



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	4
PRZEBIEG KONSULTACJI	5
Podsumowanie spotkania konsultacyjnego	5
Podsumowanie e-spotkania dla Rad Osiedli	5
Podsumowanie dyżurów telefonicznych	5
Opinie zgłoszone drogą mailową	6
Podsumowanie formularza	6
ZESTAWIENIE OPINII	7
Opinie odnoszące się do projektu Planu Transportowego	7
Opinie o charakterze ogólnym	91
Pozostałe opinie dot. Planu Transportowego	121
Pozostałe opinie	123
PODSUMOWANIE	131
Konkluzje	131
Dodatkowe informacje	132
Partnerzy lokalni	133
INFORMACJA O REALIZATORACH	134



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Konsultacje społeczne pn. Jaki będzie plan transportowy dla Wrocławia? odbywały się w okresie 5–25 września 2022 r. i zainicjowane zostały przez Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia na lata 2023–2027 (tak brzmi pełna nazwa dokumentu; dalej: Plan Transportowy lub Plan) to dokument prawa lokalnego. Ma być pomocny w rozwoju organizowanego przez gminę Wrocław na obszarze Wrocławia i gmin ościennych publicznego transportu zbiorowego, który musi stać się realną alternatywą dla transportu indywidualnego dzięki wysokiej dostępności, jakości i efektywności działania. Istotną kwestią jest zachowanie zasad zrównoważonego rozwoju transportu i z uwzględnieniem potrzeb transportowych wszystkich mieszkańców i mieszkanki, w tym osób z niepełnosprawnościami.

Jego powstanie warunkują dwa inne dokumenty prawne. Pierwszym z nich jest Ustawa z dn. 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, drugim – Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Jest pisany w odniesieniu do planów mówiących o zmianach i rozwoju infrastruktury transportowej we Wrocławiu (np. plany inwestycyjne Gminy Wrocław, MPK Sp. z o.o. czy PKP S.A.). W dokumencie wskazuje się sposób organizacji i finansowania transportu zbiorowego na terenie miasta oraz tam, gdzie organizatorem jest Gmina Wrocław, w tym m.in. prognozy w zakresie potrzeb przewozowych, standardy usług przewozowych,



planowana sieć transportu zbiorowego, kierunki rozwoju systemu transportu zbiorowego i inne niezbędne kwestie, wynikające z przepisów odrębnych i z rozporządzenia wykonawczego. Struktura dokumentu wynika z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Autorzy Planu koncentrują się na sprecyzowaniu wizji rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego we Wrocławiu do 2027 r., wypracowanej w oparciu o wiedzę i doświadczenie ekspertów zewnętrznych i przedstawicieli Urzędu Miejskiego Wrocławia. Aby określić, jakie są potrzeby przewozowe na lata 2023–2027, wykorzystano czterostadiowy Model Ruchu Wrocławia i Gmin Sąsiednich, który został oparty na wynikach Kompleksowych Badań Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu przeprowadzonych w 2018 roku.

Konsultacje adresowane były do mieszkańców i mieszkanek Wrocławia; szczególne zaproszenie skierowane zostało do przedstawicieli samorządów osiedlowych.

Co było przedmiotem konsultacji?

Konsultacjom poddano projekt Planu Transportowego; w szczególności kwestie takie jak:

- Planowana sieć komunikacyjna
- Zasady organizacji informacji pasażerskiej
- Pożądany standard usług w przewozach
- Preferencje dot. wyboru środków transportu.
- Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego



PRZEBIEG KONSULTACJI

Konsultacje trwały od 5 do 25 września 2022 r. Zastosowano następujące formy konsultacji: e-formularz opinii, spotkanie konsultacyjne, e-spotkanie dla rad osiedli, dyżury telefoniczne. Ogłoszenie o wyłożeniu projektu Planu Transportowego. Dostępny był w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia. Poniżej szczegółowo opisano przebieg.

Podsumowanie spotkania konsultacyjnego

Spotkanie konsultacyjne odbywało się 14 września 2022 r. w godz. 17.30–19.30 w siedzibie Urzędu Miejskiego Wrocławia przy pl. Nowy Targ 1–8, s. 215.

W spotkaniu wzięło udział 5 osób. Notatka ze spotkania stanowi **załącznik nr 1** do raportu.

Podsumowanie e-spotkania dla Rad Osiedli

Spotkanie dla przedstawicieli Rad Osiedli miało miejsce 20 września 2022 r. (wtorek), o godz. 17.30. Wzięły w nim udział zaproszeni przedstawiciele i zaproszone przedstawicielki. Spotkanie odbyło się on-line, za pomocą platformy Zoom. W spotkaniu wzięło udział 25 osób. Notatka ze spotkania stanowi **załącznik nr 2** do raportu.

Podsumowanie dyżurów telefonicznych

Przez cały okres trwania konsultacji można było zgłosić telefonicznie opinie do Planu. Dyżury odbywały się: w okresie od 5 do 18 września w godz. 8:00–10:00, a od 19 do 25 września – w godz. 14:00–16:00. Zainteresowani



konsultacjami mogli zgłaszać opinie pod podany numer telefonu komórkowego. Z tej formy konsultacji skorzystało 7 osób. Notatka ze spotkania stanowi **załącznik nr 3** do raportu.

Opinie zgłoszone drogą mailową

W ramach konsultacji przesłano 10 wiadomości elektronicznych. Wyrażone opinie zostały dołączone do tabeli opinii poniżej, a pełna treść wiadomości znajduje się w **załączniku nr 4** do raportu.

Podsumowanie formularza

Przez cały okres trwania konsultacji, zatem w okresie od 5 do 25 września, można było wypełnić formularz on-line dostępny na stronie internetowej konsultacji. Zadane było jedno pytanie, brzmiało ono następująco: Zastanów się, czy chciałbyś/ chciałybyś zmienić coś w dokumencie, a następnie wskaż konkretne miejsce (rozdział lub stronę), do którego odnosi się Twoja opinia. Za pośrednictwem formularza wypowiedziało się **115 osób** – treść ich opinii stanowi **załącznik nr 5** do niniejszego raportu.

Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!



ZESTAWIENIE OPINII

W tabelach poniżej ujęto wszystkie opinie (zsyntetyzowane; bez względu na to, czy dany głos pojawił się jeden raz czy wielokrotnie), po to, by każda opinia mogła zostać wyjaśniona przez Departament Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia – by każdy głos został usłyszany.

Opinie odnoszące się do projektu Planu Transportowego

l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
1	„Plan ma charakter średnioterminowy (2023 r.– 2027 r.)” Jeżeli pierwszy plan transportowy 2014–2022 r. z ogólnym horyzontem prognostycznym do 2030 r. miał charakter ŚREDNIOTERMINOWY, to aktualnie opracowywany plan na tylko najbliższe lata 2023–2027 ma charakter wyłącznie KRÓTKOTERMINOWY.	Opinia uwzględniona Opinia zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Zdanie "Plan ma charakter średnioterminowy (2023 r. – 2027 r.)" zostanie zastąpione "Plan ma charakter krótkoterminowy (2023 r.–2027 r.)."
2	„Głównym celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej...” Jak przedmiotowy dokument MA realnie ZAPEWNIĆ efektywny	Opinia uwzględniona Opinia zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu transportowego. Zdanie „Głównym celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie efektywnych przewozów o



	<p>przewóz o charakterze użyteczności publicznej? Dokument ten ma wyłącznie charakter informacyjnego raportu, który w praktyce wymaga działań ze strony gminy Wrocław, a tych często brak pomimo innych podobnych opracowań, sugerujących konieczność podjęcia działań i realizacji ważnych inwestycji transportowych. Przykład: wpisanie do raportu tramwaju na Jagodno nie sprawi, że tramwaj ten kiedyś pojedzie.</p>	<p>charakterze użyteczności publicznej...” zostanie zastąpione zdaniem „Głównym celem niniejszego dokumentu jest określenie warunków dla zapewnienia efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej...”</p>
3	<p>Zastosowanie danych uzyskanych w ramach KBR 2018 w przypadku osiedli ościennych, mocno rozwijających się w ostatnich latach (jak Jagodno), jest znacząco rozbieżne w porównaniu ze stanem aktualnym i prognozowanym na 2023 r. z dalszą perspektywą na 2027 r. Zachodnia część osiedla Jagodno bardzo szybko się rozwija, na przełomie 2017/2018 r. było tam zaledwie kilka budynków i pola. Obecnie na tym obszarze jest dużo budynków wielorodzinnych oraz szeregowych jednorodzinnych, które znacząco zaczynają przeważać nad częścią wschodnią. Podane liczby (jak</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Z uwagi na brak innych danych bazowano na KBR 2018. Obecnie z uwagi na liczne prace remontowe przeprowadzanie nowych Kompleksowych Badań Ruchu jest bezzasadne.</p>



	Rysunek 5 – 1621 osób oraz Rysunek 6 – 2118) wydają się być mocno niedoszacowane.	
4	Dane pozyskane w oparciu o systemy GSM /SIM w przypadku osiedla takiego jak Jagodno, które posiada znikomą liczbę anten BTS, są mocno wątpliwe i mało realne.	Opinia nieuwzględniona Dane z GSM nie były jedynymi danymi branżowymi pod uwagę podczas Kompleksowych Badań Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu w 2018 r.
5	Prosimy o podanie w przedmiotowym raporcie aktualnych danych GUS odnośnie ilości mieszkańców / domów.	Opinia nieuwzględniona Dokument zawiera ogólnodostępne dane Głównego Urzędu Statystycznego w zakresie obecnym uwarunkowań. W momencie tworzenia Planu Transportowego analizowane były dane aktualne na dzień sporządzania analiz. Na potrzeby modelowań użyte zostały dane zawarte w KBR 2018 jako najbardziej aktualny zbiór danych o szczegółowości wymaganej dla modelu transportowego.
6	Z jednej strony stwierdza się, że w przeciągu krótkiego czasu od wybuchu wojny w Ukrainie, do Wrocławia przybyło ponad 189 tys. osób, natomiast dalej prognozuje się, że w 2023 r. liczba ludności w Mieście	Opinia nieuwzględniona Sytuacja geopolityczna jest obecnie bardzo dynamiczna i ma ona charakter okresowy, zatem nie podlega modelowaniu. Jednocześnie, z uwagi na stopień



	<p>wynosić będzie łącznie 672 272 mieszkańców, natomiast w 2027 r. – 673 253, czyli przez 4 lata – wzrost zaledwie na poziomie 1 tysiąca osób. Analiza ta nie uwzględnia więc dalszego pogłębienia się kryzysu migracyjnego. Fakt ten jest istotny w przypadku osiedli ościennych, takich jak Jagodno, które, z uwagi na wzrost liczby budowanych mieszkań oraz tańsze ceny wynajmu niż te w centrum, są chętnie osiedlane przez osoby migrujące do Wrocławia.</p>	<p>szczegółowości modelu transportowego, brak możliwości uwzględnienia danych cząstkowych, które zaburzałyby ogólny wynik modelowań.</p>
7	<p>W raporcie stwierdza się, że „Dodatkowo należy mieć na względzie, iż zagwarantowanie mobilności osób w najstarszej grupie wiekowej wymaga odpowiedniego przystosowania obsługi komunikacji miejskiej do potrzeb tej grupy, czyli odpowiedniego dostosowania środków transportu i lokalizacji przystanków. Istotne w tej sytuacji jest także dostosowanie dróg dojścia do infrastruktury przystankowej oraz dostosowanie systemu informacji pasażerskiej.”</p> <p>Zapis ten w przypadku osiedla Jagodno nie przekłada się na realne działania. Zaplanowaną wydzieloną</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy przedmiotu Planu Transportowego, niemniej jednak zostanie przekazany do rozpatrzenia w procesie projektowania trasy. Należy podkreślić, że przy skrzyżowaniu ulic: Buforowej i Jagodzińskiej są zaplanowane przystanki na nowej jezdni autobusowej, a to jest w pobliżu skrzyżowania z ul. Dróżniczą. Dodatkowo prowadzone są bieżące inwestycje w zakresie poprawy dostępności infrastruktury przystankowej, systematycznej – w ramach</p>



	<p>linię tramwajowo-autobusową przewidziano w zachodniej strony ul. Buforowej, a przystanki – przy dużych skupiskach nowych osiedli zamieszkałych głównie przez osoby młode. W planach budowy wydzielonego buspasa zabrakło przystanku i przejścia dla pieszych na wysokości ul. Dróżniczej, który mógłby obsługiwać wschodnią część osiedla, zamieszkaną przeważnie przez osoby starsze w domach jednorodzinnych. Wnioskuje o wykonanie dodatkowego przystanku i przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Buforowej z ul. Dróżniczą.</p>	<p>możliwości finansowych.</p>
8	<p>Dane o gęstości zaludnienia osiedla Jagodno znacząco zaniżono (poprzez podanie ich w połączeniu z danymi dotyczącymi osiedla Wojszyce, które charakteryzuje się raczej zabudową jednorodziną) oraz uwzględnieniem rozległych terenów zaplanowanych na Zielony Klin Południa Wrocławia, który nie przewiduje się pod zabudowę. Zaleca się wyodrębnienie osiedla Jagodno i podania danych dla tego terenu.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Wynika to z danych zastosowanych do modelu ruchu (KBR 2018), które zostały wykorzystane jako jedyne dostępne i kompleksowe informacje na temat przemieszczenia się mieszkańców i mieszkańek miasta. Korekty granic obszarów mogą być dokonane wyłącznie w procesie przygotowań do gromadzenia danych i dokonywania pomiarów</p>



		w ramach kolejnych Kompleksowych Badań Ruchu. Przy tworzeniu Planu musiały być zachowywane granice obszarów zgodne z przyjętymi dla KBR 2018.
9	Użycie zwrotu „trasa tramwajowa na Jagodno” jest mocno populistycznym nadużyciem, bardzo niestosownym wobec mieszkańców osiedla Jagodno, którzy od dawna walczą o ten środek transportu, obiecany przez miasto. Zgodnie z publicznymi informacjami aktualnie brak przełomu w działaniach i mało prawdopodobne, aby ta linia tramwajowa powstała w obecnej dekadzie. Prosimy o zmianę opisów na np. „Wydzielona trasa autobusowa na Jagodno”.	Opinia częściowo uwzględniona. Budowa trasy tramwajowo-autobusowej jest nadal obowiązującym zamierzeniem docelowym, które będzie realizowane w dwóch etapach: 1. trasa autobusowa, 2. trasa tramwajowo-autobusowa.
10	W raporcie informuje się, że „Przedstawione na poniższej mapie rozmieszczenie szkół związane jest z rejonizacją szkolnictwa, zatem należy podkreślić, iż lokowane są one równomiernie na terenie całego miasta, dzięki czemu wzrasta efektywność ich obsługi.” Natomiast analizując przedmiotową mapę, można odnieść wrażenie, że lokowanie szkół jest bardziej	Opinia uwzględniona Opinia zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu. Skorygowany zapis: "Przedstawione na poniższej mapie rozmieszczenie szkół związane jest z rejonizacją szkolnictwa, zatem należy podkreślić, iż lokowane są one adekwatnie do potrzeb na terenie całego Miasta, dzięki czemu



	scentralizowane z pominięciem obszarów zewnętrznych miasta. Aktualnie w zakresie terytorialnym osiedla Jagodno nie przewidziano budowy żadnej szkoły,	wzrasta efektywność ich obsługi".
11	W zachodniej części osiedla Jagodna brakuje stacji rowerowych.	Opinia nieuwzględniona Kwestia lokalizacji poszczególnych stacji rowerowych leży poza zakresem Planu transportowego, niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.
12	Podano w raporcie, że „Istotne znaczenie dla funkcjonowania przewozów kolejowych na terenie Miasta ma także przystanek Iwiny, zlokalizowany tuż poza granicami Miasta, jednak istotny z punktu widzenia obsługi m.in. osiedla Jagodno we Wrocławiu”. Pominięto natomiast, że przystanek z uwagi na brak zrealizowania ulicy Strawińskiego jest trudno dostępny dla zachodniej części osiedla.	Opinia nieuwzględniona Tak szczegółowe opisy uwarunkowań poszczególnych przystanków nie wchodzi w zakres Planu Transportowego, niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.
13	Rysunek nr 19 – Osiedle Jagodno przedstawia się jako obszar chłonny pod względem zabudowy mieszkaniowej, natomiast dalsze	Opinia nieuwzględniona W prognozie modelu uwzględniono potencjał



	analizy, związane perspektywą wzrostu liczby mieszkańców do 2027 są bardzo niskie. Aktualnie ten teren ma charakter „bumu” budowlanego, „las” żurawi budowlanych góruje nad osiedlem, corocznie oddawane jest do użytku setki mieszkań.	rozwojowy osiedla, dotyczący zmiany liczby ludności.
14	Rysunek nr 24 – prognozowana liczba uczniów na osiedlu Jagodno, zarówno we wschodniej, jak i zachodniej części wydaje się niedorzecznie niska. Jest to osiedle szybko rozwijające, w znaczącej części zamieszkałe przez osoby młode, posiadające dzieci w wieku szkolnym.	Opinia nieuwzględniona W prognozie modelu uwzględniono potencjał rozwojowy osiedla, dotyczący zmiany liczby ludności, w tym również osób w wieku przedprodukcyjnym. Podczas tworzenia strategii rozwoju bazować możemy wyłącznie na sprawdzonych, a nie domniemanych, danych.
15	Rysunek nr 25 – Jagodno, z uwagi na to, że jest relatywnie blisko centrum miasta, ale jednocześnie jest osiedlem zewnętrznym, jest chętnie zamieszkiwane przez studentów (niski koszt najmu). Są to przeważnie nowe lokale o nowoczesnym standardzie. Przedstawione dane wydają się sprzeczne ze stanem faktycznym.	Opinia nieuwzględniona Podczas tworzenia strategii rozwoju należy opierać się wyłącznie na sprawdzonych danych, zatem studenci nieewidencjonowani potencjalnie nie mogą stanowić danej do modelu transportowego.
16	Przedstawione wnioski mają charakter wyłącznie ogólnikowy, bez	Opinia nieuwzględniona



	podania konkretnych działań.	Opinia nieuwzględniona ze względu na charakter dokumentu, którego zadaniem jest wskazywanie ogólnych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
17	<p>(s. 126) Wrocław ma realny wpływ na transport kolejowy na obszarze miasta, o czym świadczy między innymi realizowany projekt "Dolnośląskich Kolei Aglomeracyjnych", współfinansowany zarówno przez samorząd wojewódzki, jak i przez samorzady lokalne (tj. gminę Czernica oraz gminę Wrocław). Wrocław może mieć realny wpływ przy współpracy z PKP PLK (w sprawie zwiększenia możliwości transportowych kolei na obszarze Wrocławia) oraz przy współpracy z POLREGIO i Kolejami Dolnośląskimi (np. przywrócenie zasad honorowania biletów MPK Wrocław oraz praw do darmowych przejazdów we Wrocławiu) i nie wymaga to ogromnych nakładów finansowych w porównaniu do środków przeznaczanych przez inne samorzady lokalne (np. duże środki przekazywane przez m.st. Warszawy</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Jest to opinia o tym, co potencjalne dla miasta, jednak opinie takie nie są przedmiotem treści Planu Transportowego.</p>



	na rzecz biletu wspólnego z Kolejami Mazowieckimi i Warszawskimi Kolejami Dojazdowymi), uruchamiane pociągi Kolei Dolnośląskich na zlecenie gminy Kąty Wrocławskie na odcinku Kąty Wrocławskie – Wrocław Główny oraz wiele innych inicjatyw związanych ze wzajemnym honorowaniem biletów przewoźników kolejowych i lokalnych.	
18	Plan Transportowy wykazuje poważną lukę, gdyż nie zbadano tematu budowy metra w granicach gminy Wrocław. Dotyczy całości dokumentu.	Opinia nieuwzględniona Stanowisko w tej sprawie, oparte na badaniach i analizach z przeszłości, zawarte jest w przywołanych, obowiązujących aktualnie dokumentach strategicznych. Plan Transportowy przedstawia perspektywę rozwojową do 2027 r., a do tego czasu brak jest takich założeń w przyjętym zakresie inwestycji strategicznych.
19	Na s. 7 i 164 pojawia się sformułowanie "inteligentny system transportowy". Dokument nie określa jednak, czym jest on dokładnie. Co zatem rozumieć pod zadaniem organizacyjnym jego rozwoju: budowę kolejnych sygnalizacji	Opinia nieuwzględniona Szczegółowe opisywanie tak złożonego systemu zarządzania ruchem jak systemy ITS nie jest przedmiotem treści Planu.



	<p>światlnych należących do systemu ITS Wrocław? Jeśli tak, to stoi to w sprzeczności z celem wzrostu średniej prędkości tramwajów, która ma osiągnąć 20 km/h. Budowa nowych sygnalizacji świetlnych (nawet jeśli przewidują one priorytet tramwajowy) prowadzi do wydłużenia czasów przejazdu, czego przykładem są nowe światła na skrzyżowaniu ulic: Sienkiewicza i Świętokrzyskiej. Dokument w ogóle nie porusza tego aspektu, który jest kluczowy, jeśli ma spaść liczba podróży niesamochodowych. Wolne tramwaje nie są atrakcyjne i nie zachęcają kierowców do rezygnacji z podróży własnym autem. Obecnie, poza korkami w godzinach szczytu, na każdej trasie szybciej przejedzie się samochodem niż tramwajem lub autobusem. Jeśli to się nie zmieni, to nie ma sensu tworzenia kolejnych pięknych dokumentów strategicznych, z których nic nie wynika.</p>	
20	<p>s. 23: Prognozowana liczba ludności w 2027 r. Obszar Jagodna jest zupełnie niedoszacowany pod względem</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Zgodnie z przyjętymi założeniami bazowano na danych z KBR 2018 – brak nowszych danych, a</p>



	<p>liczby mieszkańców (liczba nowych mieszkań lub w trakcie budowy pokazuje zupełnie inną skalę – źródło z 2018 r. nie jest miarodajne).</p> <p>Komunikacja w tym obszarze musi zostać zaadresowana poprzez wykonanie łączników: 1. Iwaskiewicza–Kajdasza i 2. Białoszewskiego–Jareckiego. W innym wypadku ten fragment miasta zostanie zablokowany poprzez komunikację lokalną.</p>	<p>ewentualna realizacja kolejnych takich badań jest obecnie bezzasadna ze względu na harmonogram aktualnej realizacji i planowanych terminów ukończenia kluczowych inwestycji komunikacyjnych w mieście.</p>
21	<p>Podrozdział 3.2.2 "Infrastruktura wykorzystywana w systemie", s. 48–49 (trasy linii tramwajowych).</p> <p>Trasy tramwajów numer 31 i 32 pokrywają się praktycznie na całej długości. Różnią się jedynie kilkoma przystankami; rozwidlają się dopiero od przystanku Modra. Efekt jest taki, że mieszkańcy Kozanowa chcący dojechać do pl. Dominikańskiego lub do pl. Grunwaldzkiego zawsze muszą się przesiadać w innym tramwaj (np. na pl. Jana Pawła II). Uważam, że jedna z tych linii powinna jechać na Gaj (tak jak dotychczas), a trasa drugiej powinna zostać poprowadzona np. do pl. Grunwaldzkiego przez ul. Kazimierza</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy Planu Transportowego. W dokumencie tym definiuje się korytarze transportowe, a nie konkretny przebieg linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie uwzględniając zidentyfikowany popyt na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>



	Wielkiego i pl. Dominikański. Zakrawa o absurd sytuacja, w której mieszkańcy Kozanowa mają dwie bezpośrednie linie tramwajowe prowadzące na Gaj, a żadnej bezpośredniej prowadzącej do ścisłego centrum miasta.	
22	Punkt 3.1.2 zawiera kłamstwo, bowiem NIE MA łatwych połączeń z pominięciem strefy centralnej.	Opinia nieuwzględniona To subiektywna opinia. Opinia nie dotyczy konkretnych zapisów Planu Transportowego.
23	Planowana sieć tramwajowa we Wrocławiu (zob. str. 25): nie przewiduje się budowy trasy tramwajowej przez ul. Raclawicką	Opinia nieuwzględniona Plan Transportowy uwzględnia całość inwestycji wskazanych w Programie Tramwajowym 2.0. do roku 2027 r.
24	Południe Wrocławia – kompletny brak pomysłu na lokalizację parkingów P&R.	Opinia nieuwzględniona Dokument opiera się na innych dokumentach strategicznych, w których określone są planowane parkingi P&R. Plan transportowy ma charakter krótkoterminowy, zatem przedstawione zostały w nim plany inwestycyjne wyłącznie do 2027 r.
25	Bezpośrednie połączenie Brochowa z dzielnicą Sępolno poprzez Aleję Wielkiej Wyspy – opinie do Planu zrównoważonego rozwoju	Opinia nieuwzględniona Opinia nie dotyczy Planu Transportowego. W dokumencie



	publicznego transportu zbiorowego Wrocławia na lata 2023–2027 (zał. 1).	tym definiuje się korytarze transportowe, a nie konkretny przebieg linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.
26	Kompletnie pominięty rejon osiedla Polanowice–Poświętne–Ligota, który mocno się rozbudowuje i nie idą za tym żadne miejskie inwestycje, władze o nas zapomniały.	Opinia nieuwzględniona Opinia zbyt ogólna, zatem nie ma możliwości odniesienia się do konkretnego postulatu.
27	Zał. nr 1 oraz zał. nr 2: brakuje planowanego przystanku kolejowego na Maślicach, który powinien być zbudowany priorytetowo, razem z linią tramwajową na Maślice. Bez niego linia tramwajowa będzie niewydolna i przepełniona. Czas dla przejazdów w szczycie porannym w dniu powszednim do Dworca Głównego: <ul style="list-style-type: none">• obecnie, od przystanku Królewiecka(Staw): realnie,	Opinia częściowo uwzględniona PKP PLK S.A. planuje budowę przystanku w ramach modernizacji linii kolejowej 273. Załączniki graficzne nr 1 i nr 2 zostały uzupełnione o brakujący przystanek kolejowy na Maślicach, oznaczenie przebiegu linii 326 do Trzebnicy oraz o przystanki na linii 285 w kierunku Sobótki. W zawiązku z tym wszystkie wymagające tego rysunki zostaną uzupełnione. W Planie definiuje



	<p>uwzględniając korki: 15 min. do Stadionu, 31 min. tramwajem do przyst. Dworzec Autobusowy i 4 min. pieszo na dworzec kolejowy, razem 50 min.</p> <ul style="list-style-type: none">• planowanym tramwajem spod N-Parku, zakładając, że jechałby tak, jak obecne 31: ok. 40 min. do przyst. Dworzec Autobusowy i 4 min. pieszo na dworzec kolejowy, razem ok. 44 min.,• koleją z przystanku Wrocław Maślice do Dworca Głównego: ok. 15 min. <p>Przystanek kolejowy Wrocław Maślice skróciłby czas dojazdu do centrum miasta TRZYKROTNIE. Nawet samochodem nie da się osiągnąć takiego wyniku.</p>	<p>się korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
28	<p>Prognozy prezentowane od str. 110 dokumentu są nieaktualne dla trasy Mickiewicza – mosty Chrobrego – Swojczyce – Strachocin – Wojnów. Od 2018 r. liczba mieszkańców na osiedlach: Swojczyce, Strachocin, Wojnów gwałtownie wzrosła, co wiąże się ze wzmożonym korzystaniem z MPK na liniach: 115, 118</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Dokument opiera się na zapisach innych dokumentów strategicznych i planistycznych, w których określone były planowane parkingi P&R. Nadto należy podkreślić, że Plan ma charakter krótkoterminowy, zatem przedstawione zostały w nim</p>



	<p>i 315, a także ze znacznym wzrostem ruchu samochodowego. Dodatkowo, trasa ta stanowi główny wjazd do centrum od strony Brzegu i Oławy. Od 2018 r. mogła wzrosnąć także liczba osób codziennie dojeżdżających autem do Wrocławia. Budowa Alei Wielkiej Wyspy spowoduje, że trasa ta będzie dodatkowo przeciążona dla osób wyjeżdżających z miasta. Uruchomiono także w tym roku linię kolejową do Jelcza-Laskowice, która min. w trzech miejscach przecina wspomnianą trasę, dodatkowo powodując utrudnienia w ruchu. Projekt powinien uwzględnić utworzenie węzła przesiadkowego przy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, z parkingiem P+R, by odciążyc trasę.</p>	<p>planowane inwestycje wyłącznie do 2027 r. Wskazany przedział potoków pasażerskich został określony zgodnie z modelem ruchu opartym na danych KBR 2018, które są najbardziej aktualnymi danymi, o stopniu szczegółowości pozwalającym na modelowania. W Planie definiuje się korytarze transportowe, a nie konkretny przebieg linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
29	<p>str. 155 (i inne)</p> <p>"wymiany taboru tramwajowego w celu osiągnięcia 85% pojazdów niskopodłogowych/ niskowejściowych w 2027 r. (po uwzględnieniu likwidacji starych);"</p> <p>Przydałoby się rozdzielną traktowanie tramwajów niskopodłogowych i niskowejściowych. To dotyczy raczej</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Plany zakupowe MPK Sp. z o.o. dotyczą już tylko pojazdów niskopodłogowych.</p>



	<p>całego raportu, ale tutaj to “ugryzło” mocno, bo traktowanie niskowejściowego tramwaju na równi z niskopodłogowym nie uwzględnia "Dostosowania] transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników".</p> <p>W tramwajach niskowejściowych, jak np. Protram 205WrAs, nie ma miejsca (bez tłoczenia się lub niebezpieczeństwa dla pasażerów) w niskopodłogowym pudle dla więcej niż dwóch wózków dziecięcych czy jednego wózka inwalidzkiego. Tutaj też trzeba napomknąć znikomą liczbę siedzeń dla starzejącej się populacji Wrocławia.</p>	
30	<p>str. 148</p> <p>"Priorytet dla żywej ulicy i tworzenia przestrzeni miejskich – przestrzeń przystankowa oraz pętle tramwajowe/autobusowe jako przestrzenie wspólne potencjalnie generujące ruch w Mieście, powinny być miejscami otoczonymi usługami z małą architekturą oraz zapewniać możliwość odpoczynku podróżnym."</p> <p>Może nie jest to część tego dokumentu, ale miasto w innych planach powinno priorytetyzować</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy zakresu Planu transportowego.</p>



	<p>żywe ulice i przestrzenie miejskie, najlepiej kosztem liczby pasów/ ulic dla samochodów osobowych.</p> <p>Jeżeli miasto nie będzie przyjazne pieszym, piesi nie będą chcieli spędzać w nim czasu¹. Jest to częściowo opisane na s. 163 planu, jednakże tylko pod względem transportu Wrocławia (zrozumiałe, biorąc pod uwagę zakres tego dokumentu).</p>	
31	<p>Zmniejszenie liczby podróży niesamochodowych jest niebezpieczne i w sytuacjach kryzysowych będzie prowadziło do paraliżu miasta. Projekt nie zawiera żadnych informacji na temat sytuacji takich jak: brak dostaw prądu, atak zimy czy strajk motorniczych, w których transport publiczny zostanie zatrzymany. W takich sytuacjach to samochody są najlepszym i najbezpieczniejszym rozwiązaniem, a, pozbywając się ich, zmniejszamy nasze bezpieczeństwo transportowe. Walcząc z kierowcami i przesadzając ich na siłę do MPK i na rowery (do tego m.in. prowadzi ten dokument),</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zmniejszenie liczby podróży samochodowych nie oznacza ograniczenia możliwości ich wykorzystywania w opisanych sytuacjach kryzysowych.</p>

¹Za: [Film o plusach ulic bez samochodów](#), [Film o plusach dojazdu do pracy na rowerze](#)



	<p>sprawiamy, że rodziny mające dzieci będą uciekały na przedmieścia, z czym już mamy do czynienia.</p> <p>Dokument ma więc złe podstawowe założenia o redukcji ruchu samochodowego i jest w tej formie szkodliwy społecznie i gospodarczo.</p>	
32	<p>Nie znalazłem w dokumencie odniesienia do czasu dojazdu do węzła przesiadkowego środkiem komunikacji. O ile poruszone zostało, że częstotliwość takiego połączenia jest ważna, to nie znajduję uwzględnia lokalnej charakterystyki ruchu. Choćby nie wiem jak wysoka byłaby częstotliwość, to, jeśli autobus będzie stał w korku z innymi samochodami, taki dojazd traci sens. Rozwiązaniem powinno być takie planowanie tras autobusów (być może włącznie z rozbudową sieci busów elektrycznych), które minimalizowałyby opóźnienia (odpowiednio krótka trasa) i czas przejazdu. Cel ten można osiągnąć przez budowę tras komunikacji zbiorowej w bardziej konstruktywny sposób, np. poprzez specjalne uprzywilejowane dla autobusów trasy (np. wyłączenia z zakazów/ nakazów</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy Planu Transportowego, a konkretnych rozwiązań. W Planie wskazujemy tylko możliwe rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu, które będą analizowane w ramach realizacji wyznaczonych w planie korytarzy transportowych.</p>



	<p>skrętu), aby możliwe było zaprojektowanie takiej trasy w oddaleniu od tych zakorkowanych, a korzystanie z niej było atrakcyjne. Całkowity czas podróży na trasie byłby atrakcyjny dla posiadaczy samochodów.</p>	
33	<p>To, co opisano w rozdziale dotyczącym integracji transportu miejskiego z indywidualnym, jest absolutnie nierealne. Oczekiwane zmniejszenie ruchu indywidualnego przy znikomym rozwoju infrastruktury prowadzi do zapaści transportowej. Planowane zwiększenie pojemności parkingów P&R jest absolutnie niewystarczające, wielkość 100 miejsc parkingowych to zaledwie 100–200 osób, które będą mogły skorzystać z komunikacji miejskiej. Prowadzone działania mają charakter działań monopolistycznych – zmniejszenie przepustowości jezdni i dostępnych powierzchni parkingowych, bez znaczącego rozwoju komunikacji miejskiej, jest działaniem PRZYMUSZAJĄCYM do korzystania z niewydolnej komunikacji (patrz: godziny szczytu). Jeżeli miasto ma podjąć realne</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia ocenia realność stosowanych rozwiązań – nie jest to przedmiotem Planu Transportowego.</p>



	<p>działania, zmierzające do usprawnienia komunikacji, to należy jak najszybciej rozpocząć budowę metra. Usprawniłoby to znacząco komunikację miejską oraz stworzyło realną alternatywę dla transportu indywidualnego. Obecne działania władz Wrocławia mają charakter monopolistyczny z elementami złośliwości.</p>	
34	<p>S. 39, rozdział 3.1.2</p> <p>Wskaźniki tego typu nie uwzględniają aut, które istnieją w rejestrach, ale są tak zwanymi "martwymi duszami", czyli są to auta istniejące głównie na papierze: Uwzględnianie syrenek, żuków czy maluchów, które fizycznie od dawna nie istnieją, wykrzywia faktyczny stan rzeczy i jest wygodnym argumentem za dalszą opresją przeciwko kierowcom, którzy chcą jedynie dojechać do pracy, sklepu lub lekarza, a fizyczną niemożliwością jest, aby podróżowali jednocześnie więcej jak jednym pojazdem. Polityka miasta od dawna opiera się na pogarszaniu przepustowości oraz, tym samym, jakości przejazdów autami, dokonuje się przewężeń, pasy ruchu zabierane</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy zapisów Planu Transportowego. Wskaźniki prezentowane w Planie Transportowym wykorzystywane są niejednokrotnie w wielu opracowaniach planistycznych.</p>



<p>są na ścieżki rowerowe i buspasy (nawet jeżeli na danej trasie nie kursuje żaden autobus, przykładem niech będzie ul. Krakowska, gdzie tramwaj przejeżdża średnio co 15 min., a resztę czasu pas stoi pusty). Wyburzanie estakad czy inne tego rodzaju antyinvestycje odbieram w sposób jednoznacznie negatywny. Ewentualna przesiadka części zmotoryzowanych do komunikacji miejskiej musi odbywać się dobrowolnie, poprzez polepszenie atrakcyjności samych środków transportu publicznego, tak, abyśmy nie czytali każdego dnia o wykolejeniach tramwajów czy awariach składów/ autobusów. Tam, gdzie są zielone torowiska, powinno się je udrożnić dla ruchu autobusowego, tworząc wspólny buspas i torowisko, są to rozwiązania bezkolizyjne, które nie są wycelowane przeciwko kierowcom, a ku pasażerom. Jednakowoż ciężko się oprzeć wrażeniu, że polityka magistratu jest dokładnie odwrotna. Zamiast inwestować w bezkolizyjne rozwiązania, dodaje się punkty tworzące problemy i zatory. Tworzy</p>	
---	--



<p>się przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na drodze krajowej (ul. Brücknera), chociaż 100 m dalej jest przejście bezkolizyjne ze światłami. To powoduje zagrożenia bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu, po czym miast refleksji nad poczynioną zmianą i jej efektami, stawia się progi zwalniające i ograniczenie prędkości do 30 km/h niczym w strefie zamieszkania, a przypominam, mowa o dwupasmowej drodze krajowej, jednej z głównych arterii miasta. Jakie będą tego efekty? Czy tego typu działania poparte są jakimikolwiek badaniami? Oczywistym dla mnie będzie dalszy negatywny wpływ na przejezdność oraz szczególna "korkogenność" takiego rozwiązania. Tworzenie kolizyjnych styków niechronionych uczestników ruchu z kierowcami statystycznie jest zawsze narażone na zmniejszenie bezpieczeństwa, a w tym i innych przypadkach służy za pretekst do dalszego pogarszania przepustowości dróg, które powinny zachować swoją szczególną rolę w infrastrukturze miasta. Postulat zmniejszenia udziału</p>	
--	--



<p>samochodów prywatnych w transporcie o 10% jest jawnym polaryzowaniem mieszkańców oraz wykluczeniem pewnej ich części z pewnego środka transportu. Nie każdy jest wysportowanym młodym aktywistą, który może dojeżdżać 15 km dziennie na rowerze, szczególnie zważywszy na geolokalizację miasta i fakt, że sezon wiosenno-letni nie trwa przez większość roku. Uważam zatem, że plan jest antytezą własnego tytułu, a owe "zrównoważenie" jest wycelowane w jedną konkretną grupę mieszkańców, która, poza frazesami i papierowymi inwestycjami, nie dodaje nic i jest jedynie najbardziej poszkodowana oraz wykluczona. Co więcej, te działania są również wymierzone kolektywnie we wszystkich mieszkańców, ostatecznie na koniec dnia karetka stojąca w korku tak samo nie dojedzie do kierowców, jak i do ludzi korzystających z komunikacji miejskiej czy też do urzędników, którzy w pewnej grupie mieszkańców dostrzegają jedynie problem. Kierowcy też są wrocławianami, płacą podatki i nasze interesy również</p>	
--	--



	<p>powinny być reprezentowane przez ludzi wybranych naszymi głosami, głosami kierowców. Mamy prawo oczekiwać polepszania infrastruktury, a nie jej sabotowania. Zapewniam, że moje stanowisko nie jest odosobnione.</p>	
35	<p>S. 26, przedostatni akapit: Wzrost liczby osób prowadzących działalność gospodarczą, a w szczególności Jednoosobowej Działalności Gospodarczej, wynika ze wzrostu zatrudnienia w sektorze IT. (Umowy B2B). Takie osoby chętnie korzystają z komunikacji miejskiej.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Opinia zostanie uwzględniona w końcowej wersji projektu Planu Transportowego.</p>
36	<p>S. 149 – Obszar: Oznaczenie przystanku. Powinien zostać dodany Element "Oznaczenie numerów linii, które obsługują dany przystanek" ze wskazaniem, w jaki sposób ma być to zrobione (czytelny i estetyczny). W tym momencie bowiem oznaczenia linii na słupkach przystankowych to jedna wielka "wyklejanka". Numery linii nie są ułożone w kolejności rosnącej, co mocno utrudnia szybkie rozeznanie się, jakie linie obsługują dany przystanek. Numery linii są naklejane w sposób nieestetyczny – cyfry są</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Kwestia sposobu oznaczeń przystanków jest zbyt szczegółowa i leży poza zakresem Planu Transportowego, niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.</p>



	<p>ułożone krzywo, naklejone są naklejki na naklejkach w kilku warstwach, numery linii, które nie obsługują już danego przystanku, są "zaklejane" cienki paskiem, zamiast zostać po prostu usunięte etc. Ten obszar informacji na przystankach wymaga znaczącej i natychmiastowej poprawy.</p>	
37	<p>S. 149 – Obszar: Informacja pasażerska – Element: Schemat sieci połączeń. Schematy takie powinny zostać umieszczone i być na bieżąco aktualizowane na wszystkich przystankach wyposażonych w wiaty, a nie tylko na przystankach węzłowych.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Umieszczanie map na każdym przystanku wiąże się z dużymi kosztami, tym bardziej przy obecnych i planowanych remontach. Aktualne schematy dostępne są na stronach Internetowych UM Wrocławia.</p>
38	<p>S. 149 – Obszar: Informacja pasażerska – Element: Informacja o zmianie rozkładu jazdy. Powinna się ona znaleźć na wszystkich przystankach, bez względu na ich wyposażenie czy status.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zapis taki znajduje się w przedłożonym dokumencie.</p>
39	<p>S. 150 – Obszar: Informacja pasażerska – Element: Tablica DIP. Powinna się ona znaleźć na wszystkich przystankach z wyjątkiem przystanków o statusie NŻ dla wszystkich linii. Mogą to być tablice umieszczone w konstrukcji wiaty,</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Nie ma możliwości stosowania tablic DIP na każdym przystanku z uwagi na wysokie koszty zakupu oraz utrzymania. Dodatkowo taka infrastruktura na terenie miasta</p>



	<p>które mają mniejszy rozmiar, jak np. na przystanku tramwajowym Kolistka dla linii 31 i 32. Takie rozwiązanie jest szeroko stosowane w Berlinie i sprawdza się doskonale. Widoczne na takich tablicach są odjazdy dla 2–3 najbliższych kursów + 3/4 linia dla dodatkowych informacji.</p>	<p>jest uzupełniana w miarę możliwości finansowych i prowadzonych remontów lub inwestycji w miejscach zasadnych. W dokumencie opisuje się pożądane standardy wyposażenia przystanków w dwóch wariantach. Jednym z elementów wyposażenia jest system dynamicznej informacji pasażerskiej (DIP).</p>
40	<p>S. 160 – Tabela 20. Miejsce publikacji: Pojazdy komunikacji zbiorowej – warto zastanowić się nad sposobem prezentacji kierunku jazdy na pojazdach. W tym momencie każdy pojazd, w zależności od modelu i roku produkcji umieszczonego w nim wyświetlacza, pokazuje nierzadko ten sam tekst w różny sposób, często nieczytelny, dodatkowo różnymi czcionkami, wielkością znaków i układem słów na wyświetlaczu. Powoduje to dużą nieczytelność. Tak jest np. dla linii D w kierunku Giełdowa Centrum Hurtu. Czasami tekst ten jest umieszczony w jednej linii tekstu, który jest ściśnięty w taki sposób, że nie widać nawet przerw</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Kwestia sposobu prezentacji informacji w poszczególnych typach autobusów jest zbyt szczegółowa i leży poza zakresem Planu Transportowego, niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.</p>



<p>między wyrazami, czasami jest umieszczony w dwóch odrębnych liniach, gdzie w pierwszej jest Giełdowa, w drugiej Centrum Hurtu – i jest to znacznie czytelniejsze. Identyczna sytuacja ma miejsce dla linii 9 w kierunku parku Południowego. Kolejny przykład to linia 319 w kierunku stacji kolejowej na Klecinie. Układ wyrazów na wyświetlaczach jest nielogiczny. Pierwsza linia Klecina Stacja, druga linia Kolejowa. Znacznie bardziej logiczne i czytelne byłoby ułożenie: pierwsza linia, tekst pogrubiony Klecina, druga linia, tekst niepogrubiony Stacja Kolejowa. Jeśli chodzi o kwestie pogrubienia, to również to powinno zostać usystematyzowane, bo raz cały tekst w dwóch liniach na ekranie jest pogrubiony, a innym razem tylko pierwsza linia tekstu, z tą ważniejszą informacją. Przykład to linia 106 w kierunku lotniska. Na części pojazdów jest: pierwsza linia, tekst pogrubiony Port Lotniczy, druga linia, tekst niepogrubiony Airport – jest to bardzo czytelny sposób prezentacji kierunku jazdy. Czasem jest: obie linie</p>	
---	--



	tekstu pogrubione, pierwsza linia Port lotniczy, druga linia Airport – wygląda to nieczytelnie.	
41	<p>S. 166 – Tabela 21.</p> <p>Zakres weryfikacji – Średnia prędkość komunikacyjna – autobusy / – tramwaje. Dla tramwajów średnia prędkość powinna wynosić min. 35 km/h, dla autobusów min. 40 km/h. Przy dzisiejszych technologiach budowy dróg i torowisk oraz przy odpowiednim zaplanowaniu tras (biorąc pod uwagę standardy innych europejskich miast o podobnej wielkości i układzie komunikacyjnym) prędkości te powinny być znacząco większe niż obecnie. W przeciwnym razie komunikacja publiczna będzie zerową konkurencją dla transportu indywidualnego samochodowego, który teraz jest wybierany głównie na znacząco krótszy czas dojazdu (biorąc już nawet pod uwagę to, że autobusy i tramwaje zatrzymują się na przystankach i poruszają się z prędkością mniejszą niż auto oraz to, że auta stoją dłużej w korkach – samochód we Wrocławiu wciąż wygrywa w czasie dojazdu z punktu A do punktu B po podobnej trasie co</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy Planu Transportowego, ponieważ odnosi się bezpośrednio do rozkładów jazdy i rozwiązań punktowych z zakresu inżynierii ruchu. Niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.</p>



	<p>komunikacja miejska). Nie ma zatem głównego moim zdaniem bodźca zachęcającego do przesiadki na transport publiczny – korzystają z niego tylko Ci, co muszą.</p>	
42	<p>10.3</p> <p>Ze względu na długofalową opłacalność finansową i ekologiczną zlikwidowane zostaną opłaty przewozowe. Bezpłatna komunikacja miejska zwiększy możliwości skutecznego realizowania polityki transportowej zrównoważonego rozwoju, wygeneruje większy popytu w segmencie użytkowników transportu indywidualnego, wyeliminuje koszty sprzedaży (kasowniki, biletomaty) oraz zminimalizuje wysokie koszty alternatywne, w tym szereg kosztów społecznych powstających w następstwie nadmiernego wykorzystywania aut w ruchu drogowym.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Propozycja oparta na mylnych przesłankach i sprzeczna z możliwościami finansowymi miasta oraz z jego polityką finansową.</p>
43	<p>Słowo "tabor zeroemisyjny", czyli taki „który podczas jazdy nie emituje żadnych zanieczyszczeń”, jednak w rzeczywistości każdy jeżdżący pojazd zużywa opony, hamulce, a w przypadku autobusów ogrzewanych</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Skorygowano zapisy zgodnie z definicjami ustawowymi określającymi pojęcie "autobus zeroemisyjny" zamiast "tabor zeroemisyjny".</p>



	<p>paliwem płynnym – także spaliny. Wystarczy poczytać odpowiednie opracowania w tym zakresie.</p>	
44	<p>Punkt 1.2 Błędne założenie, że ruch niesamochodowy ma wynosić aż 70%.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Plan transportowy jest zgodny z założeniami w przyjętych dokumentach strategicznych i planistycznych miasta, gdzie zaplanowano, że ruch niesamochodowy do 2028 r. wynosić będzie nie mniej niż 70% – dane zgodne z innymi dokumentami strategicznymi.</p>
45	<p>Punkt 1.3</p> <p>Gdzie są badania odnośnie ruchu pasażerów? Brak rzetelnych badań, skąd i dokąd mieszkańcy się przemieszczają. Przecież widuję autobusy przegubowe, gdzie jest często mniej niż jeden pasażer. Przykładem jest linia TAT, której założeniem jest, że mieszkańcy ul. Rogowskiej pracują przy pl. Orłąt Lwowskich, a nie np. w Błoniach, gdzie tylko samochodem da się dojechać?</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Plan Transportowy bazuje na modelu transportowym stworzonym na bazie wyników KBR 2018. W związku z brakiem obecnie nowych badań dot. potoków pasażerskich, to KBR 2018 są jedynymi, kompleksowymi badaniami, które można wykorzystać przy budowie modelu transportowego w skali makro. Badania zachowań komunikacyjnych, w tym także ruchu pasażerów, były elementem składowym KBR 2018.</p>
46	<p>Punkt 3.1.1</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p>



	<p>Dlaczego podano tylko długości ścieżek rowerowych? Wrocławskie ścieżki rowerowe są często niebezpiecznie wykonane. Przykładów można wiele, ale taka ścieżka rowerowa wzdłuż alei Karkonoskiej nie jest ścieżką, bo jest na niej ruch pieszy. Ma wiele kolizyjnych miejsc i do tego od ronda Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy w sposób szybki nie da się dojechać do Centrum Śląza (trzeba nadłożyć znacznie drogę).</p>	<p>Dokument dotyczy założeń rozwoju publicznego transportu zbiorowego a nie rowerowego. Szczegółowe rozwiązania techniczne dotyczące infrastruktury rowerowej nie wchodzi w zakres planu transportowego.</p>
47	<p>Punkt 3.1.2</p> <p>Co jest złego w konkurencji samochodowej przy obecnej, niewydajnej komunikacji zbiorowej? Jeden tramwaj potrafi na długi czas zablokować komunikację zbiorową, a nie są to rzadkie sytuacje. Obecne władze miasta bardzo utrudniają ruch samochodowy, przykładem może być ul. Stanisława Kunickiego. Po pierwsze jest tam znaczne ograniczenie prędkości, po drugie garby na jezdni, które uniemożliwiają bezpieczny przejazd samochodów włącznie z tymi małymi autobusami marki Isuzu, które niemalże zahaczają o jezdnię</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Plan zakłada długofalowe działania, które mają na celu zwiększenie jakości i komfortu pasażerów komunikacji zbiorowej. Przewaga transportu zbiorowego nad transportem indywidualnym wynika z mniejszej emisyjności pojazdów transportu zbiorowego w przeliczeniu na jednego pasażera i zdecydowanie większych możliwości przewozowych.</p>



	<p>podwoziem na nierównościach. Komfort mały, emisja bardzo duża.</p>	
48	<p>Punkt 3.2.1 Kierunek, by tramwaj był podstawowym środkiem transportu, nie jest przemyślany, bo generuje wysokie koszty i jest bardzo zawodny. Jeden tramwaj potrafi zablokować transport w znacznej części miasta. Trolejbusy czy szybka komunikacja autobusowa (system lub sieć) BRT (bus rapid transit) są tańsze i bardziej niezawodne.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W mieście, gdzie funkcjonują przewozy tramwajowe, tworzenie nowego systemu transportu zbiorowego, jak BRT czy trolejbusy, jest nieekonomiczne. Wskazane w Planie transportowym działania mają za zadanie nie tylko zwiększenie dostępności, ale i komfortu, i czasu przejazdu transportu zbiorowego.</p>
49	<p>Punkt 4.7. Rozumiem, że w ramach efektywnego i bezpiecznego przemieszczania się zostanie poprawiony układ komunikacyjny i będą zlikwidowane bariery, które są źródłem uciążliwości? Mam tu na uwadze różne nadgorliwe ograniczenia prędkości (przykładem jest ul. Legnicka, gdzie było 70 km/h teraz trochę ponad 40 km/h, aleja Piastów, gdzie było 60, a teraz przez przeszkody terenowe trzeba hamować do 20 km/h, co odbija się na szybkości podróżowania nie tylko autobusami, ale też zwiększaną</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie odnosi się do zapisu Planu Transportowego. Powstające ograniczenia w zakresie poruszania się samochodów osobowych są wprowadzane wyłącznie w celu poprawy bezpieczeństwa w mieście.</p>



	emisja hałasu i zanieczyszczeń).	
50	<p>Punkt 4.8</p> <p>Dlaczego zapomina się o dostępności dla transportu indywidualnego?</p> <p>Przecież pieszy do rynku nie będzie szedł na piechotę z Psiego Pola, tylko przyjedzie swoim autem.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Dokument dotyczy założeń rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a nie ruchu pieszego.</p>
51	<p>Punkt 4.10</p> <p>Jest napisane o zmniejszeniu gazów, ale władze miasta robią całkiem coś przeciwnego. Przykładem jest liczba niebezpiecznych przejść dla pieszych (np. okolice przystanku tramwajowego Pułtуска, skrzyżowanie alei Armii Krajowej z ul. Bernarda Bogedaina), co generuje niepotrzebne zanieczyszczenia. Przykładem zwiększenia gazów cieplarnianych może być skrzyżowanie ul. Granicznej z rondem Pileckiego. Czy obecnie budowana wschodnia Obwodnica Wrocławia z rondami, które uniemożliwiają ekologiczną jazdę przez ciągłe hamowanie i ruszanie co kilkaset metrów. Spowalnia także ruch autobusów jadących z i do lotniska.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Wraz z ograniczaniem liczby samochodów osobowych na drogach emisja gazów cieplarnianych będzie maleć. Szczegółowe rozwiązania z zakresu organizacji ruchu i rozwiązań w zakresie infrastruktury rowerowej nie są przedmiotem Planu Transportowego.</p>
52	s. 39, r. 3.1.2. – Czy to jest jakiś żart?	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Brak możliwości odniesienia się do konkretnego postulatu.</p>



53	<p>4.12 – Martwi mnie, że w rozważaniach nie uwzględniono trolejbusów jako zamiennika dla autobusów spalinowych, a porzeczano jedynie na autobusach akumulatorowych i autobusach napędzanych alternatywnymi paliwami.</p> <p>Jest to niepokojące, gdyż trolejbusy mają wiele zalet przeważających nad autobusami bateriowymi (które zapewne pozostaną domysłą opcją). Pierwszą z nich jest sam fakt pobierania energii z sieci trakcyjnej, co pozwala unikać problemów z akumulatorami, takich jak awaryjność w niskich temperaturach, straty energetyczne przy ładowaniu czy chociażby łatwopalność oraz dość krótki zasięg na jednym ładowaniu. Nawet jeżeli zdecydowano by się na trolejbusy z akumulatorami trakcyjnymi, benefity byłyby znaczące, gdyż nawet elektryfikacja tylko kluczowych odcinków zapewniałaby możliwość ładowania w ruchu – co znacznie zmniejszyłoby straty energetyczne, a trasy położone poza centrum nadal mogłyby być obsługiwane trakcją elektryczną.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Tworzenie nowego systemu transportu zbiorowego jest nieekonomiczne z uwagi na rozwiązania już stosowane w mieście.</p>
----	---	--



	<p>Dodatkowo takie rozwiązanie miałyby przewagę nad tradycyjnymi trolejbusami, gdyż nie trzeba by było instalować skomplikowanej aparatury w miejscach krzyżówki trolejbusu z tramwajem.</p> <p>Warto również nadmienić, że trolejbusy działają i mają się świetnie w trzech innych polskich miastach, a obecność sieci tramwajowej nie jest przeszkodą dla trolejbusów, gdyż w wielu miastach na świecie obie formy transportu koegzystują, między innymi w: San Francisco w USA, w Zurychu w Szwajcarii, we Lwowie w Ukrainie, w Petersburgu w Rosji, Bernie w Szwajcarii, czy w Brnie w Czeskiej Republice.</p>	
54	<p>10.1 MOŻLIWE FORMY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH</p> <p>Transport zbiorowy we Wrocławiu powinien być finansowany ze składek deweloperów budujących tutaj osiedla (np. firma, która buduje więcej niż 1 budynek na danym obszarze) oraz ze składek firm, które mają tutaj duże zakłady pracy. To te podmioty generują największy ruch w mieście i wykorzystują finanse miasta do</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Rozwiązanie niemożliwe do realizacji ze względów prawnych.</p>



	<p>sprowadzania swoich lokatorów i pracowników. Eksploatują i wręcz żądają tworzenia nowych linii.</p> <p>Dlatego powinni dokładać środki finansowe do komunikacji zbiorowej. Ich wkład mógłby zastąpić wpływy z biletów, dzięki czemu komunikacja miejska byłaby bezpłatna dla mieszkańców, a miasto miałooby stały dochód. Myślę, że takie lub podobne rozwiązanie zrzuciłoby niesprawiedliwy udział finansowy miasta, z którego korzystają firmy prywatne, często zagraniczne.</p>	
55	<p>Na str. 145–146 nie przeprowadzono analizy w zakresie opracowania koncepcji działań w celu tworzenia ciągów komunikacyjnych na grodzonych osiedlach deweloperskich wybudowanych na sprzedanych przez miasto działkach, które przeważnie stanowią największą barierę umożliwiającą dojście na przystanek w szybki sposób.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zagospodarowanie i sposób zabudowy terenów mieszkaniowych nie jest przedmiotem niniejszego dokumentu.</p>
56	<p>Na str. 141 nie przeprowadzono analizy w zakresie taktu i dostępności kolei miejskiej.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Organizatorem transportu kolejowego jest samorząd województwa dolnośląskiego, standardy usług kolejowych, w</p>



		tym częstotliwości, są opisywane w dokumentacji tego samorządu.
57	Na str. 93 nie uwzględniono węzła most Grunwaldzki, a ten przystanek stanowi zdecydowanie główny punkt dojazdowy dla studentów Politechniki i Uniwersytetu Wrocławskiego (kampusy w okolicy placu Grunwaldzkiego).	Opinia nieuwzględniona Tabela na str. 93 nie dotyczy węzłów a rejonów komunikacyjnych, zgodnych z opracowanym modelem transportowym.
58	Na str. 40 brakuje analizy wypełnienia parkingów P&R oraz przyczyn dużego/ niskiego ich wykorzystania przez użytkowników.	Opinia uwzględniona Uzupełniono opis o dostępne dane z okresu przed pandemią COVID-19, późniejsze dane nie są reprezentatywne ze względu na ograniczenia transportowe oraz zmienne zasady dostępności parkingów.
59	Na str. 36 brakuje analizy wzrostu/ spadku ruchu rowerowego i ich przyczyn oraz wpływu stanu i ciągłości infrastruktury na jego zmianę.	Opinia nieuwzględniona Dokument dotyczy założeń rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a nie rowerowego.
60	W Planie Transportowym brakuje linii tramwajowych na Stabłowice, Ołtaszyn i Muchobór Wielki – to są duże osiedla pozbawione dostępu do linii tramwajowej, a koszt budowy takowych nie jest znacząco wysoki. Osobiście uważam, że miasto	Opinia nieuwzględniona Plan Transportowy uwzględnia zapisy Programu Tramwajowego 2.0 oraz inwestycje możliwe do zrealizowania do 2027 r.



	<p>powinno rozwijać trasy autobusowo-tramwajowe wszędzie tam, gdzie jest taka możliwość, także podczas remontów. W takim przypadku autobus nie stoi w korku razem z samochodami osobowymi, przez co wielu kierowców, widząc to, przesiądzie się na MPK.</p> <p>Jako mieszkaniec liczę, że miasto zrezygnuje z bezsensownych rozwiązań jak nowa Buforowa i stara Buforowa na Jagodnie. Sytuacja ta jest chyba największą aberracją w kraju i obiektem śmiechu wielu turystów.</p>	
61	<p>Mam zastrzeżenia do s. 133, finansowanie transportu. Według mnie komunikacja miejska we Wrocławiu powinna być darmowa. MPK jest fundowane przez władze miasta, a więc z pieniędzy podatników. Nie rozumiem, czemu powinienem płacić za coś, co powinno zapewnić miasto, tak jakby to była firma przejazdowa. Takie rozwiązania działają w wielu miastach w Polsce m.in. w Żorach, Kościerzynie, Strykowie, Gostyniu, Giżycku, Działdowie, Mosinie i na terenie gmin Zakroczym czy Sitno, a także w</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Brak możliwości finansowych. Darmowa komunikacja spowodowałaby znacznie większe nakłady z budżetu miasta.</p>



	<p>bardzo dużych miastach w Europie jak Estonia, Szwecja, czy Belgia. Dlatego myślę że we Wrocławiu też powinno działać.</p>	
62	<p>13.1 STANDARDY W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ I DOSTĘPNOŚCI PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH</p> <p>"należy dążyć do budowy przystanków z antyzatoką. Takie rozwiązanie powoduje przede wszystkim uspokojenie ruchu, czyli zwiększa bezpieczeństwo podróżnych". Równie dobrze można zrobić jakiś opadający szlaban jak tramwaj czy autobus podjeżdża na przystanek. Zwężanie drogi zmniejsza bezpieczeństwo ruchu samochodowego przez ograniczanie pola manewru pojazdu i brak możliwości ominięcia osób czy zwierząt, które wtargnęły na ulicę. Zwężanie dróg oraz wymuszanie zmniejszania prędkości skoro nie jest to faktycznie potrzebne, generuje korki. To nie jest "zrównoważony rozwój", tylko dyskryminacja ruchu samochodowego.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zapisy ujęte w Planie nie mają na celu dyskryminacji żadnej grupy uczestników ruchu, lecz dążenie do zrównoważonego transportu w mieście. W Planie zapisano, że przystanki z antyzatoka będą realizowane "w sytuacji, kiedy szerokość ulicy jest zbyt mała, aby wybudować peron wyspowy o odpowiedniej szerokości, należy dążyć do budowy przystanków z antyzatoką. Takie rozwiązanie powoduje przede wszystkim uspokojenie ruchu, czyli zwiększa bezpieczeństwo podróżnych, poprzez spowolnienie i zatrzymanie ruchu pojazdów podczas postoju pojazdu komunikacji zbiorowej na przystanku. Przystanki z antyzatoką zaleca się stosować w przypadku przystanków tramwajowych/autobusowych (po spełnieniu odpowiednich parametrów technicznych)."</p>



63	<p>3.1.2 Transport samochodowy</p> <p>"Rosnący wskaźnik motoryzacji samochodów osobowych oznacza, że na terenie gminy Wrocław rokrocznie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego"</p> <p>Transport samochodowy stanowi konkurencję i dobrą alternatywę dla zawodnej, nie jeżdżącej terminowo, nieraz niekomfortowej oraz ograniczonej zasięgiem komunikacji miejskiej. Jest to szczególnie istotne dla mieszkańców gmin ościennych, nie mających innego dojazdu do miasta, oraz ludzi, którzy po prostu potrzebują samochodu. Jako rodzic nie wyobrażam sobie jeżdżenia tramwajem z malutkim dzieckiem i wszystkimi jego rzeczami, czekaniem na przystanku i potem tłoczenie się w autobusie. Myślę, że większość rodziców tak ma. Rosnący udział transportu samochodowego w mieście jest bardzo istotny i nie można go pominąć; oznacza, że większość ludzi tego transportu potrzebuje. Opisany plan jest taki, żeby rozwijać i promować komunikację miejską, a nie ma nic o</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zapisy ujęte w Planie nie mają na celu dyskryminacji żadnej grupy uczestników ruchu, lecz dążenie do zrównoważonego transportu w mieście. Dokument nie jest konstruowany w celu pogorszenia jakości podróży samochodami osobowymi, lecz by dążyć do polepszenia jakości i dostępności do transportu zbiorowego. Dodatkowo należy podkreślić, że Plan prezentuje dane z innych dokumentów planistycznych, w których przewidziano realizację inwestycji polegających na budowie nowych parkingów typu Park&Ride.</p>
----	---	--



	<p>rozwoju infrastruktury drogowej, skoro to bardziej ich mieszkańcy potrzebują. Poszerzanie dróg, budowa estakad na zatłoczonych skrzyżowaniach, budowa obwodnic aby odciążyc przejazd przez centrum optymalizacja sterowania sygnalizacją świetlną upłynniłoby ruch samochodowy. Razem z polepszeniem jakości i dostępności komunikacji miejskiej stanowiłoby to prawdziwy "zrównoważony rozwój transportu". A mieszkańcy mogliby sobie wybrać, z czego chcą korzystać. Dodam tutaj, że parkingi Park&Ride o typowej pojemności 50–165 miejsc są żałosne. Wystarczy przejechać się na P&R na Leśnicy, o 7:00 rano już żadnego miejsca nie ma. Kilkaset miejsc postojowych na P&R to minimum, żeby to miało jakiś sens.</p>	
64	<p>Str. 13 – w zestawie gmin brakuje gminy Oborniki Śląskie.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Gmina Wrocław nie posiada podpisanego porozumienia międzygminnego z gminą Oborniki Śląskie.</p>
65	<p>str. 23 – Jak widać planowana, liczba ludności w rejonie Lipy Piotrowskiej i Widawy znacząco wzrasta, ale nie nadąża za nią system transportowy,</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie Transportowym definiuje się korytarze</p>



	<p>który nie przystaje do potrzeb mieszkańców, co prowadzi do korzystania z transportu indywidualnego. Nie ma węzła komunikacyjnego, który wskazany został w Studium 2018.</p>	<p>transportowe, a nie przebieg konkretnych linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie i uwzględniają zidentyfikowany popyt na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
66	<p>str. 25</p> <p>Planowana sieć tramwajowa – jako wydajny środek komunikacji, gdy nie ma mowy o metrze, ani kolei aglomeracyjnej, winna być bardziej rozwinięta i powinna sięgać głębiej w oddalone osiedla, zakończona współtworzącymi z nią węzłami przesiadkowymi. Powinny one być podstawą transportu miejskiego, współpracując z systemem ITS. Węzły przesiadkowe winny być punktowe dla wszystkich form transportu, a nie oddalone od siebie – np. złym przykładem jest pętla Poświętne, gdzie planuje się parking, ale przy ul. Wołowskiej, bez autobusów, a także nowa stacja kolejowa Wrocław –</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie Transportowym wskazuje się istniejące węzły przesiadkowe oraz ich planowane lokalizacje, które są zgodne z zapisami innych, uchwalonych i przyjętych dokumentów strategicznych i planistycznych. Niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.</p>



	<p>Szczepin i pooddalane względem siebie wszystkie przystanki tramwajowe i autobusowe wzdłuż ulic: Popowickiej, Starogroblowej i Długiej – takiego zaprojektowanego bałaganu komunikacyjnego dawno nie było.</p>	
67	<p>str. 36</p> <p>Odszedłbym od niefortunnego nazwania jazdy rowerem transportem rowerowym. Tu on może i jest potrzebny, ale nie jest i nie będzie powszechny, bo jest zbudowany fragmentarycznie różnymi parametrami, bez kontynuacji za skrzyżowaniami, niebezpieczny, gdy jest wydzielony tylko malowanką z jezdni, zawężając ją. Jest to jednym słowem w 1/3 poprawny przebieg miejsc przemieszczania się rowerami. Brakuje rozwiązań do jazdy w okresie jesiennym, zimowym i wczesnowiosennym. Zimą trasy przeznaczone dla rowerzystów są tylko w niektórych miejscach odśnieżane np. w tym roku (zima 2022) zabrakło odśnieżania na moście Milenijnym czy na chodniku przy ul. Pełczyńskiej. Są też słabo oznakowane lub wcale. Budując trasy</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Wytyczne dotyczące realizacji dróg rowerowych oraz wskaźniki jakościowe nie są przedmiotem Planu. W dokumencie wskazuje się wyłącznie na plany związane z infrastrukturą rowerową, które zostały już ujęte w innych dokumentach strategicznych dotyczących tej tematyki. Szczegółowe rozwiązania z zakresu organizacji ruchu i rozwiązań w zakresie infrastruktury rowerowej nie są przedmiotem Planu Transportowego.</p>



<p>rowerowe, ze względu na słabego uczestnika ruchu, należy dbać o stan tych tras. Oznakowanie pionowe też ma wiele mankamentów, w tym np. złe ustawienie znaków czy też wysokie ich umieszczenie – należy wszystkie istniejące trasy przetestować (wszystkie grupy wiekowe), aby naprawić błędy, a nowych nie popełniać, tak jak np. wzdłuż ul. Obornickiej – moje zgłoszenie w 2016 r. i potwierdzenie nieprawidłowości przez WIM dopiero teraz jest korygowane. Część tras rowerowych powstało z wykorzystaniem ulic, którym nadano status ruchu uspokojonego, ale umożliwiono parkowanie pojazdów, co doprowadza do czynnej przejezdności tylko połową jezdni w obu kierunkach w tym ruchu rowerowy, niebezpieczny tu i nieprzyjemny. Pytanie: czy Wrocław dba o osoby młode, dzieci – wg mnie kompletnie ignoruje przystosowanie tras rowerowych dla rodzin, dzieci i osób starszych, a to jest wykluczenie. Jeśli nie, to w „dokumencie” winna być analiza wiekowa korzystających z tras rowerowych. Przykład – dopiero</p>	
---	--



	po interwencji wprowadzono jednak trasę rowerową do budowanej szkoły przy ul. Cynamonowej, wcześniej postawiono na wiaty, ale bez dojazdu!	
68	<p>str. 37 – rys. 11</p> <p>Pokazano trasy rowerowe. Papier przyjmie wszystko. Jednak nie o liczbę kilometrów chodzi, ale o jakość tras. Nie jest zasługą miasta trasa po wałach nadrzecznych, ale jak rozumiem, to produkt zastępczy za nierealizowane trasy rowerowe o znaczeniu rekreacyjnym. Takich tras nie ma we Wrocławiu – Wrocław nie stawia na rozwój sportu czy też rekreacji – a z tras rekreacyjnych mogłoby korzystać dzieci, rodziny, osoby starszych. W dokumencie zupełnie pomija się hałas i oddziaływanie hałasu na osoby korzystające z rowerów, czy pieszych zlokalizowanych tuż przy jezdniach.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Wytyczne dotyczące realizacji dróg rowerowych oraz wskaźniki jakościowe nie są przedmiotem Planu. W dokumencie wskazuje się wyłącznie na plany związane z infrastrukturą rowerową, które zostały już ujęte w innych dokumentach strategicznych dotyczących tej tematyki. Szczegółowe rozwiązania z zakresu organizacji ruchu i rozwiązań w zakresie infrastruktury rowerowej nie są przedmiotem Planu.</p>
69	<p>S. 41 – Lokalizacja parkingów „parkuj i jedź”</p> <p>Idea słuszna, ale słaba motywacyjnie oraz lokalizacyjnie. Jak już wspominałem w innych pismach na przykładzie pętli Poświętne, urzędnicy wymyślili sobie, że parking przed Marino ma być typu parkuj i</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Kwestia lokalizacji przystanków P+R jest zbyt szczegółową kwestią leżącą poza zakresem Planu. W dokumencie przedstawia się wyłącznie plany inwestycyjne związane z tego typu parkingami, które są zapisane w innych</p>



<p>jedź, co było dobre, dopóki nie wprowadzono opłat (teren komercyjny), a urzędnicy wymyślili taki parking przy ul. Wołowskiej (nie wiadomo, na kiedy!!), który raczej będzie niespójny z pętlą tramwajową i komunikacją autobusową. Chodzi o tworzenie węzłów przesiadkowych. Niestety we Wrocławiu to nie działa, bo są biura planowania przestrzennego, które tworzą nielogiczne punkty w znacznych odległościach od siebie – parking oddalony od przystanków czy pętli tramwajowych, czy przystanków kolejowych. To, że są wypełnione, to jedno, ale o ile można by było je wypełnić większą liczbą samochodów, gdyby były w miejscach wspomnianych, w tzw. węzłach komunikacyjnych. Ale do tego trzeba by zaplanowania przejazdów transportu szynowego – logicznego i szybkiego. Brakuje koordynacji w rozwiązywaniu technicznych relacji przystanków różnego rodzaju komunikacji publicznej – każda jednostka – czy to tramwaje, autobusy, kolej, rowerzyści – planują pod siebie, zapominając o</p>	<p>dokumentach strategicznych i planistycznych miasta. Niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia. Planowany parking przy ul. Wołowskiej powiązany jest z pobliskim przystankiem tramwajowym i autobusowym.</p>
---	--



	<p>skoordynowaniu w jeden węzeł lub z dojściem maksymalnie do minut od jednego środka komunikacji do drugiego. Wspomniałem wcześniej bałaganiarski rozstaw przystanków w realizowanej ul. Popowickiej, ul. Starogroblowej i ul. Długiej – to jest jedno miasto.</p>	
70	<p>s. 47</p> <p>Sieć kolejowa nie wykorzystana w stosunku do możliwości. Wrocław chyba nie przyjmuje do wiadomości, że sporo osób dojeżdżać może pociągami i dalej transportem miejskim. Nie widać żadnych prac w tym zakresie, czego przykładem jest dalej martwy dworzec Świebodzki, nawet „Kolejowo” się wyniosło. Czy to strach przed zadeptywaniem chodników przez tłumy osób mogących wysiadać na dworcu? Na pewno brak osób, które panują nad transportem publicznym, każdy wydział sobie i nie są istotne sprawy związane z dostępnością kolei, bo to większy kłopot.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Stopień planowanego udziału przewozów kolejowych w przewozach miejskich jest zaplanowany w skali uznanej za realną przy założeniu realizacji zaplanowanej skali rozwoju przewozów aglomeracyjnych oraz modernizacji infrastruktury kolejowej. Dodatkowo należy podkreślić, że w Planie Transportowym wskazuje się działania mające na celu poprawę dostępności kolejowej, np. poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej w rejonie stacji Wrocław Świebodzki umożliwiającą ponowne włączenie w 2027 r. tej stacji do obsługi przewozów regionalnych z kierunków Legnicy, Jaworzyny Śląskiej i Wołowa, a także dobudowę drugiego toru na</p>



		odcinku Wrocław Świebodzki – Wrocław Muchobór.
71	<p>s. 51 – Dostępność – słupki przystankowe.</p> <p>Brakuje zaakceptowanego przez BZM dnia 27.04.2021 słupka przystankowego i przystanku Kminkowa/Kaparowa, co kłóci się z założoną i planowaną dostępnością dojść nie dłuższych niż (400 m) 500 m (w tym przypadku zasięg jest ok. 1 km dla znacznej części osiedla mocno rozbudowanego, wielotysięcznego).</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Informacja o przystanku na ul. Kminkowej/ ul. Kaparowej zostanie dodana w ostatecznej wersji dokumentu.</p>
72	<p>s. 52</p> <p>Trudno odnieść się do tego punktu, bo Wrocław odstawił kolej aglomeracyjną, co wykazał w zestawieniu tabelarycznym dotyczącym liczby osób korzystających ze stacji. Wrocław też odstąpił od biletu kolej – komunikacja miejska. To, o czym rozmawiamy, o steku życzeń. Jest to związane z antykolejowa polityką miasta oraz brakiem odpowiedniej dostępności komunikacji miejskiej. Nawet najnowsze przystanki nie są skomunikowane z transportem miejskim np. Różanka czy Szczepin –</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Stopień planowanego udziału przewozów kolejowych w przewozach miejskich jest zaplanowany w skali uznanej za realną przy założeniu realizacji zaplanowanej skali rozwoju przewozów aglomeracyjnych oraz modernizacji infrastruktury kolejowej.</p>



<p>dojścia są wydłużone, czyli trzeba liczyć od wyjścia z pociągu do przystanku ok. 7-10 minut + oczekiwanie na pojazd np. ok. 10 minut, co daje 20 minut na przesiadkę. W tym momencie takie rozwiązanie traci na atrakcyjności i co z tego, że wybudowano, skoro nie dostosowano w sposób należyty inwestycji do potrzeb i oczekiwań – inaczej niż w Trójmieście czy Warszawie. Pisałem o tych mankamentach, ale dostępność nie jest badana, liczy się satysfakcja z ilości. Podobnie linia kolejowa 285 – obsłuży mieszkańców gmin ościennych, ale jest nieatrakcyjna dla mieszkańców, a wręcz stanowi zawalidrogę, podobnie jak przystanek Sołtysowice – gdzie tam jest węzeł przesiadkowy; Kowale, gdzie jest tam węzeł przesiadkowy; Świebodzki i linia kolejowa na Leśnicę – brak przejazdów storpedowany częściowo także budową TAT-u – w tym zakresie Wrocław nie prowadzi wspólnej polityki komunikacyjnej, co rzutuje na atrakcyjności, przejazdowości i na pewno na finansach miasta. Pisanie o dostępności w „dokumencie” nie jest</p>	
---	--



	potwierdzone w rzeczywistości.	
73	<p>str. 54 Poważnym zarzutem jest to, że miasto, tworząc „dokument”, nie może używać słów: powinno, winno i tym pokrewne – jak będzie.</p> <p>Zadaniem miasta jest planowanie i to na kilka czy kilkanaście lat do przodu (także po to, aby sobie nie robić problemów). Niestety, planowanie nie polega na liście pobożnych życzeń, ale na rzeczywistej analizie potrzeb.</p> <p>Posłużę się przykładem sprawności przejazdowej autobusu linii 143 (obecnie w kategorii kierunkowej).</p> <p>Gdy zastosowano przejezdność od węzła Kminowa do węzła Oporów, to była ona i czasowa, i szybka; po doprowadzeniu do kolejnych węzłów zatraciła na swojej punktualności, a zatem i atrakcyjności. Zresztą tabela z węzłami przesiadkowymi wiele mówi i dokumentuje moje spostrzeżenia – brak, brak i jeszcze wiele razy brak.</p> <p>Wrocław w tej kwestii jest dopiero raczkujący, ale ważne są zmiany w MPZP, aby na tym etapie wprowadzić możliwość szybkich inwestycji w tym zakresie – o czym np. jest w Studium 2018, a cytując „Powyższa tabela wskazuje, że we Wrocławiu jest dużo</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Użyte słownictwo zależne jest od opisywanego kontekstu.</p> <p>Sytuacje dotyczą działań przesądzonych oraz planowych.</p>



<p>miejsc, gdzie można rozpocząć i kończyć podróż, a także zmieniać środek transportu w każdej części Miasta. Zależność pomiędzy węzłami jest taka, że im bliżej centrum, tym mniej miejsca na pojazdy indywidualne, a większa uwaga skupiona jest na transporcie publicznym oraz rowerach. Należy mieć na uwadze, że w przypadku węzłów przesiadkowych, gdzie mieszkańcy mają możliwość przesiadania się między środkami transportu publicznego, bardzo istotnym aspektem jest rozkład jazdy pociągów, autobusów lub tramwajów. Jeżeli rozkład jazdy nie będzie uwzględniał wysokiej częstotliwości kursowania środków transportu, to przesiadka staje się nieatrakcyjna, co wiąże się z zagrożeniem, że mieszkańiec częściej będzie wybierał samochód osobowy jako podstawowy środek transportu.”</p> <p>Utwierdzam się co do pism kierowanych do urzędu, oraz tekstu powyżej, które są tożsame z cytowanym tekstem. Wbrew temu zapisowi i moim pismom, otrzymywałem odpowiedzi, że</p>	
---	--



	<p>wnoszone uwagi są bezzasadne. Jednak „dokument” ten potwierdza moje uwagi.</p>	
74	<p>s. 58 (...) Niektóre przystanki wymagają przebudowy. Dotyczy to przede wszystkim wiat przystankowych, które, mimo że zgodne z przepisami (archaicznymi), zawężają światła przejazdu wózkom osób z niepełnosprawnościami czy wózkom dziecięcym, czy poruszania się ogólnie (osobom z niepełnosprawnościami i bez). Przykładem jest przystanek z wiatami z demobilu pn Kwiska. Wiata powinna być wspornikowa, a elementy przystankowe odpowiednio ergonomicznie wbudowane. Pisanie, że jest przepisowo, nie stanowi o jego poprawnej użyteczności. I dlatego wszystkie inne przystanki trzeba zaplanować do przebudowy – zresztą posługując się kartami katalogowymi UM Wrocław. Ważne są krawędzie peronowe – dobrze, że niektóre są już dostosowane dla osób z niepełnosprawnościami. Podobny błąd z wiatami wielosłupkowymi popełnia się na trasie tramwajowej przy ul. Popowickiej, Starogroblowej i</p>	<p>Opinia uwzględniona częściowo</p> <p>W dokumencie określono pożądane standardy dostępności przystanków komunikacyjnych w dwóch wariantach: minimalnym i kompleksowym, wskazano także standardy w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Szczegółowe rozwiązania projektowe nie stanowią elementu Planu Transportowego.</p>



	Długiej. Gdziekolwiek zastosowano wiaty wspornikowe, i one nie stanowią przeszkody, szkoda tylko, że w poprzek postawiono inne elementy – przystanek Dworzec Autobusowy.	
75	s. 60 Znowu słowo – powinno, powinien – to miasto jest zobowiązane do zaplanowania i realizacji współpracy z organizatorami przejazdów kolejowych i Marszałkiem Województwa Dolnośląskiego, podając konkretne informacje, a nie oczekiwania – zresztą od kogo?	Opinia nieuwzględniona We wskazanym miejscu w dokumencie Planu transportowego nie występują określenia w rodzaju postulowanych w przekazanej opinii.
76	s. 63 Niestety, ale zaczyna się od życzeń kierowanych nie wiadomo do kogo. Ja rozumiem, że „dokument” miał na celu pokazanie integralności i sprawności komunikacji na terenie Wrocławia. Jednakże od tej strony zaczyna się wskazywanie nie wiadomo kogo w celu zrealizowania wcześniejszych punktów do strony 62. s. 64 Patrz opis do strony 63.	Opinia nieuwzględniona Wymienione w przekazanej opinii strony zawierają wyłącznie omówienia istniejących dokumentów strategicznych, nie ma tam rzekomych postulatów, które "są kierowane nie wiadomo do kogo".
77	s. 67 Temat ten („Co istotne, w Studium Uwarunkowań i Kierunków	Opinia nieuwzględniona Dokument nie stanowi wytycznych do opracowanych



<p>Zagospodarowania Przestrzennego wskazuje się na konieczność wyznaczania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego rezerw terenowych pod infrastrukturę komunikacyjną (np. parkingi P&R). Jednocześnie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego obligatoryjnie powinny pojawić się zapisy szeroko opisane w SUIKZP, dotyczące polityki zrównoważonej mobilności w zakresie podziału Miasta na strefy dostępności komunikacyjnej, integracji systemu transportowego, systemu parkingów przesiadkowych P&R, polityki parkingowej oraz elementów i cech podstawowego układu drogowego.”) poruszałem w wielu pismach kierowanych do urzędu, informując, że twórcy MPZP opracowują je punktowo, czasem wbrew Studium 2018, ale pisząc o zgodności z nim, np. plan wyłożony dla ul. Fryzjerskiej, gdzie zastąpiono budownictwo kameralne budownictwem niskim, albo teren WUW-y przekształcono z AG, gdzie nie wprowadza się powiązań komunikacyjnych, doprowadzając do</p>	<p>planów miejscowych, jest to cel Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta.</p>
---	--



	paraliżu miasta w trakcie realizacji w zgodzie z MPZP dla określonego terenu.	
78	s. 79 „Podsumowanie” jest niezwykle odkrywczе!	Opinia nieuwzględniona Brak konkretnego postulatu, do którego można byłoby się odnieść.
79	s. 81 Albo Wrocław przespał, albo zlekceważył, albo uznał kolej za „konkurencję” dla transportu komunikacji miejskiej. W wielu miastach buduje się kolej aglomeracyjną, przebudowuje się skrzyżowania z kolizyjnych na bezkolizyjne i łączy z komunikacją miejską – niestety Wrocław pozostał w zakresie tych inwestycji w okresie przed 1939 r, niszcząc przy okazji zabytkowy most nad ul. Grabiszyńską (lub pozwalając na zniszczenie).	Opinia nieuwzględniona Opinia nie dotyczy konkretnych zapisów w dokumencie Planu Transportowego.
80	Brak ujęcia transportu wodnego (tramwaj wodny) w Planie.	Opinia nieuwzględniona Na etapie tworzenia Planu trwają jednoczesne prace dotyczące analizy zasadności użycia takiego środka transportu.
81	s. 37 Przebieg tras rowerowych na terenie Wrocławia – z oznaczeń na mapie wynika, że wzdłuż całej ul.	Opinia częściowo uwzględniona Mapa rowerowa zostanie poprawiona zgodnie z opinią. Reszta opinii nie odnosi się do



	<p>Opatowickiej ścieżka rowerowa należy do kategorii "trasa na wałach", co jest nieprawdą – brakuje dwóch odcinków o długości, w sumie, ok. 1500 m; w miejscu tym jest jedynie droga: bez pobocza i w niektórych miejscach zbyt wąska, aby zmieściły się dwa mijające się samochody, nie wspominając już o rowerach czy pieszych.</p>	<p>konkretnych zapisów w dokumencie.</p>
82	<p>Na mapach wewnątrz dokumentu Gmina Oborniki Śląskie nie istnieje, jest białą plamą na kartce (przykład w załączniku graficznym)</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Gmina Oborniki Śląskie nie ma podpisanego porozumienia międzygminnego z Gminą Wrocław.</p>
83	<p>Proszę o dodanie nowej lokalizacji – pl. Kromera – do planowanych do zrealizowania, do 2027 r., parkingów typu Park&Ride. Na rysunku 14, punkt 3.1.3 świetnie widać już istniejącą w tym miejscu lukę i brak planów na budowę takowego w przyszłości. Pierścień wokół ścisłego centrum w tym miejscu jest pęknięty.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Plan Transportowy bazuje na planach inwestycyjnych do 2027 r. ujętych w innych (przyjętych i uchwalonych) dokumentach strategicznych i planistycznych miasta.</p>
84	<p>S. 56, tekst pod tabelą: "Jeżeli rozkład jazdy nie będzie uwzględniał wysokiej częstotliwości kursowania środków transportu, to przesiadka staje się nieatrakcyjna". Sama częstotliwość nie wystarczy,</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W ostatecznej wersji dokumentu dopisano tekst "między innymi".</p>



	<p>jeżeli przesiadka nie będzie wygodna dla pasażera. Niektóre "węzły" to tak naprawdę porzucane w okolicy przystanki, nierzadko oddzielone jezdnią z sygnalizacją świetlną, która kompletnie nie uwzględnia przepływu pasażerów pomiędzy różnymi środkami transportu. Na przykład dla dużej części pasażerów jadących z Psiego Pola w kierunku centrum naturalnym węzłem przesiadkowym autobus-tramwaj są przystanki Mosty Warszawskie, a nie wskazane w planie okolice alei Kromera.</p>	
85	<p>s. 61: "być tańszy niż 104 zł" – według strony internetowej Wrocławia taki bilet powinien być NIE tańszy niż 104 zł.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W ostatecznej wersji dokumentu przeredagowano zdanie i zastąpiono stwierdzenie "być tańszy niż 104 zł" na „być nie tańszy niż 104 zł”.</p>
86	<p>W dokumencie brak odniesień nt. utworzenia trasy tramwaju wodnego z Wrocławia do miejscowości Uraz.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Na etapie tworzenia Planu trwają jednoczesne prace dotyczące analizy zasadności użycia takiego środka transportu.</p>
87	<p>Na mapach będących załącznikiem do dokumentu nie zaznaczono Nowej Trasy Obornickiej oraz trasy</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Inwestycja pn. Nowa Trasa Obornicka nie jest planowana do</p>



	rowerowej Via Regia.	realizacji do 2027 r., z kolei droga rowerowa Via Regia jest oznaczona na mapie rowerowej umieszczonej w Planie Transportowym.
88	s. 151: opis Śmietnika Przydałby się uwzględnić model bez popielniczki – palenie przy koszu na śmieci jest nagminne, a modele z miejscem na pety dodatkowo zachęca palaczy.	Opinia nieuwzględniona Kwestia konstrukcji śmietnika lokowanego na przystankach komunikacyjnych jest zbyt szczegółowa, aby można było ją rozważyć na etapie sporządzania Planu Transportowego.
89	s. 149 i 160 Nazwa przystanku – zmienić na Unikatowa nazwa przystanku, np. przystanek Rynek występuje cztery razy (dwa przystanki Rynek tramwajowe, dwa – autobusowe) w dużej odległości od siebie, co powoduje problem ze zlokalizowaniem konkretnego przystanku. Jest to problem nie tylko dla przyjezdnych, ale i dla mieszkańców, zwłaszcza gdy są zmiany kursowania. Rozwiązaniem jest dodanie liczby po nazwie Rynek (01, 02, 03, 04) – takie rozwiązania są już z powodzeniem stosowane w innych miastach (np. Kraków,	Opinia nieuwzględniona Sposób nazewnictwa przystanków jest zbyt szczegółową kwestią leżącą poza zakresem Planu, niemniej jednak zgłoszona opinia zostanie przeanalizowana przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.



	Warszawa, Ostrów Wielkopolski).	
90	<p>s. 145:</p> <p>"Wytyczenia ciągów pieszych w sposób umożliwiający dotarcie do przystanku możliwie najkrótszą drogą"</p> <p>Priorytetem powinna być najszybsza, a nie najkrótsza, droga. To uwzględniałoby priorytet świateł drogowych dla pieszych, a nie aut (cykl świateł dla pieszych jest bardzo długi, a sam czas na przejście jest krótki, opisywane sytuacje można zaobserwować nawet w tak bardzo uczęszczanych miejscach jak Rynek, Galeria Dominikańska, ul. Świdnicka, Urząd Wojewódzki, plac Orłąt Lwowskich). Dodatkowo sygnalizacja świetlna na przejściach wyłącznie przez tory tramwajowe (które mają wysepki na końcach) powinny być uzależnione od ruchu tramwaju, a nie od cyklu całego okolicznego skrzyżowania (np. Urząd Wojewódzki, Galeria Dominikańska, ul. Świdnicka, Zamek, Rynek).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Sygnalizacja świetlna jest zbyt szczegółową kwestią, leżącą poza zakresem Planu Transportowego, niemniej zgłoszona opinia zostanie przeanalizowana przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia i uwzględniona w procesie planowania pracy sygnalizacji świetlnej.</p>
91	<p>Wnioskujemy o wpisanie do Planu konieczności (!) wypracowania kompromisu i zawarcia wieloletniej umowy z przewoźnikami kolejowymi</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Rozwiązania uwzględniające integrację taryfową transportu miejskiego i kolejowego są i mają</p>



<p>Polregio i Kolejami Dolnośląskimi i przywrócenia możliwości jazdy na terenie miasta pociągami na zasadach dla podróżnych, jak podczas obowiązywania ostatniej umowy, tzn. na Urbancard, a dzieci za darmo.</p> <p>„Brak współpracy z przewoźnikami kolejowymi w zakresie taryfy biletowej” wpisany został do projektu Planu jako zagrożenie w Analizie SWOT systemu publicznego transportu zbiorowego (s. 95).</p> <p>Wskazany na s. 60 Bilet Nasz Wrocław Kolej absolutnie nie spełnia takiej roli jak poprzednie rozwiązanie, gdyż:</p> <ul style="list-style-type: none">• dotyczy tylko wrocławskich podatników, a z kart Urbancard korzysta wielu studentów i osób pracujących we Wrocławiu, lecz zameldowanych w gminach ościennych i tam płacących podatki;• jest dodatkiem do biletu kolejowego wykupionego na określonej trasę i to połączenie biletowe nie daje możliwości swobodnego poruszania się po mieście;• zupełnie nie dotyczy uczniów, a	<p>być preferowane, jednak nie są uzależnione jedynie od decyzji władz Wrocławia. Dodatkowo należy podkreślić, że w dokumencie wskazuje się na konieczność integracji biletowej.</p> <p>W Planie ujęte są przede wszystkim działania o charakterze organizacyjnym, takie jak kształtowanie sieci do obsługi transportem zbiorowym, wybór środków przewozowych, integracja sieci z innymi niż</p> <p>Miasto gestora infrastruktury i przewozów.</p>
--	--



	<p>to ich koszty dojazdów do szkół wzrosły najbardziej i najbardziej wydłużył się ich dojazd do placówek edukacyjnych.</p> <p>Wcześniej uczniowie podróżowali za darmo, teraz ich rodzice zmuszeni są wykupić bilety kolejowe za ponad 100 zł miesięcznie lub dzieci muszą jechać do szkoły nawet 1h 20 min. darmową komunikacją miejską.</p> <p>Dotknęło to zwłaszcza młodzież z peryferyjnych osiedli.</p>	
92	<p>11.4, s. 141</p> <p>Częstotliwość kursowania komunikacji publicznej co 30, a nawet co 60 minut, jest nie do przyjęcia w perspektywie rozwoju tejże komunikacji na kolejne lata. Utrzymanie tak rzadkich kursów niejako wymusza na mieszkańcach poruszanie się samochodami. Jak ma się taka jakość transportu publicznego do zamierzeń ograniczenia ruchu samochodowego? Przy tej częstotliwości transportem publicznym przemieszczają się jedynie albo osoby niepełnoletnie, nieposiadające jeszcze prawa jazdy, albo osoby o niższym statusie</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Częstotliwości na większości linii są zaplanowane jako istotnie wyższe niż co 30 lub 60 minut, jednak na wybranych liniach peryferyjnych ograniczenia taborowe i finansowe, a także mały popyt wskazują na zasadność utrzymania tych wyjątkowych, mniejszych częstotliwości. W ramach dokumentu dodano informację o możliwości zwiększenia częstotliwości linii uwzględniając obecne uwarunkowania.</p>



	finansowym, które nie mogą pozwolić sobie na własny środek transportu, skazane są na komunikację miejską.	
93	<p>13.1, s. 148</p> <p>„W przestrzeni miejskiej, w której występuje wzmożony ruch pojazdów komunikacji zbiorowej lub na węzłach przesiadkowych zaleca się stosowanie przystanków autobusowo-tramwajowych...”</p> <p>Proponujemy zapis „w przestrzeni miejskiej zaleca się stosowanie przystanków autobusowo-tramwajowych...”. Zapis z projektu Planu daje pole do interpretacji i uznaniowości, gdzie „wzmożony ruch” występuje, a gdzie nie. Natomiast tworzenie przystanków wspólnych ułatwiających przesiadki jest kierunkiem słusznym i powinno być realizowane na całym obszarze miasta.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zapis zostanie przeredagowany zgodnie z zaproponowanym zapisem w przekazanej opinii.</p>
94	<p>13.1, s. 147</p> <p>„zaleca się, aby przystanki wyposażone były w wiaty, które ochronią pasażera przed wszystkimi niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi”</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie zawarto wyłącznie standardy wyposażenia przystanków. Szczegółowe kwestie konstrukcji wiat przystankowych oraz tablic</p>



<p>Przy (nie znającej granic) fantazji projektantów i mało krytycznym spojrzeniu zatwierdzających ich projekty urzędników konieczne wydaje się doprecyzowanie, co oznacza owa ochrona. Obecnie montowane wiaty całe ze szkła czy pleksi, łącznie z takimż dachem, nie dają żadnej ochrony przed palącym słońcem. Wiosną i latem zamieniają się w „smażalnię”, nie dając ani skrawka cienia, bardzo pożądanego, gdy na autobus wg projektu Planu nadal trzeba będzie czekać 30–60 minut. Wiaty bez bocznych ścianek i wiaty bardzo płytkie nie chronią natomiast przed niczym, są zupełnie zbędnym wydatkiem miasta. Chyba jeszcze nikogo nie uchroniły przed deszczem, śniegiem czy wiatrem, nie mówiąc już o połączeniu tych czynników, normalnym dla naszego klimatu.</p> <p>„W pobliżu pola oczekiwania powinny znajdować się tablice dynamicznej informacji pasażerskiej (DIP)”.</p> <p>Sugerujemy dodanie dwóch zdań: System informacji powinien być czytelny i funkcjonalny. Na tablicach powinno być wymienione po jednym,</p>	<p>dynamicznej informacji pasażerskiej (DIP) są zbyt szczegółowymi kwestiami, leżącymi poza zakresem PT, niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia i uwzględnione w procesie planowania i uzgadniania tego typu infrastruktury.</p>
---	--



	najbliższym kursie każdej linii, by jak najrzadziej była potrzebna „druga strona”.	
95	13.4, s. 158 „rozwój infrastruktury transportowej i jej funkcjonowanie w harmonii z występującymi na terenie Wrocławia elementami środowiska naturalnego, w tym m.in. z parkami narodowymi, parkami krajobrazowymi, obszarami „Natura 2000”” Parków narodowych to raczej w gminie Wrocław nie mamy...	Opinia uwzględniona W ostatecznej wersji dokumentu tekst zostanie przeredagowany.
96	15.2, s. 165 „Integracja funkcjonalna” Tu chcielibyśmy dodać zdanie: “Tworzenie rozkładów jazdy umożliwiających sprawne przesiadki pasażerom z peryferyjnych osiedli korzystających z rzadko kursujących linii.” Chodzi o to, że z peryferyjnych osiedli autobusy kursują rzadko i wg rozkładu do miejsc przesiadkowych dojeżdżają kilka minut po odjeździe autobusów czy tramwajów innych linii. Np. autobus 105 dojeżdża do Lipy Piotrowskiej dwie minuty po odjeździe autobusu 143 (który jest jedyną szansą dostania się komunikacją miejską na drugą stronę	Opinia nieuwzględniona Postulat integracji rozkładów jest już ujęty w treści Planu, m.in. poprzez koordynację "rozkładów jazdy w obrębie współdziałających jednostek samorządowych oraz dobrowolnie z przewoźnikami komercyjnymi".



	<p>mostu Milenijnego bez konieczności objeżdżania całej Różanki), do ul. Bezpiecznej kilka minut po odjeździe kursującego co pół godziny autobusu K, a do przystanku Broniewskiego tuż po odjeździe tramwaju 7. Dostanie się komunikacją miejską na drugą stronę Odry czy do centrum zajmuje naprawdę sporo czasu.</p>	
97	<p>Tabela 11, s. 102–103</p> <p>Wnioskujemy dopisanie budowy tzw. Nowej Trasy Obornickiej, jako obwodnicy posiadającego tylko jedną drogę dojazdową do miasta osiedla Świniary i wciąż decyzją władz miasta rozbudowującego się osiedla Lipa Piotrowska.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Inwestycja "Nowa Trasa Obornicka" nie jest planowana do realizacji do 2027 r.</p>
98	<p>Jako mieszkaniec Księża widzę potrzebę, aby nowa linia autobusowa na Wielką Wyspę przebiegała przez nasze osiedle. W związku z tym proszę o korektę mapy załącznika nr 1 do Planu Transportowego, tak aby uwzględnił bezpośrednio skomunikowanie naszego osiedla z Wielką Wyspą.</p> <p>1. Wersja optymalna to nowa linia z pętlą:</p> <p>a. na Księżu Wielkim (ul. Tyska)</p> <p>lub</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie definiuje się korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania</p>



	<p>b. na Mokrym Dworze</p> <p>2. Wersja minimum:</p> <p>Zmiana przebiegu planowanej przez magistrat linii autobusowej, tak aby przebiegała przez ul. Karwińską, ul. Krakowską i dalej do mostu Wschodniego.</p>	<p>miasta.</p>
99	<p>Proszę o korektę mapy załącznika nr 1 do Planu Transportowego, tak aby uwzględniał bezpośrednie skomunikowanie autobusowe osiedla Księżę z Wielką Wyspą. By skrócić czas dojazdu, odciążyc centralne linie oraz ułatwić podróż mieszkańcom poprzez wyeliminowanie przesiadek (by nie wykluczać osób z ograniczoną sprawnością, dla których przesiadki są poważnym utrudnieniem i zniechęcają do korzystania z komunikacji zbiorowej).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie Transportowym definiuje się korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
100	<p>S. 55 (choć tak naprawdę – cały dokument):</p> <p>Częstotliwość to nie jest jedyny problem związany z przesiadkami. Te 15-minutowe interwały to czysta fikcja w godzinach szczytu, w praktyce nie jest niczym niezwykłym, że autobusy nie jadą przez 20–25 minut, potem</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Korytarze transportu zbiorowego oraz częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji miejskiej określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na</p>



<p>przyjeżdżają jeden za drugim i znowu trzeba czekać. Wynika to nie tylko z natężenia ruchu samochodowego, ale też z filozofii przyjętej przez decydentów. Tam, gdzie komunikacja zbiorowa "wchodzi w konflikt" z komunikacją indywidualną, preferuje się rozwiązania ułatwiające transport indywidualny. Przykład z ul. Jedności Narodowej, lewoskręt w ul. Rychtalską. Wprowadzono tam możliwość skrętu dla samochodów z części jezdni zajętej przez torowisko. Normą jest więc, że tramwaj najpierw stoi w ogóle w oczekiwaniu na możliwość wjazdu na przystanek (torowisko zajęte przez samochody czekające na możliwość skrętu w lewo), a potem czeka, żeby podjechać do świateł, potem znowu czeka na światłach. Dalej jest Kromera, gdzie znowu przesiadka jest tak niewygodna, jak tylko się da – tramwaj stoi, ruszają samochody jadące od Mostów Warszawskich. Zanim tramwaj ruszy, trochę tych samochodów przejedzie. Potem ma skręt na pętlę – musi czekać, aż przejadą wszystkie samochody lub liczyć na grzeczność. Znowu niczym</p>	<p>transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta oraz w oparciu o możliwości finansowe i techniczne miasta. Niemniej opinia ta zostanie przekazana i przeanalizowana przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.</p>
---	--



<p>niezwykłym nie jest, że pasażerowie z okien tramwaju obserwują, jak przyjeżdża autobus, zatrzymuje się na przystanku, wymienia pasażerów i rusza, a tramwaj dopiero otwiera drzwi na pętli. Trzecia sprawa - choć to już nie przesiadka – to niedźwiedzia przysługa, jaką decydenci wyrządzają, wydzielając torowiska i pasy dla autobusów. Po co to wydzielenie, skoro sygnalizacja świetlna jest tak ustawiona, że co tramwaj/ autobus zyska na wydzieleniu, to traci na sygnalizacji? Nie tak dawno, przy okazji zmian tras, autobusy omijały przystanki zlokalizowane bezpośrednio na Rondzie Reagana, prz ul. Bujwida i na wyspie na ul. Kochanowskiego, korzystając z normalnych pasów ruchu. Na trasie oznaczało 5 i więcej minut oszczędności w porównaniu z trasą prowadzoną przez wydzielony pas. I takich przypadków jest mnóstwo. Dopóki nie poprawi się czas przejazdu pojedynczym pojazdem, dopóty wszystkie założenia będą mrzonkami, a mieszkańcy nadal będą wybierali transport indywidualny.</p>	
---	--



101	<p>S. 63 – Potrzebne jest połączenie kolejowe Księża z dworcem, przystanek na wysokości Księża Małego. Odciaży to zakorkowaną Opolską.</p> <p>S. 86 brak na Księżu Małym terenów przewidzianych pod handel i usługi, a tam jest pustynia pod tym względem. Konieczne jest usprawnienie transportu, budowa połączenia pieszego przez wiadukty nad torami między Księżem a Tarnogajem.</p> <p>Odnosnie braku rozkładów jazdy, to 3 miesiąc temu zgłaszałam do odpowiedniej komórki miasta, że nie ma rozkładu w wiacie na Kamiennej i nadal nie ma.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Brak możliwości budowy przystanków kolejowych w rejonie Księża Małego, tj. po północnej stronie terenów kolejowych na stacji Brochów ze względu planowane po tej stronie torowisko Kolei Dużych Prędkości. Plan transportowy implementuje nowe elementy systemu transportowego, istotne dla modelowań prognostycznych, uwzględnione w poszczególnych horyzontach czasowych w zakresie rozwoju systemu transportu drogowego i tramwajowego, mającego wpływ na prognozy liczby podróży w analizowanym horyzoncie czasowym, zawarte w istniejących dokumentach rozwojowych i finansowych gminy. W ramach Planu nie wskazuje się nowych inwestycji. Plan dotyczy rozwoju transportu zbiorowego na terenie miasta, z określeniem prognoz przewozowych, nie określa natomiast sposobu rozwoju usług handlu.</p>
-----	---	---



102	<p>S. 40–41.</p> <p>Liczba miejsc na parkingach typu Park&Ride, planowanych i realizowanych, wynosząca 875, nie rozwiąże problemu ponad 200 000 samochodów wjeżdżających codziennie do miasta. Potrzebne jest pilne uruchomienie kolei aglomeracyjnej, a nie budowa parkingów typu Park&Ride, która w znacznie mniejszym stopniu wpłynie na zmniejszenie liczby pojazdów w mieście.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W ramach planu transportowego wskazano już planowane inwestycje w zakresie rozwoju systemu parkingów P&R, w horyzoncie czasowym obowiązywania planu. Inwestycje w tym zakresie są czynione w miarę istniejących możliwości finansowych gminy. Częstotliwość kursowania pociągów nie jest zależna w 100% od UM Wrocławia, lecz również od innych samorządów.</p>
103	<p>S. 109</p> <p>Brak podanej metodologii.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opis modelu został przedstawiony w rozdziale 7 przedmiotowego Planu .</p>
104	<p>S. 126</p> <p>Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 1 Ustawy o transporcie zbiorowym gmina jest organizatorem transportu publicznego na terenie gminy. Może organizować połączenia kolejowe na swoim terenie, zlecając przewozy przewoźnikom kolejowym, stąd też założenie braku wpływu gminy na kolej jest nieuzasadniona. Stoimy przed koniecznością rozwoju kolei</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Gmina Wrocław nie jest organizatorem transportu kolejowego. Te zadania wypełnia Marszałek Województwa Dolnośląskiego.</p>



	miejskiej i aglomeracyjnej i niezbędne jest rozwijanie tychże połączeń.	
105	S. 126 Pasażerowie autobusów przesiądą się do tramwajów. Brak informacji o skutku przesiadki podróżujących samochodami do tramwajów. Tym samym nie zmniejszy się liczba samochodów na drogach, a dokona się rotacja pasażerów między autobusami i tramwajami.	Opinia nieuwzględniona Zmiany zachowań w zakresie wyboru środka transportu uwzględnione są w modelu transportowym.
106	S. 131 – sugeruje się poprzez zastosowanie piktogramów, że na wybór komunikacji miejskiej wpływ ma czystość i schludność pojazdów komunikacji zbiorowej, wygoda w pojazdach i punktualność. Brak informacji m.in. o dostępności, takcie i innych istotnych czynnikach.	Opinia nieuwzględniona Wykres prezentuje wyniki badania preferencji pasażerów w ramach KBR 2018 i innych badań przywołanych w dokumencie.
107	S. 141 Brak podanej metodologii dotyczącego częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej.	Opinia nieuwzględniona Zaprezentowane częstotliwości przedstawiają wartości, które miasto jest w stanie zagwarantować, biorąc pod uwagę przede wszystkim aspekty finansowe i techniczne.
108	Propozycja dotyczy połączenia autobusowego między Stadionem Wrocław a rondem rotmistrza	Opinia nieuwzględniona Do 2027 r. nie przewiduje się



	<p>Pileckiego przez ul. Szczecińską i ul. Płaską, dalej połączenie to mogłoby iść w kierunku ul. Avicenny (s. 169, plan graficzny połączeń transportowych).</p>	<p>wyznaczania dodatkowych korytarzy transportu zbiorowego, poza wskazanymi w dokumencie.</p>
109	<p>S. 160</p> <p>Dodałbym możliwość zakupu biletu przez internet/ aplikację mobilną.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Istnieje już możliwość zakupu biletu przez aplikację mobilną.</p>
110	<p>S. 163</p> <p>Zielone wydzielone torowiska powinny być standardem w mieście, podobnie jak stosowanie najczęściej jak to możliwe wydzielonych korytarzy bus-tram. Przy okazji stosowania zielono-błękitnych rozwiązań zastanowiłbym się nad zasilaniem infrastruktury przystankowej, w szczególności DIP i oświetlenia tabliczek z energii odnawialnej, np. fotowoltaika albo miniwiatrak. Pozwoli to na częściowe zaoszczędzenie na opłatach za energię elektryczną. Słuszny jest kierunek zazieleniania przystanków. W tym kontekście dodatkowo można rozważyć budowę minizbiorników wodnych, gromadzących deszczówkę i nawadniających roślinność na przystankach.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Kwestia zasilania infrastruktury przystankowej jest zbyt szczegółową kwestią, leżącą poza zakresem PT. Zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia. Dodatkowo pod tabelą odnoszącą się do standardów wyposażenia przystanków dodano zdanie o treści: "W miarę możliwości technicznych i finansowych należy dążyć do wdrażania na przystankach komunikacji zbiorowej elementów błękitno-zielonej infrastruktury oraz elementów związanych z odnawialnymi źródłami energii".</p>



111	S. 155 Rozważyłbym dodanie głosowej zapowiedzi do DIP, takie rozwiązanie (przycisk uruchamiający odczyt) stosowanie jest n.in w Warszawie Krakowie i Lublinie.	Opinia nieuwzględniona We Wrocławiu informacje głosowe są nadawane przez pojazd komunikacji miejskiej.
112	Brakuje informacji w zakresie transportu międzyosiedlowego/ okólnego łączącego osiedla peryferyjne, np. Jerzmanowo – Żerniki – Leśnica – Pilczyce – Stabłowice.	Opinia nieuwzględniona W Planie definiuje się korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.
113	Wskazana byłaby informacja o infrastrukturze przystankowej (wiaty, perony przystankowe) – tego brakuje na osiedlach peryferyjnych. W zakresie komunikacji dla pasażerów – tablice informacyjne, jest ich zbyt mało.	Opinia nieuwzględniona W Planie przedstawiono pożądane standardy wyposażenia przystanków komunikacyjnych, co dotyczy zarówno wiat przystankowych, jak i tablic DIP.
114	Tabela 3. strona 52 – trasa kolejowa z Wrocław Świebodzki?	Opinia nieuwzględniona Opis linii jest zgodny z planami



		inwestycyjnymi do 2027 r.
115	<p>s. 164.</p> <p>Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez: lepszą dostępność przystanków w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ul. Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie taktu 30 min.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>W Planie zakłada się zwiększenie dostępności przystanków. W perspektywie do 2027r. plany PKP PLK S.A. nie przewidują remontu estakady. Dodatkowo należy podkreślić, że w Planie wskazuje się działania mające na celu poprawę dostępności kolejowej, np. poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej w rejonie stacji Wrocław Świebodzki, umożliwiającą ponowne włączenie w 2027 r. tej stacji do obsługi przewozów regionalnych z kierunków Legnicy, Jaworzyny Śląskiej i Wołowa, a także dobudowę drugiego toru na odcinku Wrocław Świebodzki – Wrocław Muchobór.</p>
116	<p>Brakuje wykorzystania dostępnych zatok przy alei Kaczorowskiego – brak przystanków autobusowych.</p> <p>W okolicy powstały nowe bloki mieszkalne (Miodowe Tarasy, ul. Miodowa 29-37) i powstaje inwestycja Nowa Leśnica przy ul. Trzmielowickiej obok Al. Kaczorowskiego. Zważywszy na intensywny rozwój tej części</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>W Planie definiuje się korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem</p>



	<p>osiedla, przydałaby się nowa linia autobusowa, kursująca np. od Leśnicy poprzez ul. Miodową przez aleję Kaczorowskiego na lotnisko, centrum handlowe przy ul. Granicznej i dalej do centrum.</p> <p>Dodatkowo przy ul. Miodowej w pobliżu istniejących nowych bloków mieszkalnych ul. Miodowa 29–37 oraz Miodowe Tarasy mógłby powstać przystanek na życzenie, gdyż odległość od istniejących przystanków na ul. Pusteckiej bądź ul. Miodowej jest zbyt duża, a pasażerowie (często rodzice z małymi dziećmi) do przystanków muszą iść ulicą, przy której nie ma nawet chodnika.</p>	<p>zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p> <p>Na rysunku nr 1 i 2 dodano planowane przystanki w rejonie ul. Miodowej 27–37.</p>
117	<p>W tabeli nr 18 na s. 141 częstotliwość kursów linii tramwajowych w szczycie w dni robocze powinna zostać podniesiona do 10 minut. Dla linii autobusowych minimalna częstotliwość kursów w godzinach 6:00–19:00 powinna wynosić 20 minut dla linii pospiesznych oraz 30 minut dla pozostałych linii.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Przedstawione w Planie częstotliwości wynikają z możliwości technicznych oraz eksploatacyjnych komunikacji miejskiej we Wrocławiu. W ramach dokumentu dodano informację o możliwości zwiększenia częstotliwości linii przy uwzględnieniu obecnych uwarunkowań.</p>



118	<p>Uważam, że w pierwszej kolejności należałoby wybudować drugi tor tramwajowy na istniejącej trasie na Klecinę, a dopiero później rozważyć jej ewentualne przedłużanie lub budowanie dodatkowych odnóg. Co więcej, we Wrocławiu są obszary gęściej zaludnione i o większej powierzchni niż ten, do którego miałyby prowadzić planowana trasa tramwajowa, stanowiąca odnogę trasy na Klecinę, i tam powinny być wybudowane szybciej nowe trasy tramwajowe (Stabłowice, Psie Pole, Gądów, ul. Borowska).(s. 25)</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>W Planie uwzględnia się zapisy Programu Tramwajowego 2.0, który zakłada przedstawione w opinii inwestycje, w tym przebudowę torowiska w ciągu ul. Przyjaźni.</p>
119	<p>Rozwój sieci Tramwajowej: s. 25, 48–49, 102–103, 139.</p> <p>Te trasy tramwajowe (Maślice, Klecina, szpital przy ul. Borowskiej, Bartoszowice, Swojczyce) oraz I etap budowy tramwaju na Jagodno nie wystarczają, by zachęcić kierowców do przesiadki na tramwaje. A co do z Jagodnem, Ołtaszynem? Co z trasami przegłosowanymi na Panelu Obywatelskim?! (...). Przeprowadziłem sondaż na grupach na Facebooku dla mieszkańców Ołtaszyna i Jagodna. Wyniki były zaskakujące: CHEĆ JAZDY TRAMWAJAMI SĄ</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Plan transportowy uwzględnia zapisy Programu Tramwajowego 2.0 oraz inwestycje możliwe do zrealizowania do 2027 r.</p>



<p>WAŻNIEJSZE NIŻ STRACH PRZED ICH WYKOLEJENIAMI I WYSOKOPODŁOGOWYMI POJAZDAMI. W latach 2023–2027 powinny powstać linie tramwajowe oprócz tych proponowanych przez miasto, choć jeszcze kilka obiecanych przez Prezydenta w poprzedniej kampanii wyborczej oraz przegłosowanych na Panelu Obywatelskim z niemal 100% poparciem(!!!). Do końca 2027 r. w ruchu powinny być tramwaje na TAT na Jagodno przed zjazdem na Wschodnią Obwodnicę Wrocławia, z powodu obowiązkowego remontu torowisk na odcinku Bardzka – Tarnogaj, które są w złym stanie technicznym, Ołtaszyn i Muchobór Wielki przedłużony przez ulice: Roślinną, Trawową i Krzemieniecką aż pod przejazd kolejowy przy ul. Krzemienieckiej. W trakcie budowy powinny być po 2026 r. trasy tramwajowe na Psie Pole, na ul. Raclawicką oraz powrót tramwajów na ul. Gajowicką z powodu potrzebnego remontu ul. Powstańców Śląskich.</p> <p>Warto otworzyć się na używane</p>	
--	--



	<p>niskopodłogowe tramwaje z zachodniej granicy, gdzie np. Monachium czy Amsterdam będą w ciągu najbliższych lat wycofać najstarsze tramwaje mające 20–30 lat), potencjalne krytyki kierowców i mieszkańców jak nie utrudnienia w budowach, to hałasy rozpędzonych składów albo wyjące wózki na łukach. (...) Niech Wrocław przestanie ciągle prosić o dofinansowanie z Unii Europejskiej na budowę nowych tras, bez środków unijnych też rozbuduje tramwaje. Osobiście jedynymi trasami, na które trzeba zebrać, to na Psie Pole i trasę Gajowicka – Raławicka. W dalszej perspektywie Aleję Wielkiej Wyspy oraz łącznik Nowy Dwór – Kosmonautów/ al. Architektów – Stabłowice wraz z nową zajezdnią tramwajową.</p>	
120	<p>P&R: s. 41–42</p> <p>Dobrze, że te parkingi powstaną. Tylko są mało pojemne, ledwie 50–200 miejsc parkingowych? Aktualna pojemność P&R we Wrocławiu + ledwie 850 nowych to wyjdzie 3,5 tysiąca miejsc przy ponad 700–800 tysięcy samochodach jeżdżących po wrocławskich ulicach</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie prezentuje się dane z innych dokumentów strategicznych i planistycznych, w których ujęte zostały zapisy o lokalizacji i liczbie miejsc postojowych na parkingach typu P&R.</p>



	<p>to ogromna przepaść(!). Tych lokalizacji na nowe parkingi powinno być WIĘCEJ, które mają być na co najmniej 200 miejsc. Przewiduję takie miejsca jak pętla Poświętne, róg ulic: Bałtyckiej, Żmigrodzkiej, Kamieńskiego, Gagarina, Żwirki i Wigury, Toruńska, Kochanowskiego (przy stacji benzynowej), Rondo Pileckiego, po obu stronach Alei Wielkiej Wypsy (pomiędzy Selgrosem przy ul. Krakowskiej a wiaduktem na ul. Armii Krajowej oraz na rogu ul. Olszewskiego i ul. Kazimierskiej), ul. Różyckiego, al. Kochanowskiego, ul. Obornicka, ul. Nowaka-Jeziorańskiego (pomiędzy wiaduktem drogowym a przejazdem kolejowym), pomiędzy nowymi Mostami Chrobrego a fabryką autobusów Volvo (kiedy MPK je kupi?!) oraz Osobowice, Żerniki, Iwiny, Sołtysowice, Wojszyce i Partynice po obu stronach stacji i przejazdów. Każde z tych parkingów powinien mieć choć 200 miejsc. To daje wraz z powiększonymi planowanymi parkingami to da aż 3000 nowych miejsc parkingowych!</p>	
121	Połączenia Wrocław – gminy ościenne s. 70–79	Opinia częściowo uwzględniona Planowana integracja taryfowa



<p>Wszystko, co trzeba jest planowane, czyli dalsze utrzymanie obecnych połączeń, ich rozwój, w końcu wewnątrz gminne połączenia, a nawet parę proponowanych linii do kolejnej dalszej gminy.</p> <p>Co wg mnie brakuje? Najbardziej to tylko jednej ważnej gminy na północ od Wrocławia: Oborniki Śl. Nie ma żadnej relacji, żadnych połączeń pomiędzy Wrocławiem a Obornikami i otaczających ich wiosek. Trzeba jej rolę brać pod uwagę. Co przeszkadza?! Wisznia Mała?</p> <p>Wystarczy się dogadać z nią, by przepuścić autobusy przez Szewce, tak jak się udało z Siechnicami i Kobierzycami, by przepuścili przez swoje gminy autobusy linii 903 i 913 do Żórawiny oraz 920 na Wojnów.</p> <p>Dalej bardzo brakuje mi integracji biletowej, żeby tzw. „wieśniak” miał przejazdy na jednym bilecie, na jednej karcie miejskiej oraz podziału stref biletowych na strefę I (Wrocław z Bielanami Wr., Raławicami, Psarami i Kiełczowem) i strefę II (sąsiednią z Wrocławiem całą(!!!) gminę). A nie jak teraz jeden bilet na ten autobus podmiejski, a drugi na miejski lub</p>	<p>będzie wdrażana. Porozumienie międzygminne pomiędzy Gminą Wrocław a Oborniki Śląskie nie jest w planach do 2027 r.</p> <p>Dodatkowo należy wspomnieć, że w dokumencie wskazuje się na potrzebę integracji taryfowo-biletowej.</p>
--	--



<p>tramwaj. TO SIĘ DO TVN-u NADAJE! To powinno go zmusić do sprzedaży swojego samochodu, korkującego nam miasto i blokującego chodniki. Ostatnim problemem w połączeniach międzygminnych jest brak powrotu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego pod numeracją 6xx na miejsce prywatnych przewoźników z numeracją 8xx/9xx. To moim zdaniem przeszkadza w idealnej integracji biletowej. Powrót MPK na podwrocławskie prowincje jest moim zdaniem bardzo korzystny DLA WSZYSTKICH. Linie strefowe będą w aplikacji iMPK do namierzenia autobusów, pasażerowie mogą wsiadać WSZYSTKIMI DRZWIAMI, co przyspieszy wymianę pasażerów i czas przejazdu. Powiedzmy na linii 936 (która powinna mieć numer 634 i warianty skrócone Godziszowa – Pawłowice) jedzie krótki, przerobiony na elektryczny SU12 o nr. bocznym 5420. Dojedzie na Pawłowice (Widawską), przemieni z 634 na 151 bez wyrzucenia pasażerów z np. moich kochanych Tokar i pojedzie dalej na Reja. Fajne, co nie?</p>	
--	--



122	<p>Elektryfikacja autobusów tanim sposobem s. 69, Oprócz kupna nowych autobusów elektrycznych, które są coraz droższe, warto moim zdaniem przerobić kilkadziesiąt w miarę sprawnych, młodych autobusów spalinowych na elektryczne. Zamówienie i montaż elektrycznych silników, baterii, interfejsów do ładowania (pantograf lub gniazdko) kosztuje 50% wartości nowego autobusu elektrycznego. Co będzie lepiej: odkupić za dwa lata od Solarisa i Banku Millennium ww. Solarisy Urbino z 2014 r. i przerobić je na elektryki, a mieć w kieszeni parę milionów na więcej ładowarek, czy czekać na dofinansowania, kupić 2 razy mniej autobusów?! Im więcej autobusów elektrycznych, tym lepiej.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie odnosi się do Planu Transportowego.</p>
123	<p>Brakujące połączenia autobusowe we Wrocławiu s. 139 (ulice: Mieszczańska, Tęczowa – Szpitalna – nasyp, Jaworska, Osiniecka – Rumiankowa - Płaska, Zagłoby, wyb. Wyspiańskiego, Mazowiecka, pl. Dominikański – bł. Czesława – św. Katarzyny – Piaskowa – Piasek – pl. Bema, wsparcie dla istniejących linii tramwajowych w centrum i jej okolicach,</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie Transportowym definiuje się korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na</p>



	<p>Wędkarzy – pętla Rędzin – tereny popegeerowskie przed ujściem Trzciany).</p>	<p>transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
124	<p>Brak perspektyw na zmiany nazw przystanku i ich prostego numerowania (s. 149)</p> <p>Jest kilka poważnych problemów w związku z przystankami komunikacji miejskiej i to “odgania” pasażerów z MPK na samochody i rowery. Od widocznych, jak tylko jedna wiata lub na jeden peron o długości 60 metrów, a kończąc na tym, jaki to przystanek, na dobrym stoję czy nie. Jeśli w aplikacji mobilnej czy na rozkładach jazdy pojawi się np. „Świdnicka 01”, to pasażer pójdzie na ten przystanek oznaczony na słupku/ wiacie przystankowej. Osobiście miałem taki problem. W jednym z ostatnich wieczorów jechałem na pętlę Krzyki, bym przesiadł na tramwaj do domu przy Rynku. Trafiłem na taki kurs, że zamiast na właściwy przystanek na pętli w lewo, to jechał na wprost i wysiadłem na przystanku autobusu D do centrum. Totalna masakra! Powinno być na rozkładzie jazdy 113</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Kwestia sposobu nazewnictwa przystanków jest zbyt szczegółową kwestią leżącą poza zakresem Planu transportowego, niemniej jednak zgłoszona opinia zostanie przekazana i przeanalizowana przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.</p>



takie info „Kurs na przystanek „Krzyki” z numerem 09/A7”.	
---	--

Opinie o charakterze ogólnym

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
1	Proponuję montaż świetlnej tablicy informacyjnej na pętli Księża Małe.	Opinia nieuwzględniona Opinia nie dotyczy Planu Transportowego. W Planie nie uwzględnia się kwestii rozmieszczenia tablic informacyjnych na terenie miasta (szczegółowe lokalizacje analizowane będą w ramach prowadzonego procesu projektowego danej inwestycji, stąd też opinia zostanie przekazana do odpowiedniego wydziału UM Wrocławia).
2	Wnoszę o bezpośrednie skomunikowanie Osiedla Księża Małe z Wielką Wyspą.	Opinia nieuwzględniona Opinia nie dotyczy Planu Transportowego. W Planie definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem



		zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.
3	Tramwaj na Jagodno (wniosek formułowany wielokrotnie na różne sposoby).	Opinia częściowo uwzględniona Plan transportowy obejmuje m.in. realizację trasy tramwajowej na Jagodno od ul. Bardzkiej, przez Buforową do planowanej pętli przy ul. Kajdasza, o długości ok. 2,7 km (w pierwszym etapie jako trasa autobusowa).
4	Powrót Urbancard w PKP na terenie Wrocławia (wniosek formułowany wielokrotnie na różne sposoby)	Opinia częściowo uwzględniona Rozwiązania uwzględniające integrację taryfową transportu miejskiego i kolejowego są i mają być preferowane, jednak nie są uzależnione jedynie od decyzji władz Wrocławia. Trwają obecnie rozmowy pomiędzy zainteresowanymi stronami.
5	Przebudowywanie przystanków i ulic, tak aby tworzone były zatoczki autobusowe. Obecny plan na brak zatoczek powoduje ogromne korki.	Opinia częściowo uwzględniona Szczegółowe rozwiązania analizowane będą w ramach prowadzonego procesu projektowego danej inwestycji.



6	<p>Chciałabym, aby istniało połączenie bezpośrednie z rejonu Prac w stronę Nowego Dworu, obecnie nie ma takiej możliwości. Uważam, że jeden autobus na Pracze poza godzinami szczytu co 30 min to zdecydowanie za mało. Chciałabym również, żeby tramwaj z centrum dojeżdżał w okolice krzyżówki przy ul. Głównej</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Plan Transportowy obejmuje m.in. realizację trasy tramwajowej na Maślice: od Stadionu Wrocław przez ul. Maślicką, nową ulicę zbiorczą do planowanej pętli przy linii kolejowej 273.</p> <p>Definiuje się tu wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych.</p>
7	<p>Ruch rowerowy na terenie Wrocławia jest marginalny i gmina Wrocław powinna skupić się w pierwszej kolejności na rozbudowie taboru autobusowego, infrastruktury tramwajowej, kolejowej i wszelkich form niskoemisyjnego transportu zbiorowego, zamiast na marginalnym oraz bardzo sezonowym ruchu rowerowym.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie odnosi się do konkretnych zapisów Planu Transportowego. Kierunki rozwoju wskazane w dokumencie pokazują rozwój transportu zbiorowego a nie ruchu rowerowego.</p>
8	<p>Wskazanie, w jaki sposób konsultacje są wiążące dla władz miasta.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Procedura konsultacji społecznych i uchwalenia Planu transportowego jest zgodna z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2022 poz. 1343).</p> <p>Zgodnie z ustawą o samorządzie</p>



		gminnym oraz Uchwałą Rady Miejskiej konsultacje są zasięgnięciem opinii i nie mają charakteru wiążącego.
9	<p>Chciałabym, by linia 148 po otwarciu al. Stabłowickiej połączyła Złotniki z lotniskiem (przystanki Złotnicka i Wielkopolska zostały zachowane). Chciałabym też, by część linii tramwajowych z Leśnicy jeździła jak teraz Kosmonautów, Lotnicza, Legnicka a część została puszczone na linii: Kosmonautów, Lotnicza, Popowicka i dalej aż do Duboisa. Powyższe uwagi odnoszą się do załącznika 1. Chciałabym również zwrócić uwagę, że tworzenie stref przemysłowych, wspomnianych w omawianym dokumencie, po zachodniej stronie Wrocławia, biorąc pod uwagę, że we Wrocławiu przeważają wiatry wiejące z zachodu, prowadzi w konsekwencji do pogorszenia jakości powietrza w całym mieście. Pył i zanieczyszczenia powstałe w strefie przemysłowej wiatry zwiewają na cały Wrocław.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie Transportowym definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Głównym zadaniem linii 148 jest obsługa Osiedla Złotniki i połączenie z Nowym Dworem oraz dworcem PKP. Skierowanie tej linii na lotnisko od strony miasta to pozbawienie obsługi części Złotnik. Na ul. Kosmonautów kursują 3 linie tramwajowe, wykorzystując w sposób maksymalny przepustowość pętli w Leśnicy.</p>
10	Połączenia (ogólna opinia).	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Brak konkretnego postulatu, brak możliwości odniesienia się do</p>



		opinii.
11	Więcej połączeń na lotnisko.	Opinia nieuwzględniona W Planie definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Na lotnisko dojeżdżają autobusy linii 106, które kursują ze zwiększoną częstotliwością we wszystkie dni tygodnia i dodatkowo skierowano do lotniska linię 129, na której również w ostatnim okresie zwiększono częstotliwość kursowania.
12	To jakieś wycpiny i dyrdymały, brak konkretnych danych, gdzie pominięto dwa podstawowe wskaźniki przy planowaniu komunikacji. Dwa wskaźniki, których cały świat używa do projektowania i planowania komunikacji i nie ma niczego innego, co może je zastąpić, bo są to suche liczby.	Opinia nieuwzględniona Brak konkretnych uwag. Uwzględniono wszelkie możliwe wskaźniki z uwzględnieniem możliwości finansowych i technicznych miasta Wrocławia.
13	Chciałabym zmienić politykę miasta dotyczącą transportu, z roku na rok rozbudowywane są osiedla bez sensownych połączeń MPK, komunikacja miejska nie działa nawet zadowalająco, ludzie wybierają samochody – jest szybciej,	Opinia nieuwzględniona Opinia nie odnosi się do konkretnych zapisów Planu Transportowego. Ogólne przedstawienie spostrzeżeń dotyczących transportu



	<p>bezpieczniej, zdrowiej. Miasto utrudnia kierowcom życie, zwężenia, przystanki wiedeńskie, rowery, hulajnogi – prowadzone przez osoby bez wyobraźni. Miasto jest sparaliżowane nieskoordynowanymi remontami, które za chwilę będą wymagały kolejnych nakładów, bo są robione bez przemyślenia. Polityka transportowa miasta to porażka na całej linii.</p>	<p>zbiorowego bez przedstawienia konkretnych postulatów i wniosków.</p>
14	<p>Integracja transportu indywidualnego i zbiorowego.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W Planie Transportowym zakłada się integrację transportu indywidualnego z transportem zbiorowym, np. poprzez lokalizację nowych parkingów typu P&R i węzłów przesiadkowych.</p>
15	<p>Jak widać obecnie Wrocław zniechęca mieszkańców do podróżowania po mieście i okolicach (wystarczy zobaczyć, ile pociągów jest z przystanku kolejowego Wrocław-Wojszyce, czy jak na uboczu jest zbudowana na nowo stacja Bielany Wrocławskie). Miasto reklamuje się hasłem „Wrocław – miasto spotkań”, ale to, z jakimi barierami komunikacyjnymi spotykają się mieszkańcy, zaprzecza</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie odnosi się do konkretnych zapisów Planu Transportowego. Jest to ocena, która nie przedstawia konkretnych postulatów do przedłożonego dokumentu.</p>



	<p>temu. Tak jak wskazałem, za dużo jest ograniczeń i nieekologicznych rozwiązań. Dlaczego nadal nie rozwiązano problemu korków w okolicy ronda ojca Pio? Dlaczego powstanie tyle progów spowalniających, które są niebezpieczne dla mieszkańców (zwiększają stres, zwiększają ilość zanieczyszczeń, zwiększają ilość hałasu, pogarszają możliwości transportowe mieszkańców).</p>	
16	<p>Opracowanie ciekawe, bardzo obszerne, ale nie znalazłem w nim odpowiedzi na proste pytania, dlaczego komunikacja miejska jest tak powolna i zawodna. Przykładem może być centrum przesiadkowe Krzyki. Wprawdzie pętla tramwajowa jest kilka metrów od bloku mieszkalnego, ale mieszkańcy muszą nadkładać kilkaset metrów do przystanku. Wydłuża to czas podróży, a dla osób mających problemy z chodzeniem jest to wręcz wykluczenie. Przykład kolejnych złych rozwiązań komunikacyjne to okolice dworca kolejowego Wrocław Główny. Ile to trzeba się nachodzić, gdy wysiądzie</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie odnosi się do zapisów Planu Transportowego. W dokumencie wskazujemy na maksymalną i optymalną dostępność transportu zbiorowego z innymi środkami transportu.</p>



	się na peronie pierwszym, a trzeba się udać na przystanek Dworzec Autobusowy.	
17	<p>Co do planu transportowego dla Wrocławia i jego otoczenia zdecydowanie nierozwiązana jest kwestia komunikacji ze strefami produkcyjnymi Bielán Wrocławskich. MPK Wrocław powinno skomunikować zakłady przy ul. Tęczowej, Logistycznej i dalej położonych zakładów np. Aluwind, Cargil, Mondelez, Raflatec. Tłumy pracowników jadących autami zakorkowują tę część Wrocławia. Sytuacja na Partynicach jest tragiczna! Jeśli ktoś nie kupi samochodu, roweru lub hulajnogi, to nie ma szans dojechać do pracy. Jedna stacja WRM pod Amazonem nie rozwiązuje sprawy. Jestem pracownikiem biurowym i chętnie zrezygnuje z samochodu na rzecz MPK. Dodatkowo stacja PKP powinna być skomunikowana z autobusami MPK na Bielánach. Osoby z Oleśnicy i Trzebnicy mogłyby łatwo dojechać do zakładu pracy na Bielánach.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zakres korytarzy transportowych w Planie Transportowym został wskazany zgodnie z obowiązującymi porozumieniami międzygminnymi z gminami ościennymi.</p>
18	"Apeluję o uruchomienie linii	Opinia nieuwzględniona



<p>autobusowej dookólnej dla całej dużej Leśnicy (w tym Stabłowice, Żłotniki, Nowe Żerniki) oraz Pracze. Do rozważenia objęcie osiedla Maślice.</p> <p>Wyeliminowanie problemów na liniach 102 i 103, które przyjeżdżając z centrum miasta nie są zwykle punktualne w szczycie.</p> <p>Linia dookólna powinna rozwiązywać następujące potrzeby:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Dowożenie mieszkańców całej Leśnicy do najbliższych przystanków tramwajowych w linii na ul. Kosmonautów2. Potrzeba dowożenia mieszkańców z głębi osiedla do najbliższych położonych przystanków/ dworców kolejowych takich jak Pracze Odrzańskie, Leśnica, Stadion, Żerniki.3. Integracja osiedla Leśnica: dostęp mieszkańców do różnych usług znajdujących się na osiedlu (np. mieszkaniec Żłotnik jedzie autobusem do prywatnego lekarza na Stabłowicach, dzieci z Nowych Żernik jadą jednym autobusem do szkoły na Stabłowicach). Liczba usług publicznych i prywatnych znajdujących się w obrębie osiedla Leśnica stale rośnie, co tworzy	<p>W Planie Transportowym definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Infrastruktura wielu ulic na Żłotnikach i na Stabłowicach uniemożliwia kursowanie linii autobusowych (szerokość jezdni). W ostatnim czasie uruchomiono linię okólną na Nowych Żernikach, ale zainteresowanie nią było praktycznie zerowe. Obecne linie 101, 102 i 148 zapewniają połączenia z Osiedla Żłotniki czy Stabłowice do komunikacji tramwajowej przy ul. Kosmonautów. Podobnie linie 117, 123, 137, 138, 917, 923, 937, 938, 948, 958 zapewniają dojazd z okolicznych osiedli Leśnicy do pętli tramwajowej przy ul. Średzkiej.</p>
--	--



	<p>potrzebę dojeżdżania do tych usług nie tylko transportem prywatnym ale również publicznym.</p> <p>Linia dookólna może powstać jako przekształcenie jednej z istniejących, np. 102 i 103. Przyczyni się to do realizacji celu: zwiększenie udziału podróży środkami niesamochodowymi."</p>	
19	<p>Apeluję o uruchomienie linii autobusowej Leśnica – Lotnisko – Grabiszyn.</p> <p>Linia ta powinna rozwiązywać następujące potrzeby:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Połączenie osiedla Leśnica z lotniskiem przy wykorzystaniu najkrótszej drogi (nowa ul. 11 Listopada i ul. Brzezińska).2. Połączenie całego zachodniego Wrocławia z lotniskiem linią tramwajową na Kosmonautów i przesiadkę na przystanku Kosmonautów Szpital na nową linię autobusową.3. Połączenie pd.-zach. Wrocławia z lotniskiem z wykorzystaniem najkrótszej drogi (ulice: Klecińska, Strzegomska, Graniczna).4. Połączenie skrajnie zachodniego Wrocławia z południem z	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy Planu Transportowego. W Planie definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Po uruchomieniu tramwaju na Nowy Dwór planowane jest połączenie ul. Kosmonautów z Nowym Dworem oraz FAT-em. Z Leśnicy na ul. Fieldorfa kursuje komunikacja tramwajowa wydzielonym torowiskiem i nieefektywne jest uruchamianie na tym odcinku autobusu jadącego jezdnią o wzmożonym ruchu. Połączenie Leśnicy z lotniskiem zapewniały autobusy linii 117, ale znikome zainteresowanie sprawiło, że na chwilę obecną takie połączenie</p>



	<p>pominięciem centrum, co daje szybsze czasy przejazdu.</p> <p>Wskazane by było, aby taka linia była realizowana jako autobus przyspieszony. Przyczyni się to do realizacji celu: zwiększenie udziału podróży środkami niesamochodowymi poprzez realizację przejazdów między dużymi dzielnicami. Taka linia będzie odpowiadać na potrzeby ankietowanych osób, co zostało opisane w Planie Transportowym: "Każda grupa badanych wskazała, że jedną z istotniejszych ról w kształtowaniu zachowań transportowych w Mieście ma czas przejazdu oraz możliwość realizacji celów rozproszonych".</p>	<p>zostało zawieszono.</p>
20	<p>Jestem rozczarowany wolnym rozwojem kolei miejskiej na terenie miasta Wrocławia oraz powiatów sąsiednich. Plan Transportowy zakłada w kolejnych czterech latach <i>status quo</i> jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów przez kolej. Jest to tragiczna konstatacja. Apeluję o większe zaangażowanie Miasta w rozwój kolei miejskiej, która jest najszybszym środkiem</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Miasto Wrocław nie jest jedyną stroną odpowiedzialną za uruchomienie kolei miejskiej. Stopień udziału przewozów kolejowych w przewozach miejskich jest zaplanowany w skali uznanej za realną przy założeniu realizacji ustalonej skali rozwoju przewozów aglomeracyjnych oraz modernizacji infrastruktury</p>



<p>transportu publicznego wymienionym w Planie transportowym. A przypomnę wymagania pasażerów wpisane w Plan transportowy: "Każda grupa badanych wskazała, że jedną z istotniejszych ról w kształtowaniu zachowań transportowych w Mieście ma czas przejazdu oraz możliwość realizacji celów rozproszonych".</p> <p>Drugi cel, jaki powinna zrealizować kolej miejska, to zmniejszenie podróży samochodem z gmin ościennych do Wrocławia. Wg danych Miasta dziennie do Wrocławia wjeżdża 250–300 tys. samochodów. Tylko szybki i komfortowy transport publiczny (czyli kolej) jest w stanie konkurować z szybkością i komfortem auta prywatnego. Apeluję o rozwój kolej miejskiej / kolej aglomeracyjnej poprzez:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Lepszą dostępność przystanków kolej w centrum miasta.2. Zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ul. Bogusławskiego.3. Uruchomienie Dworca Świebodzkiego.4. Wprowadzenie prawdziwych linii	<p>kolejowej. W Planie Transportowym wskazuje się natomiast na działania mające na celu poprawę dostępności kolejowej, np. poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej w rejonie stacji Wrocław Świebodzki umożliwiającej ponowne włączenie w 2027 r. tej stacji do obsługi przewozów regionalnych z kierunków Legnicy, Jaworzyny Śląskiej i Wołowa, a także do budowę drugiego toru na odcinku Wrocław Świebodzki – Wrocław Muchobór.</p>
--	---



<p>kolej miejskiej/ aglomeracyjnej z taktem 30 min.</p> <p>5. Budowę bezkolizyjnych skrzyżowań ulice/ torowisko kolejowe.</p> <p>Miasto nie powinno być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej. Jednak ma bardzo ważną rolę do odegrania w jej budowie: musi brać udział w określeniu planu działania takiej kolei, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.</p> <p>Kolej miejską posiadają wszystkie niemieckie miasta powyżej 500 tys. mieszkańców. Na przykład Stuttgart, gdzie jest sześć linii, na każdej w szczycie pociąg kursuje co 15 minut. W centrum linie spotykają się na tzw. odcinku średnicowym, co sprawia, że kolejne pociągi pojawiają się co 23 minuty. Za kilka mld zł zainwestowanych na przestrzeni kilku lat da się stworzyć sprawny i rozległy system kolei miejskiej, na którym zyskałoby kilkadziesiąt osiedli</p>	
--	--



	<p>i cała aglomeracja. Te pieniądze Miasto ma, wydaje je głównie na budowę nowych dróg i poszerzanie obecnych.</p> <p>Odsyłam Państwa do wywiadu z dr inż. Igor Gisterek (pracownikiem naukowym Politechniki Wrocławskiej) który został opublikowany w 2015 r. w <u>Gazecie Wyborczej</u>. Jakże to przykre, że z tych postulatów do dzisiaj prawie nic nie zostało zrealizowane. W dalszej perspektywie należy się pokusić o zbudowanie fragmentu linii kolejowej przechodzącej w tunelu przez ścisłe centrum miasta. Powinny powstać jeden lub dwa podziemne przystanki w centrum miasta (plac Dominikański, plac Grunwaldzki). Artykuł na ten temat jest też na stronie <u>Akcji Miasto</u>.</p>	
21	<p>Poprawa dostępu przystanku kolejowego Wrocław Żerniki poprzez budowę kładki/ tunelu pod linią kolejową.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Do kompetencji UM Wrocławia nie należy budowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej, zatem opinia nie odnosi się do zagadnień poruszanych w Planie Transportowym.</p>
22	<p>Utworzenie połączenia autobusowego na ul. Szczecińskiej</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p>



	łączącego osiedle Żerniki z węzłami komunikacji zbiorowymi koło Stadionu Miejskiego, Powstanie także obsługa ul. Szczecińskiej, gdzie jest duża ilość firm usługowych.	W Planie Transportowym definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych.
23	Autobusowa linia okólna prostopadła do linii tramwajowej Kosmonautów i dowożąca ludzi z głębi osiedla do transportu szynowego (kolejowego i tramwajowego). Linia powinna objąć osiedla: Stabłowice, Złotniki, Nowe Żerniki, Pracze. Linia nie powinna wjeżdżać w centrum miasta, gdzie są korki.	Opinia nieuwzględniona Infrastruktura wielu ulic na Złotnikach i na Stabłowicach uniemożliwia kursowanie linii autobusowych (szerokość jezdni). W ostatnim okresie uruchomiono linię okólną na Nowych Żernikach, ale zainteresowanie taką linią było praktycznie zerowe. Obecne linie 101, 102 i 148 zapewniają połączenia z Osiedla Złotniki czy Stabłowice do komunikacji tramwajowej na ulicy Kosmonautów.
24	Zbudować stację kolejową na Złotnikach, która umożliwiłaby swobodny dojazd do centrum. Pozostawić przejezdna dla ruchu lokalnego ul. Żernicka (na odcinku Złotniki-Żerniki).	Opinia nieuwzględniona Organizatorem transportu kolejowego jest samorząd województwa dolnośląskiego. Standardy usług kolejowych, w tym częstotliwości, są opisywane w dokumentacji tego samorządu.
25	Linia autobusowa okólna, która dowozi do pętli aglomeracyjnych tramwajów, bez wjazdu do miasta i centrum.	Opinia nieuwzględniona Opinia ogólna. Korytarze transportu zbiorowego określone



		<p>zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
26	<p>Transport darmowy zintegrowany – wszyscy przewoźnicy, szkoła, dojazd osoby z niepełnosprawnościami i powrót z Leśnicy i innych stacji i także osoby niewidome i osoby słabowidzące i innymi dysfunkcjami i także inne zniżki tak jak kiedyś było odciążenie transportu samochodowego</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Propozycja bezpłatnego transportu zbiorowego oparta jest na mylnych przesłankach i sprzeczna jest z możliwościami finansowymi Miasta oraz z jego polityką finansową.</p>
27	<p>Czy jest taka opcja, że mieszkaniec może coś w tym mieście zmienić? Dlaczego plany są tu powielane i nic z nich konkretnego nie wynika? Jak naprawić dobrze działający transport w mieście, nie psując go? To trudne zadanie, lepiej więc nie marnować pieniędzy na blokowanie ruchu samochodowego, a pozwolić się mu oddalić się z centrum bez przeszkód, bo korek w mieście bierze się z blokady tzw: sztucznego korku, ma to taką nazwę. Jak konkretnie ma to</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy konkretnych zapisów Planu Transportowego. W Planie przewiduje się zwiększenie podróży niesamochodowych. Zgodnie z przyjętymi założeniami do 2028 r. ruch niesamochodowy powinien stanowić we Wrocławiu nie mniej niż 70%.</p>



	<p>wyglądać, zależy od okoliczności na każdym skrzyżowaniu. Zamiast tracić czas i pieniądze, powinniście państwo zrozumieć tzw; czas przejazdu przez centrum miasta, tam leży klucz do zrównoważonego transportu .Tak więc konkretnie należy zacząć nie od planów a ustanowić nową i lepiej zarządzaną, nowoczesną komórkę kontroli ruchu i sterowanie sygnalizacją świetlną. W momencie zatoru zdolną wysłać policję i służby drogowe w szybkim czasie do pomocy kierowcom aut, bo w mieście w godzinach szczytu komunikacyjnego auta osobowe zawsze będą przyczyną korku. Należy zachęcać ludzi do jazdy na rowerach. Wrocław powinien w przyszłości zarość się od rowerzystów, wówczas ludzie byliby lepsi. Dzisiaj posiadanie auta to najważniejsza rzecz dla większości ludzi niestety, trzeba z tym walczyć jak z nałogiem.</p>	
28	<p>Zależy mi na stworzeniu linii autobusowej spokojnej obejmującej osiedla: Stabłowice, Pracze Odrzańskie, Leśnica, Złotniki, która zbierałaby podróżnych z tych dzielnic i dowoziła do punktów, w których</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone</p>



	dostępny jest tramwaj – Kosmonautów i Stadion Wrocław.	zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.
29	Jak najszybsza budowa linii tramwajowej na Maślice.	Opinia częściowo uwzględniona Plan obejmuje m.in. realizację trasy tramwajowej na Maślice: od Stadionu Wrocław przez ul. Maślicką, nową ulicę zbiorczą do planowanej pętli przy linii kolejowej 273, o długości ok. 3,2 km.
30	Rozbudowa komunikacji torowej (kolej) oraz lepsze połączenia do stacji kolejowych.	Opinia częściowo uwzględniona Gmina Wrocław nie jest odpowiedzialne za budowę infrastruktury kolejowej, jednakże dokument wskazuje na integrację i optymalizację połączeń kolejowych z komunikacją miejską.
31	Połączenie ul. Żernickiej z Gliniankami węzłem komunikacyjnym przy stadionie przez ul. Szczecińską to jest <i>must have</i> . Szczególnie wieczorową porą (od 18.00) jest wręcz niekomfortowo na piechotę. A w dzień czas przejścia	Opinia nieuwzględniona W Planie Transportowym definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone



	<p>tego krótkiego odcinka na piechotę to dramat. Dojazd do stadionu, spacer na ul. Królewiecką odbywa się przez... Leśnicę.</p>	<p>zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
32	<p>Proponuje uzupełnienie systemu transportowego o linię autobusową obsługującą rejon południowej części osiedla Złotniki. Chodzi o linię okólną kursującą np. ul. Zakopiańską, a dalej w kierunku ul. Kosmonautów, aby umożliwić przesiadkę na tramwaj. W tej chwili ta część osiedla oddalona jest znacznie od przystanków – odległość od przystanku autobusowego wynosi ponad 800 m (1 linia stojąca często w korkach), a odległość do tramwaju wynosi około 1,5 km. To znacznie dalej niż założenia programu mobilności. W związku z tym rzesza mieszkańców osiedla jest zmuszona jeździć samochodem do pracy do centrum lub odwozić dzieci do szkół.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie dotyczy Planu Transportowego. W Planie definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
33	<p>Według mnie jest konieczność połączenia autobusowego między Żernikami a Stadionem Miejskim</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie transportowym definiuje się wyłącznie korytarze</p>



	<p>przez ul. Szczecińską. Znacznie ułatwiłoby to komunikację z zachodnią częścią Wrocławia, a także skomunikowałoby Żerniki ze stadionem oraz obsłużyłoby coraz więcej powstających firm przy ul. Szczecińskiej.</p> <p>Pozwoliłoby również na komunikację z osiedlem Nowe Żerniki, gdzie znajduje się żłobek publiczny, którego nie ma na Żernikach. W odwrotną stronę, na Żernikach znajduje się za to nowe przedszkole publiczne.</p>	<p>transportowe, a nie konkretne przebiegi tras linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie uwzględniając zidentyfikowany popyt na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta</p>
34	<p>Pociąg dla dzieci na legitymację.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia nie odnosi się do konkretnych zapisów Planu Transportowego. Gmina nie jest organizatorem transportu kolejowego i nie decyduje o taryfie biletowej w tym zakresie.</p>
35	<p>Trasa Okólna w Leśnicy i taka w każdym osiedlu dowożąca do pociągu i tramwaju co chwilę</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Opinia ogólna, bez przedstawionego konkretnego postulatu. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z</p>



		obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.
36	Wszystkie tramwaje z pierwszeństwem.	Opinia uwzględniona Dokument wskazuje na pożądany kierunek rozwoju transportu zbiorowego, m.in. jako zapewnienia priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego. Działania takie są obecnie także czynione w miarę możliwości dotyczących przepustowości skrzyżowań.
37	Rozbudowa linii kolejowej i tramwajowej.	Opinia częściowo uwzględniona Plan Transportowy zakłada nowe inwestycje, które są realizowane bądź planowane: <ul style="list-style-type: none">• TAT Nowy Dwór – trasa tramwajowo-autobusowa na Nowy Dwór (w realizacji), planowany termin zakończenia to 2023 r.;• trasa tramwajowa przez Popowice (w realizacji), planowana data zakończenia: 2023 r.;• trasa tramwajowa na Swojczyce: od pętli Sępolno do planowanej pętli



		<p>Swojczyce (w realizacji Mosty Chrobrego wraz z torowiskiem);</p> <ul style="list-style-type: none">• trasa tramwajowa na Maślice: od Stadionu Wrocław przez ul. Maślicką, nową ulicę zbiorczą do planowanej pętli przy linii kolejowej 273;• trasa tramwajowa szpital Borowska: od pętli Gaj przez ul. Działkową do planowanej pętli przy Szpitalu Uniwersyteckim przy ul. Borowskiej;• trasa tramwajowa na Klecinę: od ul. Przyjaźni nowym łącznikiem do planowanej pętli przy ul. Kupieckiej;• trasa tramwajowa na Jagodno: od ul. Bardzkiej, przez ul. Buforową do planowanej pętli przy ul. Kajdasza (na pierwszym etapie jako trasa autobusowa). Gmina Wrocław nie rozbudowuje infrastruktury kolejowej.
38	Apeluję o rozwój kolei miejskiej/aglomeracyjnej poprzez: lepszą dostępność przystanków kolejowych	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Stopień udziału przewozów kolejowych w przewozach</p>



	<p>w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ul. Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolei miejskiej/ aglomeracyjnej z taktem 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej, jednak ma ono bardzo ważną rolę do odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu działania takiej kolei, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.</p> <p>rozdział 11. SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ</p>	<p>miejskich jest zaplanowany w skali uznanej za realną przy założeniu realizacji zaplanowanej skali rozwoju przewozów aglomeracyjnych oraz modernizacji infrastruktury kolejowej.</p> <p>Dodatkowo należy podkreślić, iż Plan transportowy wskazuje na działania mające na celu poprawę dostępności kolejowej, np. poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej w rejonie stacji Wrocław Świebodzki umożliwiającą ponowne włączenie w roku 2027 tej stacji do obsługi przewozów regionalnych z kierunków Legnicy, Jaworzyny Śląskiej i Wołowa, a także dobudowę drugiego toru na odcinku Wrocław Świebodzki – Wrocław Muchobór.</p>
39	<p>Czy prowadzony jest może przez Urząd projekt komunikacji tramwajowej dla Stabłowic? Można by pomyśleć o puszczeniu linii ul. Starogajową w ul. Wojanowską. Miejsca na pętlę jak znalazł. Patrząc na to, co aktualnie dzieje się na ul.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie uwzględnia się planowane inwestycje zgodne z Wrocławskim Programem Tramwajowym 2.0, które powinny zostać zrealizowane do 2027 r.</p>



	<p>Rogowskiej na Nowym Dworze, wiemy że puszczenie linii ul. Starogajową jest możliwe. Chodzi o to, że tramwaj oraz samochód mogłyby poruszać się tym samym pasem ruchu, biorąc pod uwagę też to, że jest to teren z ograniczeniem prędkości. Puszczenie linii tramwajowej będzie miało więcej sensu niż puszczenie jej przez ul. Fieldorfa, ponieważ więcej osób będzie miało możliwość skorzystania z niej (patrzac na udostępnione przez Państwa grafiki ukazujące gęstość zaludnienia). Cały zachód miasta jest ubogi w szkoły, co również ukazało się na Waszych grafikach, a konkretnej oferty transportowej brak, by dostać się w związku z tym do innych szkół bliżej centrum.</p>	
40	<p>Jeszcze dochodzą – jak nie za długie nazwy, np. Psie Pole (Rondo Lotników Polskich) – nazwy niejasne, czyli słynne Rondo na pl. Powstańców Śląskich. Jeszcze są takie pętle jak Poświętne, Klecina, Oporów, które na osiedlach o tych samych nazwach NIE LEŻĄ. Nie lepiej to zmienić? Poza miastem jest</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Sposób nazewnictwa przystanków jest zbyt szczegółową kwestią, leżącą poza zakresem Planu, niemniej zgłoszona opinia zostanie przekazana i przeanalizowana przez odpowiednie wydziały UM Wrocławia.</p> <p>Jednocześnie warto zauważyć, że</p>



	<p>jeszcze gorzej. „Łozina Wrocławska (na wysokości numeru 18). Gdy to słyszę, to mnie głowa. Nie lepiej zmienić na Łozina Wrocławska?!</p> <p>Moim zdaniem nazwy przystanków powinny być wystarczająco łatwe do zapamiętania(!) nawiązujące jak nie do krótkiej, bocznej ulicy, to do atrakcji turystycznej, zakładu pracy czy osiedla (np. Gajowice zamiast Kruczej).</p>	<p>tworzenie nazw przystanków poza terenem Wrocławia leży w gestii zarządcy danego obszaru i Miasto nie ma na to wpływu.</p>
41	<p>Brak powiększenia częstotliwości linii tramwajowych (10/15/20') (s. 141)</p> <p>Im większa częstotliwość, tym więcej pasażerów w tramwajach. Obecne częstotliwość jednej linii potrafi być zniechęcająca do korzystania.</p> <p>Brakuje mi w tym planie perspektywy zwiększania częstotliwości. Ze względu na parę problemów z tramwajami (np. wiele linii z wielu rejonów miasta, ciągle remonty torowisk, za krótkie przystanki, braki taborowe) musiałem niestety wpaść na w miarę kompromisowy pomysł: zwiększenie częstotliwości z 12' w szczycie/ 15' pomiędzy/ 20' w weekendy/ 30' w święta do 10' przez całe dni robocze bez szczytów/ 15' w weekendy/20' w</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie definiuje się korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p> <p>W Planie wskazuje się głównie przedziały częstotliwości, dostosowywane na poszczególnych liniach do indywidualnych potrzeb i możliwości finansowych Gminy</p>



	<p>święta z możliwością dwukrotnego powiększenia paru najważniejszych linii na skróconym jej odcinku. Obecnie jest to możliwe, a najbliższą dobrą okazją jest reorganizacja połączeń MPK po otwarciu tras tramwajowych na Nowy Dwór i Popowice, na którym nie trzeba niczego zmienić. Jedyne co to podbieranie linii nr 10 z Leśnicy na Nowy Dwór, zamiana 11 z 20 na al. Hallera i przekształcenie lin 14/ 24 na osobne linie średnicowe. Jest jeszcze kilka nowych tras tramwajowych, które są odrębne (to nie przedłużenie z poprzedzających je pętli jak Jagodno, Gajowicka-Raławicka, Kamieńskiego, Obornicka). Więc w konsekwencji trzeba w TRYBIE NATYCHMIASTOWYM BUDOWAĆ II TOR na ulicach: Szewskiej i Grodzkiej oraz PRZYWRÓCIĆ TRAMWAJ NA RYNEK.</p>	Wrocław.
42	<p>Brak perspektyw na utworzenie Kolei Miejskiej. Kolej we Wrocławiu robi się coraz ważniejsza dla mieszkańców. Kamieniami milowymi są obietnice (w czasie kampanii samorządowych) zbudowania systemu kolei miejskiej we Wrocławiu oraz honorowanie</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Stopień udziału przewozów kolejowych w przewozach miejskich jest zaplanowany w skali uznanej za realną przy założeniu realizacji skali rozwoju przewozów aglomeracyjnych oraz modernizacji</p>



<p>biletów czasowych MPK w pociągach Kolei Dolnośląskich i Przewozów Regionalnych w latach 2013–2021. Zanim tramwaje dojadą na każdą ważną wylotówkę, to miną długie dziesięciolecia. Pociągi jeżdżą znacznie dalej poza miasto – wystarczy dobudować odpowiedni przystanek przed granicą miasta z torami zawracającymi w stronę centrum (jak Wr. Sobieskiego czy Wr. Krępicką). Osobiście oczekuję powrotu honorowania wszystkich biletów MPK w pociągach oraz konsekwentnych kroków utworzenia systemu kolei miejskiej we Wrocławiu. Kroki do jej utworzenia: Jeżdżenie po instytucjach kolejowych z zapytaniami o koszty i zgody na użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz budowy nowych przystanków, opłaty, które się zwrócą w biletach i podatkach pracowników MPK oraz ich konsumpcji, kupno na sam początek pociągów EN57 od PolRegio i Kolei Mazowieckich. Tak stopniowo, rok po roku nowa linia SKM aż do końca dekady. Pomimo dużych kosztów (6 mln zł rocznie na jedną linię), choć połowa kosztów się</p>	<p>infrastruktury kolejowej. Dodatkowo należy podkreślić, że w Planie wskazuje się na działania mające na celu poprawę dostępności kolejowej, np. poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej czy współfinansowanie uruchomienia kolei aglomeracyjnej.</p>
---	---



	zwróci.	
43	<p>Większe zaangażowanie (głównie finansowe) Wrocławia w inwestycje kolejowe (nowe przystanki, remont/rewitalizacja LK, powrót pociągów na Dworzec Świebodzki, bezkolizyjne przejazdy kolejowo-drogowe jak Buforowa, Grota-Roweckiego, Poprzeczna), s. 81</p> <p>W tym planie bardzo brakuje chęci udziału władz Wrocławia w inwestycjach kolejowych organizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe (np. remont linii kolejowej nr 143). Co Wrocław powinien robić: wymagać paru ważnych rzeczy, np. budowa osobnych torów dla pociągów miejskich i regionalnych, dobudowa takich przystanków jak Wr. Ołbin na przecięciu z ul. Rychtałską, Browary Piastowskie przed mostami Warszawskimi, Karłowice – między wiaduktem kolejowym na Boya-Żeleńskiego a przejazdem na ul. Czajkowskiego, Wrocław Osiedle Sobieskiego w rejonie magazynu DHL przy ul. Bierutowskiej oraz podnoszenie do poziomu +1 przystanek kolejowy Wrocław</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Stopień udziału przewozów kolejowych w przewozach miejskich jest zaplanowany w skali uznanej za realną przy założeniu realizacji skali rozwoju przewozów aglomeracyjnych oraz modernizacji infrastruktury kolejowej.</p> <p>Dodatkowo należy podkreślić, że w Planie wskazuje się na działania mające na celu poprawę dostępności kolejowej (np. rozbudowę infrastruktury kolejowej w rejonie stacji Wrocław Świebodzki umożliwiającą ponowne włączenie w 2027r. tej stacji do obsługi przewozów regionalnych z kierunków Legnica, Jaworzyny Śląskiej i Wołowa, a także dobudowę drugiego toru na odcinku Wrocław Świebodzki – Wrocław Muchobór).</p>



	<p>Sołtysowice. Potem dogadać się z koleją o korzystny dla miasta, osobny korytarz i nowe przystanki oraz część kosztu remontu istniejących torów kolejowych w granicach miasta.</p> <p>Po co ten udział? Wrocławianie chcą jeździć koleją tradycyjną, autobusy nie wystarczają, tramwaje wszędzie nie dojadą, metra we Wrocławiu nie będzie. Ostatnią nadzieją jest SKM.</p> <p>Jedna i druga strona zapomina o jednej ważnej rzeczy: w granicach Wrocławia leży ok. 100 km sieci kolejowej, PKP PLK ma aż 20 tysięcy(!), my chcemy mieć 50-60 przystanków kolejowych – reszta Polski potrzebuje wielu tysięcy, nam potrzeba powiedzmy 30–40 pociągów. Od lat widzę błędne koło, które trzeba je ZNISZCZYĆ TU I TERAZ!</p>	
44	<p>Brak trybu „Przystanku na życzenie” dla tramwajów</p> <p>Bardzo brakuje wprowadzenia tego trybu przystanków dla tramwajów, a to poważny błąd. „Przystanek na życzenie” jest najtańszym i skutecznym sposobem przyspieszenia tramwajów, a to może zapewnić nie tylko napływ nowych</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Kwestia nadawania trybu "na życzenie" dla poszczególnych przystanków jest zbyt szczegółowa i pozostaje poza zakresem Planu.</p>



	<p>pasażerów w najlepszych środkach masowego transportu, ale również pozwoli zaoszczędzić pieniądze na prąd (odciążenie dzięki brakowi ciągłego zatrzymywania się pojazdu i rozpędu od zera). Pozwoli to też mieć więcej tramwajów na rezerwie, a nawet oddelegować na kursy z większą częstotliwością odjazdów czy na nowe trasy tramwajowe. Obecnie jest taka przeszkoda, że niby Konstale 105NWr przeszkadzają w wprowadzeniu trybu „na życzenie” w mniemaniu MPK i urzędników. Moim zdaniem wystarczy do tych tramwajów wprowadzić odpowiednią lampkę, że pasażer chce wysiąść. A ponieważ w dni wolne ani jednego Konstala nie ma na mieście, to można to powiadomienie, miesiąc-dwa pracy i gotowe!</p>	
45	<p>Podstawowe źródło brakujących pieniędzy na komunikację miejską: odebranie kasy na drogi. PR Urzędu, sprzedaż zbędnych spółek jak Śląsk Wrocław, NFM, Hydropolis, (odzysk 300–400 mln zł).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Brak konkretnego postulatu związanego z przedmiotem konsultacji społecznych.</p>
46	<p>Przyjęcie przedziału kasy z reparacji wojennych od Niemców za II WŚ</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Brak konkretnego postulatu</p>



	(16–20 mld zł, z czego na zbiorkom to będzie z 5–8 mld zł).	związanego z przedmiotem konsultacji społecznych.
47	Chciałbym, aby Urząd Wrocław wraz z PKP i marszałkiem przyspieszyli powstawanie nowych przystanków PKP na terenie miasta wraz z zaplanowaniem i zwiększeniem częstotliwości przejazdów pociągów KD na terenie miasta, jest to JEDYNA przyszłość transportowa dla naszego miasta (idźmy w kierunku rozwiązań komunikacyjnych, które pokazują nasi zachodni sąsiedzi w Berlinie, gdzie są 3 rodzaje pojazdów poruszających się po torach – wszystko w ramach jednej karty Urban/MPK).	Opinia częściowo uwzględniona Miasto współfinansuje uruchomienie kolei aglomeracyjnej.

Pozostałe opinie dot. Planu Transportowego

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
1	Wrocławskie ruchy miejskie przygotowały w minionym roku społeczny Wrocławski Program Tramwajowy 2.0, zakładający ambitniejsze działania na rzecz rozwoju infrastruktury tramwajowej. Zwracam się z wnioskiem o poszerzenie analiz konsultowanego planu o trzy warianty realizacji	Opinia nieuwzględniona Scenariusze rozwojowe przygotowane w ramach konsultowanego Planu oparte zostały na realnych założeniach, dokumentach strategicznych i planach rozwojowych Miasta. Podstawą zakresu uwzględnienia nowych inwestycji tramwajowych



<p>propozycji ze społecznego WPT (który dostępny jest na stronie internetowej) jako scenariuszy alternatywnych dla planu tramwajowo-autobusowego przygotowanego przez Urząd Miejski.</p>	<p>do opracowanego Planu transportowego był Wrocławski Program Tramwajowy 2.0. Opracowanie to w sposób kompleksowy analizuje poszczególne inwestycje tramwajowe, wg szerokiej gamy kryteriów (szczegółowe informacje są na stronie internetowej). Wynikiem opracowania są rekomendacje dotyczące uwzględnienia pięciu nowych tras tramwajowych, które mają swoje odzwierciedlenie w opracowanym Planie transportowym. Wskazane opracowanie tzw. społecznego WPT skupia się wyłącznie na aspektach finansowania, nie bierze pod uwagę szeregu innych kryteriów: społecznych, przestrzennych, komunikacyjnych itp., w związku z tym opiera się na niepełnych założeniach i analizach. Warto przy tym podkreślić, że wskazane w tzw. społecznym WPT inwestycje zostały także przeanalizowane w WPT 2.0, w ramach analizy wielokryterialnej.</p>
--	--



		Co istotne, po uwzględnieniu poszczególnych kryteriów analizy, nie zostały w części rekomendowane do realizacji do 2027 r.
--	--	--

Pozostałe opinie

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Departamentu Infrastruktury i Transportu
1	Mieszkańcy Osiedla Kozanów uważają, że obecne przebiegi tras linii tramwajowych nr 31 i 32 powinny zostać zmodyfikowane. Mieszkańcy tegoż osiedla uważają, iż jedna z tych linii powinna zostać poprowadzona w taki sposób, który umożliwi im bezpośredni dojazd do Rynku i Galerii Dominikańskiej. Jest to szczególnie ważne dla osób z niepełnosprawnościami, które chcąc dostać się do wskazanych lokalizacji są zmuszeni przesiąść się na inną linię lub pokonać pieszo odległość, która niejednokrotnie jest dla nich niemożliwe do przebycia. Postulatem Mieszkańki Osiedla Kozanów jest zatem przetrasowanie jednej z linii tramwajowych, 31 lub 32.	Opinia nieuwzględniona W Planie definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Nadto należy podkreślić, że kwestia tras linii 31 i 32 uzależniona jest od krańcówek na Kozanowie/ Tarczyński Arena i Gaj, do których mogą dojeżdżać wyłącznie tramwaje dwukierunkowe. Liczba tego typu taboru uniemożliwia wprowadzanie większych zmian dla tramwajów na Kozanowie i na Gaju.
2	Mieszkancka Osiedla Kozanów przedstawiła problem mieszkańców,	Opinia nieuwzględniona Połączenie Kozanowa z Dworcem



	<p>który polega na braku bezpośredniego połączenia osiedla z dworcem kolejowym „Dworzec Główny”. Tramwaje oraz autobusy dojeżdżające w pobliże dworca kolejowego nie są dla wszystkich satysfakcjonujące, w szczególności dla osób z niepełnosprawnościami. Podkreślono także, iż linia autobusowa nr 104 jeździ ze zbyt małą częstotliwością, aby sprostać preferencjom mieszkańców tegoż osiedla. Postulatem jest zatem utworzenie nowego, bezpośredniego połączenia z dworcem kolejowym Wrocław Główny.</p>	<p>PKP/ PKS zapewniają tramwaje linii 31 i 32. Trzeba pamiętać, że infrastruktura przy Dworcu PKP uniemożliwia podjazd tramwajów bliżej peronów stacji kolejowej. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie uwzględniając zidentyfikowany popyt na transport zbiorowy skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>
3	<p>Istnieje obawa, że po uruchomieniu trasy tramwajowej przez Popowice przetrasowana zostanie linia autobusowa C, co negatywnie wpłynęłoby na jakość połączeń osiedla Kozanów z innymi częściami Wrocławia.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W Planie definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.</p>



4	<p>Nieuzasadnione modyfikacje rozkładów jazdy wprowadzają chaos, a autobusy odjeżdżają z Kozanowa o tej samej godzinie, w tym samym kierunku.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Rozkłady jazdy to zbyt szczegółowa kwestia leżąca poza zakresem Planu, niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przeanalizowane w celu optymalizacji połączeń komunikacyjnych.</p>
5	<p>Propozycja uruchomienia linii okólnej, łączącej Złotniki, Stabłowice i Pracze Odrzańskie w związku z problemem komunikacyjnym mieszkańców zamieszkujących osiedle w oddaleniu od ul. Kosmonautów, która bez wątpienia jest dobrze skomunikowana z centrum miasta. Linia autobusowa 102 nie rozwiązuje potrzeby skomunikowania osiedla z centrum miasta, gdyż autobusy na tej linii są notorycznie opóźnione i dojazd do centrum, łącznie z dojściem do przystanku i oczekiwaniem na spóźniony autobus, trwa niejednokrotnie około 1,5h. Należy zatem zwiększyć częstotliwość kursów na linii 102 i 103. Pomysłem na rozwiązanie problemów komunikacyjnych wewnątrz osiedla jest utworzenie linii okólnej, która</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Infrastruktura wielu ulic na Złotnikach i na Stabłowicach uniemożliwia kursowanie linii autobusowych (szerokość jezdni). Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta. W ostatnim okresie uruchomiono linię okólną na Nowych Żernikach, ale zainteresowanie nią linią było praktycznie zerowe. Obecne linie 101, 102 i 148 zapewniają połączenia z Osiedla Złotniki czy Stabłowice do komunikacji</p>



	połączy np. stację kolejową w Praczach Odrzańskich z Żernikami lub Leśnicą	tramwajowej na ulicy Kosmonautów. Podobnie linie 117, 123, 137, 138, 917, 923, 937, 938, 948. 958 zapewniają dojazd z okolicznych osiedli Leśnicy do pętli tramwajowej przy ul. Średzkiej.
6	Mieszkańcy postulują wydłużenie linii autobusowej, która kończy się na Leśnicy w kierunku Ratynia, lub część kursów danej linii.	Opinia nieuwzględniona Opinia zbyt szczegółowa. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta. Niemniej przy większych zmianach w rozkładach jazdy dla grupy linii obsługującej rejon Leśnicy rozważona zostanie możliwość zamieszczenia informacji o możliwości kontynuacji podróży z linii 123 na linie 117 lub 917 lub na odwrót, gdy ten sam autobus obsługuje przedmiotowe linie.
7	Brak porozumienia Gminy Wrocław z organizatorami i operatorami kolejowymi z Gminą Czernica	Opinia częściowo uwzględniona Gmina Wrocław współpracuje z



	<p>powoduje duże trudności. Transport zbiorowy we Wrocławiu powinien być oparty o transport kolejowy, a dworce kolejowe powinny stanowić kluczowe punkty przesiadkowe. Według mieszkańców tegoż osiedla funkcjonowanie takiego porozumienia miałyby wielu zwolenników i ułatwiłoby to codzienne podróże wielu wrocławian i wrocławianek (przywołany został tutaj problem z rozmieszczeniem szkół licealnych we Wrocławiu, które w większości znajdują się w południowych i wschodnich dzielnicach miasta, zatem uczniowie zamieszkujący osiedla zachodnie są zmuszeni niejednokrotnie do długich podróży, niejednokrotnie docierają oni do tych szkół samochodami osobowymi, gdyż odwożą ich wtedy rodzice).</p>	<p>Gminą Czernica w zakresie transportu zbiorowego. Miasto współfinansuje uruchomienie kolei aglomeracyjnej.</p>
8	<p>Postulat uporządkowania roweru miejskiego (częstsze niż dotychczas rozmieszczanie rowerów pomiędzy stacjami, co zwiększy dostępność pojazdów w godzinach szczytu).</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Kwestia roweru miejskiego leży poza zakresem Planu.</p>
9	<p>Wspaniale, że przy ul. Kamiennogórskiej powstał długo wyczekiwany parking typu</p>	<p>Opinia nieuwzględniona Kwestia opłat parkingowych leży poza zakresem Planu.</p>



	<p>Park&Ride. Tego typu parkingi są strategiczne dla miasta i powinno ich powstać jeszcze więcej. Wjazd na taki parking nie powinien być ograniczony wyłącznie dla osób posiadających URBANCARD.</p> <p>Obecnie wiele osób pracuje zdalnie (z domu) lub hybrydowo. Takie rozwiązanie powoduje, że wielu mieszkańców miasta nie podróżuje codziennie do miejsca pracy, lecz np. 2 razy w tygodniu. Zmiany trybu pracy, jakie zaszły w ostatnich dwóch latach, powodują, że wykup URBANCARD jest dla wielu osób niepotrzebny i staje się finansowo nieopłacalny. Zatem na terenie parkingu należy rozszerzyć formy płatności za postój samochodu osobowego, np. umożliwiając zapłatę za jednorazowy postój kartą płatniczą w specjalnym biletomacie.</p>	
10	<p>Wnioskuje, jako mieszkanka Pracz Odrzańskich, osoba niepracująca w centrum miasta, o stworzenie okólnej linii autobusowej umożliwiającej połączenie satelitarnych osiedli i dostęp do linii tramwajowych i kolejowych na obrzeżach miasta.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Plan ma charakter krótkoterminowy, zakłada się w nim realny rozwój sieci tramwajowych i autobusowych do 2027 r. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem</p>



		zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.
11	<p>Jak miasto chce rozwiązać problem przejazdów kolejowych, a konkretnie przejazdu kolejowego na ul. Chociebuskiej, Gądów–Kuźniki? Osiedla są coraz bardziej zakorkowane. Dodatkowo dużym problemem jest częstotliwość kursowania autobusów. Albo jeżdżą stadami albo w ogóle wypadają z kursu. Brakuje synchronizacji. Brakuje też wizji rozwoju transportu kolejowego jako wsparcia transportu miejskiego. Co z biletem aglomeracyjnym, większą ilością przystanków?</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Gmina Wrocław nie bierze udziału w budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej. Prowadzi rozmowy i współfinansuje działania mające na celu uruchomienie kolei aglomeracyjnej.</p>
12	<p>Mieszkancka zwróciła uwagę, że zmiana trasy linii nr 144 pozbawiła mieszkańców okolic pętli na ul. Wojszyckiej możliwości podróżowania komunikacją miejską. Obecna częstotliwość autobusu linii nr 126 jest niewystarczająca i zmusza starsze osoby oraz dzieci do podróży pieszych do przystanku przy szkole</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Rozkłady jazdy to zbyt szczegółowa kwestia leżąca poza zakresem Planu. Wprowadzona zmiana przebiegu linii 144 wynikała z wniosku właściwej Rady Osiedla, niemniej jednak zgłoszone opinie zostaną przeanalizowane w celu</p>



<p>podstawowej, co jest ogromnym utrudnieniem. Mieszkanka zwróciła uwagę, że trasa linii nr 126 nie zapewnia dojazdu do miejsc takich jak: lekarz lub sklep. Dodatkowo Rozmówczynie uważa, że zmuszanie do przesiadki osób starszych jest niewłaściwe. Zwrócona została także uwaga, że działania miasta w kierunku ułatwień dla osób starszych są niewystarczające co powoduje dużą frustrację wśród tych osób.</p>	<p>optymalizacji połączeń komunikacyjnych. Plan transportowy wskazuje wyłącznie korytarze transportu zbiorowego.</p>
--	--



PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje miały na celu zebranie opinii mieszkańców i mieszkanki na temat Planu Transportowego Wrocławia. Ich uczestnicy i uczestniczki wyrażali swoje zdanie przez e-formularz opinii oraz podczas spotkania konsultacyjnego, e-spotkania dla rad osiedli i w czasie dyżuru telefonicznego.

Najważniejsze kwestie, które podniesiono, to:

1. Konieczny jest rozwój kolei aglomeracyjnej. Jednostka UM wyjaśniła, że w Planie wskazuje się na działania mające na celu poprawę dostępności kolejowej, np. poprzez rozbudowę infrastruktury kolejowej czy współfinansowanie uruchomienia takiej kolei. Zaznaczono jednak, że miasto nie bierze udziału w budowie i przebudowie infrastruktury kolejowej. Prowadzi natomiast rozmowy i współfinansuje działania mające na celu uruchomienie kolei aglomeracyjnej.
2. Zdaniem mieszkańców i mieszkanki konieczne jest przywrócenie biletu aglomeracyjnego. W dokumencie wskazuje się na konieczność integracji biletowej. Rozwiązania uwzględniające integrację taryfową transportu miejskiego i kolejowego są i mają być preferowane, jednak nie są uzależnione jedynie od decyzji władz Wrocławia.
3. Należy budować trasy tramwajowe. W odpowiedzi na ten postulat wyjaśniono, że Plan Transportowy uwzględnia całość inwestycji wskazanych w Programie Tramwajowym 2.0. do 2027 r. Plan Transportowy zakłada nowe inwestycje, które są realizowane bądź planowane, m.in. TAT Nowy Dwór, trasę tramwajową na Swojczyce czy



trasę autobusowo-tramwajową na Jagodno (pierwszy etap to budowa trasy autobusowej). Definiuje się jednak wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Korytarze transportu zbiorowego określone zostały w dokumencie z uwzględnieniem zidentyfikowanego popytu na transport zbiorowy, skorelowany z obecnymi uwarunkowaniami funkcjonowania transportu zbiorowego i zagospodarowania miasta.

4. Postulowano linie autobusowe na konkretnych obszarach (przez osiedla lub łączące wybrane osiedla). Część postulatów jest niemożliwa do spełnienia ze względu na istniejącą infrastrukturę na danym obszarze, np. niewystarczającą szerokość jezdni. Ponadto w Planie definiuje się wyłącznie korytarze transportowe, a nie przebieg konkretnych tras linii komunikacyjnych. Wskazane jednakże szczegółowe propozycje przekazane zostaną do odpowiednich jednostek Urzędu Miejskiego celem przeanalizowania.
5. Zgłaszano zapotrzebowanie na nowe stacje rowerowe w różnych częściach miasta, jednak kwestia lokalizacji poszczególnych stacji rowerowych leży poza zakresem Planu transportowego. Zgłoszone opinie zostaną przekazane i przeanalizowane przez odpowiednie jednostki Urzędu Miejskiego Wrocławia.
6. Doprecyzowano konkretne zapisy pod względem redakcyjnym bądź terminologicznym lub zgodności z najnowszymi ustaleniami. Większość tych propozycji wdrożono do dokumentu.

Dodatkowe informacje

Plan transportowy został przygotowany przez firmę REFUNDA Maciocha i Wspólnicy spółka komandytowa. Wykonawca we współpracy z jednostkami miejskimi przygotował zarówno projekt Planu, który poddano konsultacjom, jak i odpowiadał za analizę wszystkich zgłoszonych w toku konsultacji opinii i przygotowanie odpowiedzi do nich. Szczegółowe odniesienia do nich zawarto



w tabelach zamieszczonych w rozdziale “Zestawienie opinii” niniejszego raportu.

Partnerzy lokalni

Partnerem konsultacji były Rady Osiedli we Wrocławiu. Ich przedstawiciele uczestniczyli w spotkaniu konsultacyjnym, a dodatkowo Rady pomagały w przekazywaniu mieszkańcom i mieszkankom informacji o konsultacjach oraz wsparły promocję procesu konsultacyjnego.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Departament Inwestycji i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie merytoryczne: Grupa Refunda

Realizator: Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich);

Opracowanie raportu: Iwona Nowak, Maria Rudnicka-Myślicka (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie Procesów Konsultacji Społecznych na terenie Gminy Wrocław w latach 2020–2022” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław miasto spotkań



STOWARZYSZENIE
ŻÓŁTY PARASOL



