tak porównując stan obecny z zapisami projektu planu okazuje się, że postulowana częstotliwość będzie średnio dwukrotnie gorsza w stosunku do stanu obecnego. Poniżej porównanie dla osiedla Strachocin, które jest codziennie paraliżowane przez korki. Osiedle Strachocin i Wojnowo zostały zaliczone do zabudowy rozproszonej we Wrocławiu co wynika z rysunku 1 planu (co prawda w tekście jest referencja do rysunku trzeciego ale na rysunku trzecim próżno szukać potrzebnych nam informacji - niechlujność jest stałą cechą )

Pora Dnia	Stan obecny	Plan
5:00-6:00	15'	30'
6:00-8:00	10'	20'
8:00-14:30	15'	30'
14:30-19:00	10'	20'
19:00-22:00	30'	30'
22:00-23:30	30'	45'!

Podobnie jest osiedlu Psie Pole (Litewska Pętla), które z kolei zostało zaliczone do zwartej zabudowy ale tylko w części osiedla, pomimo że mapy dot. gęstości zaludnienia sugerowałyby inny podział:

Pora Dnia	Stan obecny	Plan
5:00-6:00	10'	20'
6:00-8:00	5'	10'
8:00-14:30	7,5'	15'
14:30-19:00	5'	10'
19:00-22:00	15'	30'
22:00-23:30	30'	45'!

Zaprezentowane powyżej przykłady jasno obrazują, że oferta komunikacji zbiorowej się pogorszy w porównaniu do stanu obecnego. Nie jesteśmy w stanie stwierdzić ze względu na niechlujność projektu czy rysunek 1 jest miarodajny do podziału miasta na strefy obsługi ale w całym dokumencie nie znaleźliśmy niczego innego. Trwogą natomiast napawa fakt, że do zabudowy zwartej nie zaliczono ani Stabłowic z budownictwem miejskim

w systemie TBS, ani Leśnicy czy już budowanych dużych osiedli przy ulicy Kminkowej i WUWY2 jako modelowego osiedla. Przeraza to tym bardziej, że Urząd Miejski prezentuje takie mapy na swoim systemie informacji przestrzennej. Na koniec możemy tylko dopisać, że użycie częstotliwości 45 minut, która nie daje powtarzalności przy pełnych godzinach jest sprzeczne z zasadami tworzenia czytelnego rozkładu jazdy. Jak państwo planują zwiększenie ilości pasażerów w komunikacji zbiorowej gdy ograniczana tak drastycznie jest oferta przewozowa?

#### **5. Wnioskujemy o przedstawienie porównawczej analizy funkcjonalnej WTATu (wydzielona trasa autobusowo-tramwajowa) i pasu autobusowo-tramwajowego (PAT).**

W Wrocławiu przy snuciu wizji dotyczących transportu zbiorowego nadużywa się przymiotników takich jak nowatorskie czy przełomowe. I taki też przymiotnik użyto do starego jak komunikacja miejska rozwiązania jakim jest pas autobusowo-tramwajowy nazwanego w tym dokumencie dla niepoznaki WTATem. Taki pas nie jest rozwiązaniem ani nowoczesnym ani przełomowym. Stosowany od Warszawy po Lizbonę jest standardową rzeczą występującą w komunikacji miejskiej. We Wrocławiu pasy autobusowo-tramwajowe mamy m. in. na Placu Grunwaldzkim i Curie-Skłodowskiej. A to, że pas autobusowo-tramwajowy na Nowy Dwór będzie odsunięty od jezdni o kilka metrów dalej nie ma żadnego znaczenia w parametrach ruchowych tego pasa a powoduje tylko późniejsze problemy przy zagospodarowaniu terenu - szerokie ulice nie są przyjazne dla pieszych i rozcinają tkankę miejską (czym innym byłoby wytrasowanie linii bez jezdni, przez środek osiedla). Jakie są według autorów planu korzyści z WTATu (wydzielona trasa autobusowo-tramwajowego) w porównaniu do pasu autobusowo-tramwajowego (PAT)? Poprosilibyśmy o analizę funkcjonalną obu tych rozwiązań.

#### **6. Wnioskujemy o wykreślenie zapisów o wykorzystywaniu wyspecjalizowanego taboru do obsługi WTATu.**

W rozdziale 4.1 na stronie 41 powraca pojęcie WTATu z tym, że twierdzi się że do obsługi tego buspasu ma być odseparowany i specjalnie przeznaczony tabor. Jest to powielanie tych samych błędów jakie popełniono przy tramwaju plus skutek czego nowoczesne Skody 19T stoją w weekend i poza szczytem w zajezdni a po mieście jeżdżą najstarsze wagony Konstal 105Na. Konieczność stosowania wyspecjalizowanego taboru to większe rezerwy taborowe oraz większe koszty. Dlatego cała ta koncepcja powinna zostać wykreślona i pas tramwajowo-autobusowy (PAT) powinien zostać nazwany PAT - bo tym w istocie jest.

#### **7. Wnioskujemy o wykreślenie zapisów o tramwaju hybrydowym.**

Na stronie 50 planuje się uruchomienie tramwaju hybrydowego z przykładem "Guided tram on tyres" ale niestety nie wiadomo dokładnie o jakie rozwiązanie chodzi. Czy będzie to Transhlor? Czy może metro na oponach? Tego autor nie sprecyzował. Oba te rozwiązania stosuje się głównie we Francji, a my stoimy na stanowisku, że kolejne nowatorskie rozwiązania nie mają sensu. Skupmy się na rozwijaniu tego co mamy (tramwaj), bo w tym zakresie jest wiele do poprawy. Dlaczego autorzy planu planują uruchomienie kolejnego środka transportu (tramwaj hybrydowy) zamiast rozwijać istniejące środki transportu (tramwaj)? Jakie korzyści niesie za sobą tramwaj hybrydowy w stosunku do tramwaju na trasie WTATu?

#### **8. Wnioskujemy o przeprowadzenie i uwzględnienie w dokumencie analizy lokalizacji punktów przesiadkowych kolej/autobus/tramwaj.**

Lokalizacja węzłów przesiadkowych - Nie wiemy jakimi przesłankami kierowano się przy wyborze węzłów przesiadkowych (tramwaj/kolej/autobus) i bardzo tego brakuje w planie wraz z prognozowaną wymianą pasażerską w tych węzłach.

#### **9. Wnioskujemy o aktualizację tabeli na stronie 57. Obecnie jest przykładem myślenia życzeniowego. Postulujemy, aby dokument zawierał szczegółowy opis tego, skąd dokładnie biorą się wyliczenia w tej tabeli.**

Tabela na stronie 57 jest dość kontrowersyjna dlatego postanowiliśmy skupić na niej dłużej. Na spotkaniu dnia 16 marca 2016 autor projektu planu przyznał, że w tej tabeli są błędy i zostaną one poprawione do dnia 21 marca, jednakże do dnia dzisiejszego (30 marca 2016r.) nie została udostępniona poprawna tabela, więc uwagi odnoszą się do wersji dokumentu zaprezentowanej 16 marca:

- a. W opisie stanu istniejącego za wyjątkiem ulicy Legnickiej, Borowskiej i Powstańców Śląskich komunikacja samochodowa jest szybsza od komunikacji zbiorowej. O ile w przypadku ulic Legnickiej i Powstańców Śląskich wydaje się to możliwe ze względu na wydzielone torowisko, natomiast w przypadku ulicy Borowskiej jest to mało prawdopodobne ponieważ jadący ulicą Borowską autobus nie ma żadnych preferencji w stosunku do komunikacji indywidualnej (np. brak buspasa, brak priorytetu wyższego na światłach). Podobnie jest z innymi danymi frekwencyjnymi – np. na ulicy Bardzkiej zanotowano napełnienia w wysokości 250 osób na godzinę w tramwaju. W przypadku ulicy Legnickiej mamy dane porównawcze z Kompleksowych Badań Ruchu (KBR) z roku 2010 – w planie jest 930 osób, a w KBRze jest to liczba 3500 (Dane z punktu 220). Skąd taka rozbieżność? Może te dane są również złe? Dlatego uważamy za konieczne zweryfikowanie danych wejściowych.
- b. Odnośnie stanu modelowanego w roku 2022 to dokument sprawia wrażenie myślenia życzeniowego, a nie rezultatów modelowania. Na spotkaniu z 21 marca dowiedzieliśmy się, że z jednym z powodów rozwiązania umowy z poprzednim wykonawcą planu (firma Trako) był brak wykorzystania modelu naukowego do szacowania rozkładu ruchu w mieście i to była przewaga obecnego wykonawcy planu z Krakowa. Niestety ale nawet pobieżne przeczytanie wyników pracy firmy z Krakowa rodzi wątpliwości czy ten model jest poprawny i czy wprowadzono do niego poprawne dane. Szczegóły przedstawiono poniżej:
- i. Korytarz I - czyli ulica Legnicka, długość odcinka 6,99km. W roku 2013 czas przejazdu tego odcinka określono na 18,55 minut co daje średnią arytmetyczną w wysokości 23,30km/h natomiast w planie jest wpisana 22,60. Nie wiemy dlaczego tak się dzieje. Ciekawsza jest prognoza na rok 2022. Wynika z niej, że autem ten sam odcinek przejedziemy w 11 minut ale średnia poruszania się autem spadnie do 19 km/h pomimo, że obliczenia arytmetyczne dają średnią na poziomie 38km/h. Prędkość poruszania się komunikacji zbiorowej pozostaje niemalże bez zmian, więc nie widać tu czynnika, który by zachęcił ludzi do zostawienia swojego samochodu i przesiadki na tramwaj. Mimo to prognozuje się pięciokrotny wzrost liczby pasażerów tramwajów. Prosimy o wyjaśnienie tego fenomenu.
  - ii. Korytarz II - biegnący ulicami Popowicką. Tutaj też nie ustrzeżono się od prostych rachunkowych błędów. Przy stanie bieżącym podano średnią prędkość równą ilorazowi drogi przebytej i czasu podróży czyli 29,9 km/h to w przypadku prognozy na rok 2022 czas jest ten sam i droga również ale średnia prędkość podróży samochodem wynosi dwa razy mniej czyli 14,9 km/h. Doszło tu do oczywistego błędu matematycznego, skutkującego tym, że nie wiadomo, która wartość wynika z modelu, a która jest błędem. To z kolei uniemożliwia ocenę i odniesienie się do zaprezentowanych danych i sprawia, że tu model jest bezużyteczny. Dyskusyjne jest też założenie, że taki tramwaj przewiezie 4800 osób przez godzinę, bo planowane jest tam uruchomienie dwóch linii tramwajowych z maksymalną podażą miejsc wynoszącą około 2000 osób na godzinę.
  - iii. Korytarz III - to most Trzebnicki i kierunek wyjazdowy na Poznań. W stanie z 2013 obliczenia są poprawne, wątpliwości wzbudza liczba pasażerów wynosząca ledwie 250 osób na godzinę przy kursujących tam trzech liniach tramwajowych. Dla porównania KBRy z 2010 roku podają liczbę ponad dwukrotnie większą bo wynoszącą 532 osoby, co po raz kolejny wzbudza podejrzenie o prawdziwość danych użytych do modelu. W prognozie znów mamy błąd obliczeniowy i zamiast średniej około 19km/h dla komunikacji indywidualnej podaje się 9,4km/h. Po raz kolejny nie wiemy do czego się ustosunkować i jak interpretować te dane? Skąd takie rozbieżności?
  - iv. Korytarz IV - to jest kierunek na wielką sypialnię Wrocławia, czyli Psie Pole. Obecnie można tam natknąć na zjawisko kongestii, ale paradoksalnie dzięki zaniedbaniom takich kierunków jak Strachocin, Leśnica czy Ołtaszyn to sytuacja nie jest tragiczna w stosunku do średniej miasta. Zwracamy uwagę, że nie ma we Wrocławiu placu Kromera, a po Alei Sobieskiego nie kursują aktualnie żadne autobusy miejskie. Prawdopodobnie autorowi chodziło o ulicę Krzywoustego i dla tej

ulicy przyjął on w 2022 roku przyrost liczby przewiezionych pasażerów o 276% - jest to wartością zbyt optymistyczną. Aby obsłużyć planowany potok podróźnych, konieczne byłoby zapewnienie podaży 36 autobusów przegubowych na godzinę, co przy obecnych czasach przejazdu oznacza odstęp między autobusami wynoszący 1 minutę i 40 sekund, a to z kolei wyklucza obecnie stosowany system sygnalizacji świetlnej z pełnym cyklem wynoszącym 2 minuty (np. Śniadeckich/Kochanowskiego). Tak wysoka częstotliwość implikuje z kolei wybudowanie wszędzie zatok na dwa autobusy (w niektórych przypadkach na trzy) oraz zastosowania osobnych pasów dla tych autobusów, inaczej te autobusy utkną we własnych korkach. Na jakiej podstawie autorzy planu prognozują, że istniejąca ulica przyjmie takie natężenie ruchu autobusowego? Osobną kwestią jest zapotrzebowanie na tabor by zapewnić taką podaż autobusów. Z tego co widać to autorzy planu chcą ograniczyć pracę przewozową autobusów o ⅓, a ilość autobusów o sześćdziesiąt sztuk. Prosimy o wyjaśnienie skąd zostaną wzięte dodatkowe wozokilometry i dodatkowe autobusy by zapewnić prognozowaną podaż? W jaki sposób uwzględniono to w finansowaniu komunikacji zbiorowej w Planie?

- v. Korytarz V - ulica Wróblewskiego. Pierwsze co się rzuca w oczy to dlaczego zniknął tramwaj z ulicy Wróblewskiego? Czy planuje się likwidację linii tramwajowej na Biskupin?

#### **10. Proponujemy wprowadzenie zapisu dotyczącego poziomu finansowania transportu zbiorowego:**

"Na usługi publicznego transportu zbiorowego wykonywane w ramach zawartych z przewoźnikami umów, w roku 'n' Organizator przeznaczy kwotę nie mniejszą niż 12,5% planowanych dochodów Miasta za rok 'n-1', przy czym nie może być to kwota niższa niż 500 mln zł rocznie. Kwota ta nie dotyczy nakładów na tabor i infrastrukturę."

Zapis ten umożliwi prowadzenie długofalowej, spójnej i konsekwentnej polityki rozwoju transportu zbiorowego. Jednocześnie podana kwota jest zbieżna z prognozowaną we wcześniejszych opracowaniach dot. Zintegrowanego Systemu Transportu Zbiorowego.

#### **11. Wnioskujemy się o wprowadzenie rozdziału dotyczącego rozwoju, funkcjonowania i finansowania kolei miejskiej.**

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem przewozów na terenie Wrocławia jest Prezydent Miasta. Plan transportowy winien określać rolę i przyszłość tego segmentu transportu w mieście.

#### **12. Wnioskujemy o wykreślenie wzmianek dot. wprowadzania we Wrocławiu: gondol wodnych i napowietrznych, lekkiego tramwaju, tramwaju na kołach gumowych.**

Są to środki transportu, nad którymi nawet nie rozpoczęto prac koncepcyjnych i nie stanowią one żadnej alternatywy ani uzupełnienia systemu transportu zbiorowego w perspektywie objętej Planem, tj. do roku 2022. Ponadto ze względu na brak możliwości prawnych wnioskujemy o wykreślenie wzmianek dot. wprowadzania we Wrocławiu tramwaju dwusystemowego.

#### **13. Wnioskujemy o uznanie za "Obszar zabudowy zwartej Wrocławia" (określenie z Rysunku 1 do Planu - "Schemat zakresu planu") następujących osiedli, gdzie nastąpiła bądź następuje rozbudowa budownictwa wielorodzinnego:**

- Lipa Piotrowska,
- Stabłowice,
- Maślice,
- Żłotniki,
- Żerniki,
- Nowe Żerniki (rejon tzw. WUWA 2),

- Leśnica,
- Oporów (rejon ul. Wiejskiej),
- Rejon ul. Raławickiej oraz jej przedłużenia,
- Ołtaszyn (również wschodnia część, obecnie nie ujęta),
- Wojszyce,
- Swojczyce,
- Strachocin,
- Wojnów,
- Zakrzów północny (rejon ul. Odolanowskiej).

**14. Wnioskujemy o poprawienie licznych błędów na Rysunku 2 - "Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022":**

- należy uzupełnić sieć linii kolejowych o linie: Wrocław - Kłodzko i Wrocław - Kobierzyce;
- należy uaktualnić sieć stacji i przystanków kolejowych (nazwanych "istniejącymi węzłami transportowymi") według stanu bieżącego - obecnie część stacji oznaczonych jako "istniejące" nie jest wykorzystywana w ruchu pasażerskim, z kolei część oznaczonych jako "projektowane" jest już wykorzystywana w ruchu pasażerskim;
- należy uzupełnić sieć "korytarzy przeznaczonych do obsługi publicznego transportu zbiorowego wyjeżdżającego poza gminę Wrocław" o obecnie wykorzystywane ulice (np. Kamińskiego, Starodworska, Opatowicka, Zabrodzka, Samotworska);

**15. Wnioskujemy o wprowadzenie na Rysunku 2 - "Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022" następujących stacji (przystanków) kolejowych jako projektowanych:**

- na linii Wrocław Sołtysowice - Wrocław Kowale - Jelcz Miłoszyce: zgodnie z projektem przewidzianym do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego
- Szczepin (w rejonie ul. Długiej), na linii do Oleśnicy;
- Browar Piastowski (w rejonie ul. Rychtańskiej/Jedności Narodowej), na linii do Oleśnicy;
- os. Sobieskiego (w rejonie ul. Wilanowskiej), na linii do Oleśnicy;
- Odolanowska (w rejonie al. Sobieskiego/ul. Odolanowskiej), na linii do Oleśnicy;
- Lipa Piotrowska (w rejonie ul. Pełczyńskiej/Kminkowej), na linii do Rawicza;
- Maślice (w rejonie ul. Królewieckiej/Gminnej), na linii do Głogowa;
- Żerniki (w rejonie ul. Zakopiańskiej), na linii do Legnicy;
- Leśnica Północ (w rejonie ul. Krępickiej), na linii do Legnicy;
- Grabiszyńska (w rejonie ul. Grabiszyńskiej/Zaporoskiej), na linii do Rawicza/Głogowa;
- Bieńkowice (w rejonie ul. Mościckiego), na linii do Opola;
- Buforowa (w rejonie ul. Buforowej), na linii do Kobierzyc;
- Wojszyce (w rejonie ul. Grota-Roweckiego), na linii do Kobierzyc;
- Ołtaszyńska (w rejonie ul. Ołtaszyńskiej), na linii do Kobierzyc;
- Partyńce (w rejonie ul. Zwycięskiej/al. Karkonoskiej), na linii do Kobierzyc;

- Klecina (w rejonie ul. Kobierzyckiej), na linii do Kobierzyc;

Podkreślamy, że wprowadzenie powyższych projektowanych stacji (przystanków) kolejowych ma na celu dać możliwość ewentualnego ich wybudowania - ich brak może spowodować niemożność przeprowadzenia takiej inwestycji oraz brak dofinansowania ze środków unijnych, właśnie z powodu niewystępowania w Planie Transportowym.

**16. Wnioskujemy o uzupełnienie sieci "Korytarzy przeznaczonych do obsługi publicznego transportu zbiorowego" (numery 1-12) na Rysunku 2 - "Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022" w następujący sposób:**

- rozszerzenie sieci korytarzy o wszystkie obecnie użytkowane linie tramwajowe, m.in.:

Plac Dominikański - Plac Wróblewskiego - Księża Małe,  
Plac Grunwaldzki - Jedności Narodowej (po trasie linii 0)

Piłczyce - Leśnica

Krzyki - Klecina

most Szczytnicki - Sępólno

ul. Olszewskiego do pętli Biskupin

al. Hallera

ul. Sienkiewicza

- rozszerzenie sieci korytarzy o następujące ciągi tramwajowe:

Psie Pole

Nowy Dwór i Muchobór Wielki

Gądów Południowy

Jagodno

Most Wschodni i tzw. Aleja Wielkiej Wyspy

Bartoszewice (od pętli Biskupin)

Oporów "osiedle" (w odróżnieniu od obecnej pętli Oporów) przez ul. Raclawicką i "Nowo-Raclawicką"

Ołtaszyn (od pętli Park Południowy)

Partynice (od ul. Przyjaźni)

Stabłowice (od Stadionu Miejskiego do projektowanej stacji PKP ul. Maślicka)

Swojczyce (od pętli Sępólno do rejonu stacji PKP oraz od pętli Kowale)

Kuźniki (od ul. Lotniczej do stacji PKP przez ul. Bajana i Bystrzycką)

Słowackiego/Purkyniego

Na Grobli/Norwida

W legendzie Rysunku 2 wpisać uwagę "Dokładny przebieg projektowanych ciągów tramwajowych będzie zależny od dalszych prac projektowych i budowlanych".

Zgodnie z filozofią prezentowaną również przez przedstawicieli Magistratu, Plan Transportowy powinien dawać możliwość prowadzenia prac projektowych a następnie przetargowych i budowlanych. **Niewskazanie ciągów może spowodować niemożność przeprowadzenia takiej inwestycji oraz brak dofinansowania ze środków unijnych, właśnie z powodu niewystępowania w Planie Transportowym.**

**17. Postulujemy o wprowadzenie następujących zapisów w rozdziale „Minimalne standardy systemu informacji pasażerskiej oraz komfortu podróży”:**

1) Na przystankach

Od roku 2020 w tablice elektroniczne dynamicznej informacji pasażerskiej winny być wyposażone wszystkie przystanki tramwajowe i większość przystanków autobusowych (w szczególności takich, z których w ciągu godziny odjeżdża przynajmniej 8 pojazdów). Nie dotyczy to sytuacji awaryjnych oraz czasowych tras objazdowych.

Każdy przystanek winien być wyposażony w ławkę/miejsca do siedzenia. Wszystkie przystanki tramwajowe i większość przystanków autobusowych (w szczególności takich, z których w ciągu godziny odjeżdża przynajmniej 8 pojazdów) winny być wyposażone w wiatę. Nie dotyczy to sytuacji awaryjnych oraz czasowych tras objazdowych.

Na rozkładzie jazdy winny być wyszczególnione wszystkie przystanki i rozkłady jazdy. Zaleca się, aby nazwy najważniejszych przystanków były podane również w najważniejszych językach obcych (przynajmniej w języku angielskim).

Zastąpienie konkretnych minut odjazdu w rozkładzie jazdy informacją o częstotliwości jest dopuszczalne wyłącznie w sytuacji, gdy linia kursuje w jednym wariantcie oraz:

- a) w danej godzinie zachowany jest rozkład stałoodstępowy co 5, 10 minut lub ich wielokrotność, lub
- b) w danej godzinie linia przez całą godzinę kursuje co 4 minuty lub częściej.

Minuta pierwszego i ostatniego odjazdu w godzinie musi być podana nawet w przypadku spełnienia powyższych warunków.

## 2) Na pojazdach

Każdy pojazd wykonujący usługę przewozu w ramach umowy publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Miasto Wrocław winien posiadać trwale umieszczoną informację nad pierwszymi i ostatnimi drzwiami: „PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY M. WROCŁAWIA” wraz z herbem Miasta Wrocławia.

Stosuje się wyświetlacze obejmujące: oznaczenie linii, przystanek końcowy (lub informację o zjeździe do zajezdni wraz z podaniem litery Z przed numerem linii) oraz opcjonalnie informacje dodatkowe. Wyświetlacze te stosuje się ze wszystkich stron pojazdu.

W pojazdach o długości do 12 m włącznie możliwe jest stosowanie 1 wyświetlacza bocznego z każdej strony pojazdu. W pojazdach dłuższych liczbę wyświetlaczy po stronie drzwi multiplikuje się. Na wyświetlaczu z tyłu pojazdu oznaczenie linii należy prezentować po prawej stronie, tak aby znalazło się bliżej krawędzi peronu przystankowego, przez co będzie łatwiej dostrzegalne przez pasażerów. Zaleca się stosowanie wyświetlaczy po stronie przeciwnej niż drzwi, a także wyświetlaczy z tyłu pojazdu pokazujących pełną nazwę przystanku docelowego.

W przypadku czasowej zmiany przebiegu linii, jej oznaczenie winno być prezentowane w inny, odróżniający się sposób (np. jako negatyw).

Podczas postoju pojazdu na pętli na wyświetlaczach (przynajmniej na przednim) powinien być prezentowany czas do planowego odjazdu (np. „149 ODJAZD ZA 8 MIN.”), wymiennie z innymi informacjami.

Dodatkowo w dolnej części okien bocznych, między pierwszymi a drugimi drzwiami należy montować duży wyświetlacz numerowy, którego zadaniem jest dostarczenie informacji dla pasażerów niedowidzących. Wyświetlacz musi być widoczny również przy otwartych drzwiach pojazdu.

Nie dopuszcza się „przewijania” oznaczenia linii oraz przystanku końcowego (informacji o zjeździe do zajezdni).

Stosuje się informację głosową, prezentującą oznaczenie linii oraz przystanek końcowy (lub informację o zjeździe do zajezdni).

## 3) Wewnątrz pojazdu

Stosuje się wyświetlacze obejmujące następujące informacje: nazwy wszystkich przystanków na trasie; nazwy ulic (alei, placów, itp.), na których znajdują się te przystanki; czas przejazdu danego kursu do kolejnych przystanków; możliwości przesiadki na inne linie (ich numer). Lista przesiadek powinna być aktualizowana w



czasie rzeczywistym razem z rzeczywistym czasem odjazdu. W przypadku kursowania na czasowo zmienionej trasie, oznaczenie linii oraz odcinek czasowo zmieniony winien być wyświetlony na żółtym tle.

Dodatkowo na wyświetlaczach mogą być przekazywane komunikaty dotyczące danego kursu, np. informacje o czasowej zmianie trasy czy skróceniu kursu.

Informacje te winny być aktualizowane dynamicznie zgodnie z pokonywaną trasą, przy czym trasa już przejechana winna być prezentowana innym (np. szarym) kolorem.

Wyświetlacze montuje się równoległe do szyb bocznych, po stronie drzwi. W pojazdach o długości do 12 m włącznie możliwe jest stosowanie 1 wyświetlacza. W pojazdach dłuższych liczbę wyświetlaczy multiplikuje się.

Stosuje się podsufitowe wyświetlacze uproszczone, zawierające: oznaczenie linii, przystanek końcowy (lub informację o zjeździe do zajezdni) oraz informację o nazwie następnego przystanku. Dopuszcza się naprzemienne informowanie o przystanku końcowym i następnym. Dopuszcza się zastosowanie wyświetlaczy diodowych. Wyświetlacze uproszczone winny być montowane prostopadle do szyb bocznych. W pojazdach o długości do 12 m włącznie możliwe jest stosowanie 1 wyświetlacza. W pojazdach dłuższych liczbę wyświetlaczy multiplikuje się. Wyświetlacze uproszczone montuje się zgodnie z kierunkiem jazdy, dla pojazdów dwukierunkowych w każdym z kierunków jazdy.

Na wyświetlaczach wewnątrz pojazdu nie dopuszcza się prezentowania reklam i treści nie związanych z usługą przewozową (np. imiennin). Oprócz wyświetlaczy dopuszcza się stosowanie odrębnych tablic i ekranów ogłoszeniowych (reklamowych), jednakże nie mogą one zasłaniać wyświetlaczy ani utrudniać zapoznania się z informacjami na wyświetlaczach.

Stosuje się informację głosową w postaci zapowiedzi bieżącego i/lub kolejnego przystanku, jego charakteru (stały/na żądanie) oraz granicy stref biletowych. Zaleca się, aby najważniejsze przystanki były zapowiadane również w najważniejszych językach obcych (przynajmniej w języku angielskim).

#### 4) Inne

W przypadku doraźnej zmiany trasy pojazdu (np. w wyniku zdarzenia losowego) należy poinformować o tym pasażerów w pojeździe. Ponadto należy na przedniej szybie wstawić dużą tablicę o żółtym tle z wykrzyknikiem w trójkącie i tekstem „Chwilowa zmiana trasy”.

Każdy pojazd winien być wyposażony w urządzenia geolokalizacyjne, umożliwiające wykorzystanie informacji o bieżącym położeniu w systemie dynamicznej informacji pasażerskiej.

Każdy pojazd winien być wyposażony w tzw. ciepły guzik, tzn. możliwość samodzielnego otwierania drzwi przez pasażera (zarówno wewnątrz jak i z zewnątrz), m.in. w celu minimalizowania wpływu niekorzystnych warunków atmosferycznych.

Nie dopuszcza się umieszczania reklam na oknach pojazdów (za wyjątkiem tylnej szyby pojazdu) ani w pasie zewnętrznych wyświetlaczy (jeśli znajdują się poza oknami).

Systemy geolokacyjne powinny umożliwiać eksport danych do prywatnych systemów prywatnych operatorów celem prezentacji (np. Google Maps, Jakdojadę, openstreetmap) i przetwarzania danych.

\*\*\*

Wszystkie pojazdy wyprodukowane bądź zmodernizowane w roku 2016 i później muszą spełniać powyższe normy, opisane w punktach 2-4. W przypadku podpisania nowej umowy dot. wykonywania usług przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego powyższe normy dotyczą wszystkich pojazdów użytych do wykonania tej usługi.

We wszystkich kanałach komunikacyjnych należy kontynuować rozbudowę systemu informacji w czasie rzeczywistym, tj. przesyłanie bieżących komunikatów oraz aktualizowanie informacji o trasie, w przypadku wprowadzenia zmiany doraźnej.

Prowadzone działania powinny mieć na celu przyspieszenie procesu przekazywania informacji, które są niezbędne pasażerom podczas planowania i skutecznego realizowania założonego planu podróży. Należy również dążyć do standaryzacji i ujednoczenia informacji pasażerskiej (w szczególności w zakresie wyświetlaczy pojazdowych i informacji głosowej).

Standardy systemu informacji pasażerskiej winny uwzględniać potrzeby osób o ograniczonej mobilności, poprzez m.in.:

a) Na węzłach przesiadkowych powinny być zastosowane gabloty prezentujące informację rozkładową oraz inne informacje dla pasażerów, przystosowane do odczytu dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (z górną krawędzią na wysokości nie przekraczającej 1,60 m przynajmniej w jednym miejscu w obrębie węzła przesiadkowego). Również najważniejsze informacje przewozowe w pojeździe (np. taryfa) winny być w sposób analogiczny dostępne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

b) Wyposażenie infrastruktury w pasy ostrzegawcze (np. peronów przystankowych wzdłuż krawędzi określające granice strefy niebezpiecznej podczas przyjazdu pojazdu), pasy prowadzące; prezentowanie informacji elektronicznie i papierowo z wykorzystaniem odpowiedniej czcionki i kolorystyki (w tym: zachowanie odpowiedniego kontrastu), oznaczenie elementów niebezpiecznych za pomocą jaskrawych kolorów.

c) W pojazdach informacje winny być wyświetlane z wykorzystaniem odpowiedniej czcionki i kolorystyki (w tym: zachowanie odpowiedniego kontrastu). Podobnie, elementy niebezpieczne winny być oznaczone za pomocą jaskrawych kolorów.

Inne działania dot. podnoszenia standardów, związane z dostępnością transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności:

a) Od roku 2019 wszystkie perony przystankowe tramwajowe oraz większość autobusowych winny być wyniesione (tzn. nie dopuszcza się wsiadania bezpośrednio z poziomu jezdni) – za wyjątkiem lokalizacji awaryjnych i objazdowych.

b) Wszystkie nowe i modernizowane pojazdy powinny mieć oznaczone elementy niebezpieczne kolorem jaskrawym. W szczególności uchwyty i poręcze powinny być koloru jaskrawego.

c) Należy maksymalizować w pojeździe liczbę miejsc stojących i siedzących dostępnych z poziomu przystanku, tj. bez pokonywania stopni w pojeździe. W strefie tej przynajmniej 1 kasownik musi być dostępny dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

d) Na przystanku początkowym pojazd powinien być dostępny (aktywny "ciepły przycisk" umożliwiający otwarcie drzwi) min. 5 minut przed odjazdem lub od razu po przyjeździe (jeśli rozkładowy postój jest krótszy).

## **18. Wnioskujemy o bezwzględne wykreślenie wszystkich inwestycji drogowych.**

Plan, jako dokument będący podstawą działań samorządu gminnego w zakresie kształtowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym powinien zawierać wyłącznie inwestycje związane z transportem publicznym. Uwzględnienie tak dużej liczby dróg w realizacji PT w obecnym kształcie przyniosłoby dalszy, intensywny wzrost ruchu aut. Ogromne kwoty przeznaczone na kolejne drogi na pewno zostaną zmarnowane - pojawi się tzw. ruch wzbudzony (ang. induced demand; zostanie uwolniony ukryty popyt - z aut zaczną korzystać ci, co obecnie poruszają się alternatywnymi środkami transportu), przez co płynność poruszania się wcale nie wzrośnie. Po raz kolejny zastosowanie znajdzie prawo Lewisa - Mogridge'a.

Apelujemy o wydanie tych pieniędzy na inwestycje, które przekonają wrocławian i mieszkańców WRoF (albo aglomeracji) do codziennego korzystania z transportu zbiorowego, co poprawi komfort życia, zmniejszy korki, poziom hałasu i zanieczyszczenia.

#### **19. Wnioskujemy o pełną spójność z obowiązującymi dokumentami strategicznymi.**

Plan w obecnej formie nie uwzględnia zapisów Planu Gospodarki Niskoemisyjnej, więc część o oddziaływaniu na środowisko należy de facto napisać na nowo. Wrocławska Polityka Mobilności, najważniejszy obecnie dokument w mieście, w wielu aspektach jest całkowicie zlekceważona (np. budowanie nowych dróg wlotowych do centrum). Plan w założeniach bazuje też na Strategii - Wrocław w perspektywie 2020 plus, która nie jest w żadnym stopniu realizowana, a wkrótce przestanie obowiązywać, bo trwają prace nad strategią do roku 2030.

#### **20. Wnioskujemy o uwzględnienie w Planie oraz w modelach prognostycznych samochodów, które codziennie wjeżdżają do Wrocławia.**

Rafał Dutkiewicz przyznał ostatnio, że każdego dnia do miasta wjeżdża aż 240 tysięcy (!) aut. To dziś ogromny problem i źródło korków. Co ważne w kontekście Planu, liczba ta wzrosła bardzo wyraźnie w ostatnich latach (a wyliczenia zostały sporządzone dla stanu na rok 2013). Dla olbrzymiej większości osób, które realizują te podróże, miasto nie ma dziś żadnej oferty związanej z komunikacją zbiorową. Ponieważ w założeniach Planu czytamy: „Zakres terytorialny Planu obejmuje miasto Wrocław i 7 gmin ościennych”, wnioskujemy, żeby cała analiza dotyczyła rzeczywiście tego obszaru. W szczególności, modele ekonometryczne opisane w Planie muszą zostać skalibrowane ponownie, a na ich podstawie powinny powstać zaktualizowane prognozy na przyszłość.

#### **21. Wnioskujemy o uwzględnienie w Planie podróży intermodalnych rower + komunikacja zbiorowa**

Przy niekontrolowanym rozroście przestrzennym miasta, dostępność piesza dla wszystkich mieszkańców przystanków komunikacji zbiorowej jest bardzo utrudniona. Konieczne jest uwzględnienie dojazdów na rowerze do nich, w szczególności do węzłów przesiadkowych. Takie zapisy powinny dotyczyć nie tylko infrastruktury rowerowej, ale też roweru miejskiego i możliwości bezpiecznego i funkcjonalnego przechowywania rowerów przy przystankach.

#### **22. Konieczny jest zapis o pełnej dostępności przystanków dla pieszych, w tym niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności**

Ruch pieszy i komunikacja zbiorowa są naturalnymi sprzymierzeńcami. Podróż tramwajem lub autobusem zaczyna się i kończy na przystanku, skąd pasażerowie zazwyczaj docierają do celu pieszo. Dlatego wygodne dojście do i z przystanku to warunek konieczny do tego, żeby mieszkańcy korzystali z transportu zbiorowego.

#### **23. Wnioskujemy o pełny priorytet inwestycyjny dla komunikacji zbiorowej**

Plan powinien zakładać rezygnację z budowy kolejnych dróg i w konsekwencji postulować wykreślenie ich z Wieloletniego Planu Inwestycyjnego. Środki te należy przeznaczyć w pierwszej kolejności na opracowanie projektów linii tramwajowych, o których piszemy w punkcie 16.

#### **24. Wnioskujemy o precyzyjne sformułowanie sposobów realizacji Planu i określenie mierników jego ewaluacji**

Dotychczasowe doświadczenie wskazuje jednoznacznie, że nawet przy relatywnie dobrych dokumentach strategicznych (Polityka Transportowa Wrocławia z 1999 r., Wrocławska Polityka Mobilności z 2013 r.) proces i tempo zmian są zdecydowanie za wolne w odniesieniu do zapisów tam zawartych. Plan nie precyzuje wyraźnie w jaki sposób ma dokonać się tak duża zmiana w udziale podróży niesamochodowych, a to jest właśnie klucz do tego, by przemieszczanie się po Wrocławiu przestało być tak uciążliwe. Do tego niezbędny jest plan działania, który definiował będzie konkretne cele i mierzalne wskaźniki w określonym horyzoncie czasowym oraz zakładał monitoring przeprowadzania zmian.

#### **PYTANIA:**

1. W jaki sposób okoliczne gminy zostały uwzględnione w planie? Nie ma w nim kolei aglomeracyjnej, nie ma też autobusów lokalnych, a komunikację autobusową w planie utożsamia się tylko z MPK.

2. Co zdecydowało o wyborze inwestycji do planu transportowego?
3. Dlaczego do "gmin okolic Wrocławia" nie zaliczono gm. Żórawina i gm. Oborniki Śląskie?
4. Jak wyznaczono obszary "Centrum wielkomiejskie Wrocławia" i "Obszar Śródmieścia Wrocławia" - na podstawie jakich kryteriów i wskaźników? Prosimy o ich opublikowanie.
5. Dlaczego nie przewidziano żadnej obsługi komunikacyjnej ul. "Noworacławickiej"?
6. W tabeli 4 przy inwestycji "Budowa Przystanek kolejowy Wrocław Grabiszyn" w uwagach dodano "znikomy ruch pasażerski" - z czego to wynika? Na jakiej podstawie postawiono taki wniosek? Prosimy o udostępnienie odpowiednich danych.
7. Strona 73 - "z uspokojeniem ruchu, z przecięciem przejazdu dla samochodów osobowych ulicą Kazimierza Wielkiego na wysokości ul. Świdnickiej i z ograniczeniem parkowania." - co oznacza przecięcie przejazdu?
8. Tabela 7, "Podział zadań przewozowych, %" - w jaki sposób obliczono ten parametr dla komunikacji zbiorowej i indywidualnej dla każdego wariantu, prosimy o podanie kolejnych kroków w obliczeniach?
9. Tabela 8, "Podział zadań przewozowych, %" - w jaki sposób obliczono ten parametr dla komunikacji zbiorowej i indywidualnej dla każdego wariantu, prosimy o podanie kolejnych kroków w obliczeniach?
10. Wykres 3 - prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób zaprognozowano udział transportu indywidualnego i zbiorowego?
11. Wykres 3 - prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób udział transportu indywidualnego i zbiorowego wynosi w 2016 po około 50%? Jak mają się do tego dane dotyczące 35% udziału transportu zbiorowego?
12. Strona 77 - prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób obliczono zmianę pracy przewozowej samochodów osobowych i komunikacji zbiorowej - prosimy o podanie metodologii i kolejnych kroków obliczania.
13. Strona 80 - "Plan przewiduje zmiany w podziale ruchu między tramwaje i autobusy: kolejne inwestycje w sieć tramwajową i zakupy taboru powodują zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy autobusowe." - Plan nie przewiduje inwestycji poza połączeniem na Nowy Dwór, torowiskiem na ul. Hubskiej i ul. Długiej-Popowickiej - prosimy o wyjaśnienie jakie są to "kolejne inwestycje".
14. Strona 80 - Prosimy o wyjaśnienie gdzie zmieszczą się nowe tramwaje, skoro ani Planem, ani innymi inwestycjami nie przewidziano nowej zajezdni tramwajowej?
15. Strona 80 - Prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób planowana jest obsługa suburbanizującego się miasta przy założeniu z Planu, że nastąpi likwidacja ponad 20% taboru autobusowego?
16. Strona 88 - Prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób Plan zakłada "budowę nowych torowisk tramwajowych, dogęszczających sieć tramwajową" (poza Hubską, Długą-Popowicką i niepełną linią na Nowy Dwór)?
17. Strona 88 - Prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób w Planie ujęto "wprowadzanie linii autobusowych na ulice dotychczas nie obsługiwane przez transport zbiorowy" i na czym ono polega?
18. Strona 88 - Prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób w Planie ujęto "wprowadzenie meandrujących linii mikrobusek i autobusowych" i na czym ono polega?
19. Prosimy o podanie które linie tramwajowe zostaną uruchomione do 2017r. Jeśli żadne to należy zmodyfikować zapis na stronie 106: "Faza 1 (2015 – 2019): wykorzystanie możliwości zwiększania przewozów przez oddanie do użytkowania przedsięwzięć modernizacyjnych i zakupów taboru prowadzonych w okresie 2007 – 2017 (nowe torowiska tramwajowe, modernizacja z wydzieleniem torowisk z ruchu samochodowego),"
20. Strona 106 - Prosimy o podanie źródła danych: "Spadająca do roku 2009 frekwencja pasażerów w przewozach transportem publicznym we Wrocławiu i okolicznych gminach spowodowana prawdopodobnie szeroką skalą robót modernizacyjnych na sieci tramwajowej, skutkującą ograniczeniami w ruchu pociągów, a także

poprawiająca się sytuacja w sieci drogowej dzięki oddawaniu do ruchu nowych dróg (w tym obwodnic miasta i śródmieścia)", prosimy także o podanie które roboty modernizacyjne na sieci tramwajowej przyczyniły się do tak drastycznego ograniczenia liczby pasażerów.

#### **POSTULUJEMY PONADTO:**

1. Plan Transportowy powinien zakładać realizację budżetu MPK w wysokości minimum 500 mln zł.
2. Plan musi zakładać powiązanie najważniejszych osiedli liniami tramwajowymi, zgodnie z ZSTS II.
3. Niezbędne są modyfikacje sieci tam, gdzie brak niewielkich odcinków torowisk, bez względu na dofinansowanie unijne, takie jak Bartoszowice, Klecina, Gądów, Oporów, itd.
4. Wnioskujemy o bieżący audyt wąskich gardeł i położenia przystanków w sieci: buspasy na Robotniczej, pl. Społecznym w kierunku pl. Grunwaldzkiego, przystanków na Poniatowskiego/Bema.
5. Niezbędne jest opracowanie założeń skłonienia mieszkańców i przyjezdnych do wyboru KZ zamiast KI, poza nieskutecznym w obecnym systemie prawnym ograniczaniem parkowania. Należy wyznaczyć wskaźniki, wśród nich przyspieszenia KZ, które skłonią kierowców do wybrania podróży MPK
6. Należy założyć ograniczenie wjazdu KI do miasta. Obecny wskaźnik 240 tys. pojazdów na dobę jest katastrofalny i należy natychmiast zastosować wszelkie metody, które umożliwią zachowanie norm ochrony środowiska i będą dostosowane do pojemności komunikacyjnej sieci.
7. Należy powiązać PT z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej
8. Należy wprowadzić do Planu Transportowego regulację zakładającą, że wszelkie zmiany przebiegu stałego linii jak i niekorzystne zmniejszenie częstotliwości kursowania powinny zostać ogłoszone na minimum miesiąc przed zamierzonym czasem wprowadzenia oraz powinno być z tej okazji ogłoszone publiczne spotkanie poświęcone tej kwestii.
9. Należy zawrzeć w planie zapis "fabrycznie nowe pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej 50% niskiej podłogi w przypadku pojazdów szynowych (zalecane 70-100%) oraz w co najmniej 100% niskiej podłogi w przypadku autobusów. Między częścią niskiej podłogi, a częścią podwyższoną różnica poziomów nie powinna przekraczać 30cm (tj. maksymalnie 2 stopnie)."
10. Należy po wprowadzeniu danych z pierwszego etapu zgłaszania uwag ogłosić konsultacje społeczne dotyczące prawidłowego, poprawionego i gotowego dokumentu, tak aby można było się odnieść już do poprawnych rozwiązań i propozycji. Obecna tura zgłaszania uwag polega na prostowaniu rażących błędów, jest ich tak dużo, że dopiero w kolejnej turze konsultacji społecznych będzie możliwość skupienia się na danych merytorycznych.

## UWAGI Z ODNOŚNIKAMI DO PLANU

Lp.	Odnośnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
1	Rola i zakres Planu, str 8.	Podstawą prawną Planu transportowego jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13)	Nieaktualna podstawa prawna
2	Rola i zakres Planu, str 8.	Plan w części decyzyjnej ma charakter średnioterminowy (2014 – 2022 r.) z ogólnym horyzontem prognostycznym do roku 2030.	Plan jest konsultowany w roku 2016, ten fakt powinien być uwzględniony w planie.
3	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.	Aleja Wielkiej Wypsy – od ul. Krakowskiej do ul. Mickiewicza (połączenie pozwala na odciążenie Mostu i rejonu Placu Grunwaldzkiego).	Z punktu widzenia systemu transportu zbiorowego ta inwestycja nie jest flagowa, nie jest nawet priorytetowa. Budowa jezdni dla samochodów bez torowiska tramwajowego przyczyni się do wzrostu wykorzystania samochodów osobowych i spadku napełnień w pojazdach komunikacji publicznej. Dodatkowo budowa tego połączenia zwiększy liczbę samochodów osobowych na drogach. Uważamy, że w planie transportowym nie należy lokalować i motywować inwestycji przeznaczonych dla komunikacji indywidualnej - do wykreślenia.
4	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.	Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu (ul. Hubska, ul. Popowicka-Długa). Przewiduje się budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego kolejowo-tramwajowego, budowę odcinka dwutorowej wydzielonej trasy tramwajowej, przebudowę wiaduktu kolejowego.	Z punktu widzenia systemu transportu zbiorowego te inwestycja nie są flagowe. Budowa wydzielonej trasy tramwajowej na ul. Popowickiej-Długiej jest co najwyżej priorytetowa, budowa wydzielonej trasy tramwajowej na ul. Hubskiej, choć potrzebna, jest zadaniem bez wysokiego priorytetu. Należy rozdzielić obie inwestycje od siebie oraz przydzielić do odpowiednich priorytetów.
5	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.	Budowa wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej łączącej osiedle Nowy Dwór z Centrum Wrocławia	Z punktu widzenia systemu transportu zbiorowego ta inwestycja jest flagowa, ponieważ usprawni dojazd dla osiedli zamieszkałych przez kilkadziesiąt tysięcy osób. Należy zmienić jej priorytet na wyższy.
6	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.	Budowa Osi Zachodniej w ciągu drogi krajowej nr 94	Inwestycja bez bezpośredniego wpływu na poprawę jakości transportu zbiorowego, inwestycja typowo drogowa, która przyczyni się do wzrostu liczby użytkowników samochodów osobowych, a także przyczyni się do wzrostu liczby pojazdów we Wrocławiu, dodatkowo zachęci osoby wjeżdżające spoza Wrocławia do jazdy samochodem zamiast transportem publicznym. Do wykreślenia z Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego.

Lp.	Odnosnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
7	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu	Inwestycja bez bezpośredniego wpływu na poprawę jakości transportu zbiorowego, inwestycja typowo drogowa, która przyczyni się do wzrostu liczby użytkowników samochodów osobowych, a także przyczyni się do wzrostu liczby pojazdów we Wrocławiu, dodatkowo zachęci osoby wjeżdżające spoza Wrocławia do jazdy samochodem zamiast transportem publicznym. Do wykreślenia z Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Zamiast niej należy wpisać jako inwestycję priorytetową budowę trasy autobusowej do roku 2018 z możliwością rozbudowy do trasy tramwajowej, trasa powinna być zakończona za ul. Graniczną, optymalnie za ul. Św. Jacka, wraz z budową parkingu Park and Ride.
8	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.	Budowa ul. Raclawickiej od ul. Skarbowców do ul. Odkrywców plus most do Al. Piastów	Inwestycja bez bezpośredniego wpływu na poprawę jakości transportu zbiorowego, inwestycja typowo drogowa, która przyczyni się do wzrostu liczby użytkowników samochodów osobowych, a także przyczyni się do wzrostu liczby pojazdów we Wrocławiu, dodatkowo zachęci osoby wjeżdżające spoza Wrocławia do jazdy samochodem zamiast transportem publicznym. Do modyfikacji: należy wybudować most autobusowo-tramwajowy (z dostępem dla służb publicznych), niedostępny dla użytkowników samochodów osobowych.
9	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.		Brak innych kierunków rozwoju. Należy dodać kierunki rozwoju takie jak: tramwaj na Jagodno, tramwaj na Psie Pole, tramwaj na Muchobór Wielki, tramwaj na (...)
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.	Modernizacja linii kolejowej 292 Jelcz-Wrocław Sołtysowice dla przewozów aglomeracyjnych (przejęcie ruchu z kierunku Jelcza na trakcję kolejową, przedsięwzięcie PLK S.A. oraz miasta w ramach ZIT).	Brak inwestycji wspierających - np. wsparcie stacji kolejowych transportem zbiorowym, zalecamy dodać.
11	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 11.	Budowa drogi Bielany – Łany – Długotęka (wschodnia obwodnica Wrocławia, odciążenie układu drogowego śródmieścia, droga wojewódzka).	Inwestycja bez bezpośredniego wpływu na poprawę jakości transportu zbiorowego, inwestycja typowo drogowa, która przyczyni się do wzrostu liczby użytkowników samochodów osobowych, a także przyczyni się do wzrostu liczby pojazdów we Wrocławiu, dodatkowo zachęci osoby wjeżdżające spoza Wrocławia do jazdy samochodem zamiast transportem publicznym. Do wykreślenia z Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego.
12	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, str 12.	w ramach tego scenariusza opcji przygotowano trzy etapy realizacji: I – na lata 2014 – 2017	Należy wskazać jak postępuje realizacja etapu 1 na tle założeń i wspomnieć o tym w tym fragmencie Planu.

Lp.	Odnośnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
13	Wstęp, str 13.	Projekt Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia (dalej zwany Planem transportowym) powstał na podstawie ustawy z dnia 16grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011r., Nr 5. poz. 13)	Nieaktualna podstawa prawna
14	Tabela 2, str 48.	Dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu z wiodącą rolą transportu zbiorowego w mieście i aglomeracji	Cel nie może być dążeniem.
15	Tabela 2, str 48.	poprawa dostępności w ruchu wewnętrznym w mieście i aglomeracji	Brak wskaźnika, który określałby czy cel został zrealizowany, brak odnośnika do stanu istniejącego. Należy określić wskaźnik i odnieść go do stanu istniejącego
16	Tabela 2, str 48.	poprawa dostępnością zewnętrzną miasta	Błąd w słowie - powinno być dostępności
17	Tabela 2, str 48.	poprawa dostępnością zewnętrzną miasta	Brak wskaźnika, który określałby czy cel został zrealizowany, brak odnośnika do stanu istniejącego. Należy określić wskaźnik i odnieść go do stanu istniejącego
18	Tabela 2, str 48.	zmniejszenie zatłoczenia ruchem samochodowym w śródmieściu (obszar wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej i linii Starej Odry na północy)	Naszym zdaniem cel nie jest mierzalny, prosimy o pokazanie, jaki wskaźnik określi zmniejszenie zatłoczenia oraz do czego się będzie odnosić (stan istniejący).
19	Tabela 2, str 48.	ograniczenie emisji zanieczyszczeń od transportu;	Brak wskaźnika, który określałby czy cel został zrealizowany, brak odnośnika do stanu istniejącego. Należy określić wskaźnik i odnieść go do stanu istniejącego
20	Tabela 2, str 48.	poprawa bezpieczeństwa w transporcie	Brak wskaźnika, który określałby czy cel został zrealizowany, brak odnośnika do stanu istniejącego. Należy określić wskaźnik i odnieść go do stanu istniejącego.
21	Tabela 2, str 48.	zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym w ruchu wewnętrznym miasta i okolic	Brak wskaźnika, który określałby czy cel został zrealizowany, brak odnośnika do stanu istniejącego. Należy określić wskaźnik i odnieść go do stanu istniejącego.
22	Tabela 2, str 48.	priorytet transportu zbiorowego w śródmieściu	Należy wskazać które śródmieście ma być z priorytetem (autorzy wymieniają dwa), należy określić wskaźnik osiągnięcia celu oraz odnieść go do stanu istniejącego.
23	Tabela 2, str 48.	ograniczenie parkowania w śródmieściu	Należy wskazać które śródmieście ma być z ograniczonym parkowaniem (autorzy wymieniają dwa), należy określić wskaźnik osiągnięcia celu oraz odnieść go do stanu istniejącego.
24	Tabela 2, str 48.	wprowadzenie systemu Park&Ride na obrzeżach miasta	Co to są obrzeża miasta? Brak definicji. Sugerujemy uznać za obrzeża miasta tereny położone za AOW, łącznikiem Długołęka, planowaną i istniejącą WOW.
25	Tabela 2, str 48.	wzrost o 5% udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich	Brak określenia stanu istniejącego, należy go określić. Czy 5% oznacza wzrost od roku 2016 do roku 2022, czy oznacza wzrost wyłącznie w roku 2022?



Lp.	Odnosnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
26	Tabela 2, str 48.	niewydłużenie się średniego czasu podróży transportem zbiorowym	Do roku 2022 należy nadać zapisowi treść o skracaniu średnich czasów przejazdu, tak by w 2022 roku osiągnąć wskaźnik nie mniejszy niż 10% w stosunku do roku 2016.
27	Tabela 2, str 48.	spadek liczby ofiar wypadków w transporcie o 10%	Brak określenia stanu istniejącego, należy go określić. Czy 10% oznacza wzrost od roku 2016 do roku 2022, czy oznacza wzrost wyłącznie w roku 2022?
28	Model usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym Wrocławia i okolicznych gmin, str. 49	Zakłada się utrzymanie zasady priorytetu usług tramwajowych, lecz wzbogaconej o „zasilanie” sieci tramwajowej autobusowymi liniami dowozowym do wybranych węzłów przesiadkowych. Trasowanie tych linii zostało połączone z inicjatywami realizacji węzłów integracyjnych	Linie dowozowe wymagają dokładniejszego określenia, tak samo trasowanie - obecnie takie linie nie istnieją, bądź są wytworem wirtualnym, obecnie nie funkcjonującym prawidłowo.
29	Model usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym Wrocławia i okolicznych gmin, str. 49	Przewiduje się wprowadzenie nowego środka przewozowego w ramach planowanej magistralnej sieci WTAT (wydzielone trasy autobusowo – tramwajowe), czyli usługi wysokosprawnego naziemnego przewozu pasażerów autobusami bądź tramwajami po specjalnie przygotowanych torowiskach drogowych bądź szynowych, całkowicie zastrzeżonych dla tej usługi.	W jaki sposób WTAT różni się od obecnie stosowanych pasów i jezdni dla komunikacji zbiorowej? Na czym polega "nowość" tego rozwiązania?
30	Model usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym Wrocławia i okolicznych gmin, str. 49	co nie jest znaczącą wielkością	Błąd w słowie - powinno być znaczącą
31	Koncepcja sieci użyteczności publicznej, str. 50	W sieci autobusowej lub tramwajowej planuje się uruchomienie pilotażowego przedsięwzięcia w ramach planowanej sieci WTAT	Jaka jest planowana sieć WTAT? - brak odniesień w Planie do sieci.
32	Koncepcja sieci użyteczności publicznej, str. 50	tramwaj hybrydowy	Co to jest tramwaj hybrydowy?
33	Koncepcja sieci użyteczności publicznej, str. 50	Guided tram on tyres, prowadzony tramwaj na kołach gumowych	Czy chodzi o system translohr, droższy od systemu tramwajowego?
34	Koncepcja sieci użyteczności publicznej, str. 51	Należy pokreślić, że nie jest to polityka tzw. Park&Ride, która służy powstrzymaniu wykorzystywania samochodów do dojazdów do miasta kierowców ze strefy peryferyjnej i podmiejskiej. Ta ostatnia kategoria parkingów nie jest przedmiotem Planu.	Dlaczego system P+R jest pomijany w Planie Transportowym?
35	Rysunek 2., str. 52	Brak węzłów przesiadkowych	Należy dodać węzeł przesiadkowy na Krzykach - o znaczeniu aglomeracyjnym
36	Zakres i etapy rozwoju sieci użyteczności publicznej, str. 54	maleje mimo zwiększających się wydatków na dopłaty do tych przewozów	Dane z wykresu 6. nie potwierdzają tego twierdzenia, należy je poprawić zgodnie z danymi z wykresu.

Lp.	Odnośnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
37	Tabela 3., str. 57	Tabela zawiera nieprawdziwe dane (np. zakłada ruch autobusowy na ciągach wyłącznie tramwajowych, podaje nieprawidłowe dane co do potoków pasażerskich)	Należy usunąć tabelę i wstawić nową z poprawnymi danymi
38	Tabela 3., str. 57		W jaki sposób wzrośnie średnia prędkość handlowa pojazdów komunikacji zbiorowej bez inwestycji w transport publiczny?
39	Tabela 4., str 59	Budowa Osi Zachodniej w ciągu drogi krajowej nr 94	W jaki sposób ta inwestycja dla transportu indywidualnego ma rozwijać transport zbiorowy?
40	Tabela 4., str 59	Budowa Osi Zachodniej w ciągu drogi krajowej nr 94	Inwestycja wyłącznie drogowa - należy ją skasować z Planu Transportowego, nie służy rozwojowi transportu publicznego, nie jest to inwestycja priorytetowa z punktu widzenia transportu zbiorowego. Do realizacji poza zapisami Planu Transportowego.
41	Tabela 4., str 59	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu	W jaki sposób ta inwestycja dla transportu indywidualnego ma rozwijać transport zbiorowy?
42	Tabela 4., str 59	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu	Inwestycja wyłącznie drogowa - należy ją skasować z Planu Transportowego, nie służy rozwojowi transportu publicznego, nie jest to inwestycja priorytetowa z punktu widzenia transportu zbiorowego. Do realizacji poza zapisami Planu Transportowego. Zamiast niej należy wpisać: budowa trasy tramwajowej lub autobusowo tramwajowej do planowanej pętli Jagodno.
43	Tabela 4., str 59	Budowa Alei Wielkiej Wyspy	W jaki sposób ta inwestycja dla transportu indywidualnego ma rozwijać transport zbiorowy?
44	Tabela 4., str 59	Budowa Alei Wielkiej Wyspy	Inwestycja wyłącznie drogowa - należy ją skasować z Planu Transportowego, nie służy rozwojowi transportu publicznego, nie jest to inwestycja flagowa z punktu widzenia transportu zbiorowego. Do realizacji poza zapisami Planu Transportowego. Zamiast niej należy wpisać: budowa mostu z pasem autobusowo-tramwajowym, drogą rowerową, chodnikiem oraz jezdnią dla samochodów osobowych. Nie należy budować trasy wyłącznie dla samochodów osobowych.
45	Tabela 4., str 59	Budowa ul. Raclawickiej od ul. Skarbowców do ul. Odkrywców plus most do Al. Piastów	Inwestycja głównie drogowa, nie jest to inwestycja priorytetowa z punktu widzenia komunikacji zbiorowej, a na pewno będzie służyć zwiększeniu ruchu samochodowego (czyli zwiększeniu korków w mieście). Należy ten zapis wykasować, a zamiast niego: budowa mostu łączącego Al. Piastów z ul. Raclawicką dostępnego wyłącznie dla komunikacji publicznej oraz służb miejskich, dostosowanego pod budowę linii tramwajowej na Oporów.
46	Tabela 4., str 59	Remont nawierzchni (jak w stanie ist.) + torowisko nowe, jak w stanie istniejącym	Brak przełożenia na rozwój komunikacji zbiorowej - do skasowania.

Lp.	Odnosnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
47	Tabela 4., str 59	Budowa Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu- etap II	Inwestycja wyłącznie drogowa - należy ją skasować z Planu Transportowego, nie służy rozwojowi transportu publicznego. Do realizacji poza zapisami Planu Transportowego.
48	Tabela 4., str 59	Droga B&D od ul. Strachocińskiej do al. Sobieskiego, DK 8	Inwestycja wyłącznie drogowa - należy ją skasować z Planu Transportowego, nie służy rozwojowi transportu publicznego. Do realizacji poza zapisami Planu Transportowego.
49	Tabela 4., str 60	Droga B&D od ul. Buforowej do al. Karkonoskiej – zmiana węzła Auchan	Inwestycja wyłącznie drogowa - należy ją skasować z Planu Transportowego, nie służy rozwojowi transportu publicznego. Do realizacji poza zapisami Planu Transportowego.
50	Tabela 4., str 60	S5 – od węzła AOW Wrocław Północ do granicy miasta i dalej do Trzebnicy	Inwestycja wyłącznie drogowa - należy ją skasować z Planu Transportowego, nie służy rozwojowi transportu publicznego. Do realizacji poza zapisami Planu Transportowego.
51	Tabela 4., str 60	Przebudowa autostrady A4	Inwestycja wyłącznie drogowa - należy ją skasować z Planu Transportowego, nie służy rozwojowi transportu publicznego. Do realizacji poza zapisami Planu Transportowego.
52	Tabela 4., str 61	Linia kolejowa do Jelcza lub tramwaj dwusystemowy Modernizacja linii 292 Jelcz-Wrocław Sołtysowice dla przewozów aglomeracyjnych	Tramwaj dwusystemowy nie istnieje w polskich uwarunkowaniach prawnych - do skasowania.
53	Tabela 4., str 61	Budowa wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej łączącej osiedle Nowy Dwór z Centrum Wrocławia	Zbyt niski priorytet inwestycji - należy nadać jej status "inwestycja flagowa"
54	Tabela 4., str 61	Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu - Etap III A (ul. Hubska, ul. Popowicka - Długa)	Zbyt wysoki priorytet inwestycji - ul. Popowickiej należy nadać status "inwestycja priorytetowa", a ul. Hubskiej "inwestycja uzupełniająca".
55	Tabela 4., str 61	Torowisko w ul. Wystawowej (przełożenie z odcinka ul. Mickiewicza)	Pozostawienie torów tramwajowych tak, by umożliwiły awaryjne zawracanie tramwajów oraz lepszą obsługę terenów wystawowych.
56	Tabela 4., str 61	Przedłużenie linii autobusowych do Ołtaszyna	Obecnie rejon zakorkowany - należy dodać "wraz ze zmianą organizacji ruchu oraz inwestycjami nadającymi priorytet komunikacji publicznej oraz ograniczających ruch samochodów osobowych".
57	Tabela 4., str 62	Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu - Etap III B (ul. Sucha, Jagodno)	Decyzja czy inwestycja ma się odbyć czy też nie, ponieważ zgodnie z wypowiedzią prezydenta Rafała Dutkiewicza na Jagodno nigdy nie był planowany tramwaj.
58	Tabela 4., str 62	Uruchomienie pierwszej linii kolejowo-tramwajowych przewozów aglomeracyjnych — linia tramwaju dwusystemowego	Tramwaj dwusystemowy nie istnieje w polskich uwarunkowaniach prawnych - do skasowania.
59	Tabela 4., str 62	Promowanie strategii niskoemisyjnych na terenie gminy Siechnice - budowa multimodalnych centrów przesiadkowych	A jakie są inwestycje w innych gminach ościennych?

Lp.	Odnosićnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
60	Tabela 4., str 62	Modernizacja floty taboru tramwajowego we Wrocławiu pod względem polepszenia efektywności energetycznej oraz zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej sprawności poruszania - Etap IA	Należy dodać zapis "tramwaje o co najmniej 50% udziale niskiej podłogi"
61	Tabela 4., str 63	Modernizacja floty taboru tramwajowego we Wrocławiu pod względem polepszenia efektywności energetycznej oraz zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej sprawności poruszania wraz z modernizacją stacji prostownikowych – Etap IB	Należy dodać zapis "tramwaje o co najmniej 50% udziale niskiej podłogi"
62	Tabela 4., str 63	Należy dodać zapis "tramwaje o co najmniej 50% udziale niskiej podłogi"	Należy dodać zapis "tramwaje o co najmniej 50% udziale niskiej podłogi"
63	Zmiany demograficzne, str.4 64	(wg Banku Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl/BDL)	Nieaktualny link do strony.
64	Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Wrocławia i okolic, str. 67	oraz w 2010 roku dla potrzeb innych prac planistycznych i projektowych w transporcie i szerzej rozumianej gospodarki miejskiej	Badania z 2010 roku są zbyt stare, należy je zaktualizować, do dokumentów nie należy używać badań starszych niż 5 lat (okres 10 lat jest zbyt rzadki do wyciągnięcia prawidłowych wniosków ze względu na zbyt dużą liczbę inwestycji w tym czasie).
65	Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Wrocławia i okolic, str. 67	Najważniejsze wyniki i wnioski z badań z roku 2006 istotne dla ustaleń Planu transportowego (podano wartości średnie) są następujące	Zbyt stare badania - do skasowania w Planie Transportowym
66	Badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Wrocławia i okolic, str. 68	Generalnie wyniki badania z 2006 roku wskazują, że dla mieszkańców osiedli: Gaj, Leśnica,, Oporów, Kozanów i rejon Wielkiej Wyspy najatrakcyjniejszym środkiem komunikacji w podróżach obowiązkowych do Centrum Wrocławia jest tramwaj.	W 2006 na Gaj nie kursował tramwaj.
67	Wykres 2, str. 72		Wykres należy podzielić na aglomerację Wrocławską (bez Wrocławia) oraz Wrocław, obecny sposób prezentacji danych może powodować wyciąganie błędnych wniosków.
68	Zakres, metoda i wyniki analiz modelowych, str. 72.	- rok 2013 – stan istniejący (początkowy) analiz,	Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego we Wrocławiu jest opublikowany w 2016 roku - i na ten rok powinny być aktualne dane i analizy. Plan do zaktualizowania pod tym kątem.
69	Wykres 4, str. 76	Udział transportu zbiorowego i indywidualnego	Błędny udział na poziomie 50% - obecnie jest to 35% do 65%. Wykres do aktualizacji.
70	Preferencje dotyczące wyboru środków transportu zbiorowego, str. 82	Zakup nowoczesnego taboru tramwajowego i autobusowego; przygotowanie zasad dla potrzeb specyfikacji wymaganych cech taboru.	Zmiana na: Zakup nowoczesnego taboru tramwajowego i autobusowego; przygotowanie zasad dla potrzeb specyfikacji wymaganych cech taboru, tabor tramwajowy o udziale niskiej podłogi co najmniej 50%, tabor autobusowy o udziale niskiej podłogi 100%.
71	Tabela 11, str. 84, wskaźnik dla roku 2022	Udział taboru niskopodłogowego /niskowejściowego autobusy: 95%	Zmiana na: Udział taboru niskopodłogowego /niskowejściowego autobusy: 100%

Lp.	Odnosnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
72	Tabela 11, str. 84, wskaźnik dla roku 2022	Udział taboru niskopodłogowego /niskowejściowego tramwaje 25%	Zmiana na: Udział taboru niskopodłogowego /niskowejściowego tramwaje: 50%
73	Tabela 11, str. 84, wskaźnik dla roku 2022	Udział taboru z klimatyzacją autobusy: 50%	Udział taboru z klimatyzacją autobusy: 70%
74	Tabela 11, str. 84, wskaźnik dla roku 2022	Udział taboru z klimatyzacją tramwaje: 20%	Udział taboru z klimatyzacją tramwaje: 45%
75	Tabela 11, str. 84, wskaźnik dla roku 2022	Udział taboru z dostępem do Internetu	Do skasowania - przy obecnym rozwoju technologii nie ma potrzeby zapewniania Internetu w pojazdach w mieście.
76	Tabela 11, str. 84, wskaźnik dla roku 2022	Udział autobusów spełniających, co najmniej wymagania normy EURO 5 w zakresie emisji szkodliwych składników spalin: 60%	Zmiana na: Udział autobusów spełniających, co najmniej wymagania normy EURO 6 w zakresie emisji szkodliwych składników spalin: 60%, spełniających co najmniej wymagania normy EURO 5: 25%, spełniających co najmniej wymagania normy EURO 4: 15%.
77	Postulowane standardy obsługi w transporcie publicznym, str. 86		Rysunek bez podpisu, zbyt mały, należy go powiększyć. Legenda niespójna z resztą dokumentu.
78	Tabela 14, str 87		Interwały czasowe powinny być nie gorsze niż obecnie - dane do zmiany na aktualnie istniejące.
79	Tabela 15, str 88		Interwały czasowe powinny być nie gorsze niż obecnie - dane do zmiany na aktualnie istniejące.
80	Założenia do systemu monitorowania jakości przewozów w regionalnym publicznym transporcie zbiorowym, str. 94		Do wykreślenia "regionalnym" z tytułu.
81	Założenia do systemu monitorowania jakości przewozów w regionalnym publicznym transporcie zbiorowym, str. 94-95		Brak ram czasowych systemu monitorowania - należy określić interwały czasowe w jakich poszczególne dane będą sprawdzane.
82	Założenia do systemu monitorowania jakości przewozów w regionalnym publicznym transporcie zbiorowym, str. 96	Badania kompleksowe, co około 10 lat	Zbyt rzadkie ramy czasowe - badania kompleksowe należy wykonywać najrzadziej co 5 lat. Zmiana na: Badania kompleksowe, co około 5 lat.
83	Założenia do systemu monitorowania jakości przewozów w regionalnym publicznym transporcie zbiorowym, str. 96	Badania opinii społecznej, co około 10 lat	Zbyt rzadkie ramy czasowe - badania opinii publicznej należy wykonywać najrzadziej co 5 lat. Zmiana na: Badania opinii społecznej, co około 5 lat.
84	Założenia do systemu monitorowania jakości przewozów w regionalnym publicznym transporcie zbiorowym, str. 96	Badania i oceny przejściowe (co dwa do czterech lat)	Zbyt rzadkie ramy czasowe. Zmiana na: Badania i oceny przejściowe (co dwa do trzech lat).

Lp.	Odnośnik (nazwa rozdziału, numer strony)	Treść	Uwaga
85	Tabela 18, str. 102	Minimalny zakres danych prezentowanych w pojazdach: główne przystanki pośrednie	Niedopuszczalne! Zmiana na: wszystkie przystanki pośrednie.
86	Założenia dla systemu informacji pasażerskiej, str. 102	Ponadto, od dnia 31 grudnia 2016 r. przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą oznakowane symbolem „U”.	Nie dotyczy komunikacji miejskiej - do skasowania.
87	Założenia, str. 106	Dlatego na okres 2014 – 2019	Aktualnie mamy 2016 rok, należy zaktualizować opis pod tym kątem dla roku 2016.

