



Jaki będzie plan transportowy dla Wrocławia?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

ZAŁĄCZNIK 1 – NOTATKA ZE SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO

Informacje o spotkaniu

Miejsce spotkania: Urząd Miejski, pl. Nowy Targ 1-8, s. 215

Termin spotkania: 15.09.2022 r. (czwartek), godz. 17:30–19:00

Liczba uczestników: 5

Prezentacja merytoryczna: Paulina Stopka (Refunda), Mateusz Osuchowski (Refunda)

Wsparcie: Sławomir Gonciarz (Departament Infrastruktury i Transportu), Katarzyna Kłos (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne), Łukasz Błądek (Biuro Zrównoważonej Mobilności), Krzysztof Ziental (Wydział Partycypacji Społecznej)

Moderator/ka: Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich), Marcin Dymek (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Przebieg spotkania

1. Przywitanie uczestników i przedstawienie agendy spotkania;
2. Przedstawienie form i terminów konsultacji;
3. Prezentacja założeń Planu Transportowego;
4. Dyskusja i pytania od uczestników;
5. Przypomnienie form konsultacji oraz zakończenie spotkania.



Pytania zadane podczas spotkania, na które odpowiadano na bieżąco:

- Na podstawie którego modelu transportowego powstał Plan?
- W jaki sposób zostały naniesione korekty dotyczące potoku pasażerów?
- Na jakiej podstawie obliczono zmniejszającą się liczbę studentów?
- Na których odcinkach przewidziano wzrosty na liniach kolejowych?
- Z jakiego powodu założono spadek liczby uczniów szkół podstawowych i szkół dojeżdżających do centrum? Sugerowano, że liczba uczniów jest niedoszacowana.
- Plan jest "odklejony od rzeczywistości", ramy które zostały narzucone temu dokumentowi, nie mają poparcia w faktach (szczególnie chodzi o spadek podróży samochodami). Zatem założone cele nie zostaną osiągnięte. Dokument powinien zostać napisany od nowa.
- Na jakiej podstawie zakłada się wzrost liczby pasażerów komunikacji zbiorowej na ul. Powstańców Śląskich, skoro nie jest możliwy wzrost liczby pojazdów, która pomieszczą się na tej trasie. Takie założenie jest zatem nierealne.
- Na jakiej podstawie zakłada się wzrost średniej prędkości tramwaju?
- Jak jest rozumiane ITS i jaka jest jego rola w Planie Transportowym?
- Dlaczego transport kolejowy jest lekceważony jako środek transportu w mieście?
- Dlaczego spadek liczby płatnych miejsc parkingowych jest traktowany jako zjawisko pozytywne?
- Dlaczego kolej nie jest uwzględniona w Planie Transportowym?
- Kto jest autorem założenia, że Gmina nie ma wpływu na organizację transportu kolejowego?
- W jaki sposób rozmawiać o rozwoju kolei, skoro wizja w Planie



Transportowym opiera się wyłącznie na wykorzystaniu tramwajów i autobusów.

- Jakie dwa scenariusze finansowania kolei aglomeracyjnej we Wrocławiu są rozważane? (Pytanie w trybie dostępu do informacji publicznej).
- Czy będą wprowadzane autobusy elektryczne i na jakich odcinkach? Czy Rada Osiedla może wnioskować o wprowadzenie elektrycznych pojazdów na kolejnej linii?
- Dlaczego cele poprzedniego Planu Transportowego nie zostały zrealizowane i czy wyciągnięto z tego wnioski?

ZAŁĄCZNIK 2 – NOTATKA Z E-SPOTKANIA DLA RAD OSIEDLI

Informacje o spotkaniu

Miejsce spotkania: Platforma Zoom

Termin spotkania: 20.09.2022, godz. 17:30–19:00

Liczba uczestników: 25

Prezentacja merytoryczna: Paulina Stopka (Refunda), Mateusz Osuchowski (Refunda)

Wsparcie: Sławomir Gonciarz (Departament Infrastruktury i Transportu), Katarzyna Kłós (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne), Łukasz Błądek (Biuro Zrównoważonej Mobilności), Krzysztof Ziental (Wydział Partycypacji Społecznej)

Moderator/ka: Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)



Dodatkowe informacje

Na spotkanie zostali zaproszeni przedstawiciele samorządów osiedlowych. Zaproszenie zostało wysłane pocztą elektroniczną, dodatkowo przekazaliśmy informacje wykorzystując portal Facebook. Każde Osiedle było reprezentowane przez 1 osobę.

Przebieg spotkania

1. Przywitanie uczestników i przedstawienie agendy spotkania;
2. Przedstawienie form i terminów konsultacji;
3. Prezentacja założeń Planu Transportowego;
4. Dyskusja i pytania od uczestników;
5. Przypomnienie form konsultacji oraz zakończenie spotkania.

Pytania zadane podczas spotkania, na które odpowiedziano na bieżąco:

- Czy opinie można dostarczyć e-mailem czy trzeba osobiście?
- Dlaczego osiedla na Wielkiej Wyspie zostały pominięte w analizie?
- Co się kryje pod hasłem "Dalsza konsekwentna polityka parkingowa miasta"?
- Jak Państwo chcą wprowadzać i egzekwować opłaty za parkowanie?
- Dlaczego brakuje węzła miejsko-aglomeracyjnego na Maślicach?
Został on zaplanowane w Studium.
- Dlaczego lokalizacja nowych przystanków kolejowych nie została uwzględniona?
- Dlaczego w Planie nie pojawiła się kwestia biletu aglomeracyjnego?
- Czy w Planie Transportowym zostanie ujęty tramwaj wodny?
- Brakuje linii autobusowych kursujących w kierunkach północ – południe oraz linie ogólne.



- Czy Gmina Wrocław będzie kupować autobusy elektryczne i wodorowe?
- Czy jest możliwość rozwoju linii autobusowych okólnych z Leśnicy?
- Czy jest możliwość zwiększenia częstotliwości kursów linii 105?
- Dlaczego, przygotowując Plan Transportowy, oparto się o dane z badania ruchu z 2018 r.?
- Dlaczego używane jest określenie “Tramwaj na Jagodno”, skoro w najbliższej perspektywie przewidywany jest raczej autobus?
- W jaki sposób uwzględniono liczbę migrantów i uchodźców, która może jeszcze wzrosnąć? Czy w proponowanym modelu bierze się to pod uwagę?
- Czy analizowano stopień wykorzystania już istniejących parkingów typu Park&Ride? Doświadczenie pokazuje, że są wykorzystywane.
- Wniosek o przywrócenie prac w sprawie linii tramwajowej na Ołtaszyn.
- W jaki sposób będzie realizowany Plan Transportowy? Brakuje tutaj planu inwestycyjnego, który pozwoli mieć pewność, że założenia Planu Transportowego będą zrealizowane.
- W którą stronę będzie kursował nowy tramwaj z Popowic? Od kiedy będzie on kursował?
- Na grafikach ujętych w Planie należy stosować lepszą skalę, pokazującą realne wzrosty przewozów.
- Czy istnieją inne metody obliczania udziału transportu zbiorowego w mobilności niż te przedstawione w Planie Transportowym? Szczególnie, że w przyszłym roku będą nowe badania ruchu.
- W jaki sposób są brani pod uwagę w modelu studenci?
- Dlaczego na rysunkach dotyczących linii tramwajowych brakuje odcinka trakcji na ul. Kościuszki (od ul. Pułaskiego do ul. Traugutta)?
- Prośba o lepsze uwzględnienie potrzeb transportowych mieszkańców Przedmieścia Oławskiego.



- Na początku prezentacji zabrakło wspomnienia, że te wszystkie zagadnienia były badane i konsultowane, zostały zapisane w dokumentach: Polityka Mobilności Wrocławia (w formie uchwały), Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, Panel Obywatelski, Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska.
- Chciałbym tylko dodać, że jestem rozczarowany słabym zaangażowaniem Miasta w rozwój kolei miejskiej (aglomeracyjnej). Za wolno to wszystko się toczy. Kolej powinna być traktowana jako główny środek transportu obok tramwaju. Kolej obsługuje ruch podmiejski (obecnie chyba 250 tys. aut dziennie wjeżdżających do miasta). Oczywiście rozumiem, że Miasto nie jest tutaj głównym inwestorem, ale powinno być współinwestorem oraz lobbystą.

ZAŁĄCZNIK 3 – NOTATKA Z DYŻURÓW TELEFONICZNYCH

Rozmowa 1 – 7 września 2022 r.

Godzina: 9:29

Telefon od: Mieszkanki Osiedla Złotniki we Wrocławiu

Temat wniosku: parking Park&Ride przy ulicy Kamiennogórskiej

Treść wniosku:

Mieszkanka Osiedla Złotniki wyraziła zadowolenie, iż przy ul.

Kamiennogórskiej powstał długo wyczekiwany parking typu Park&Ride.

Uważa również, że tego typu parkingi są strategiczne dla Miasta i powinno ich powstać jeszcze więcej. Jednocześnie wyraża ona swoje niezadowolenie z powodu dostępnych form płatności za korzystanie z tego miejsca. Według Niej, oraz pozostałych mieszkańców tego osiedla, wjazd na parking nie powinien być ograniczony wyłącznie dla osób posiadających URBANCARD.



Podkreślono także, iż obecnie wiele osób pracuje zdalnie (z domu) lub hybrydowo. Takie rozwiązanie powoduje, iż wielu mieszkańców Miasta nie podróżuje codziennie do miejsca pracy, lecz np. dwa 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. Mieszkańcy osiedla Złotniki postulują zatem, aby na terenie tego parkingu rozszerzyć formy płatności za postój samochodu osobowego, np. umożliwiając zapłatę za jednorazowy postój kartą płatniczą w specjalnym biletomacie.

Rozmowa 2 – 8 września 2022 r.

Godzina: 8:16

Telefon od: przedstawiciel Rady Osiedla – Przedmieście Świdnickie

Temat wniosku: zapytanie w kwestii zaplanowanego e-spotkania z Radami Osiedli

Treść wniosku:

Telefon został wykonany w celu doprecyzowania informacji odnośnie zaplanowanego spotkania z Radami Osiedli na dzień 20 września 2022 r.

Rozmowa 3 – 8 września 2022 r.

Godzina: 8:32

Telefon od: Mieszkanki Osiedla Kozanów we Wrocławiu

Temat wniosku: postulat o zmianę przebiegu linii nr 31 lub 32; zapewnienie bezpośredniego połączenia z placem Dominikańskim i dworcem kolejowym „Wrocław Główny”; wniosek o pozostawienie obecnego przebiegu linii autobusowej C; wyrażenie niezadowolenia z powodu częstych zmian rozkładów jazdy

Treść wniosku:

Mieszkanka Osiedla Kozanów wniosła cztery uwagi do obecnie funkcjonującego systemu komunikacji miejskiej we Wrocławiu.



1. Mieszkańcy Osiedla Kozanów uważają, iż 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 zmuszone przesiąść się na inną linię lub pokonać pieszo odległość, która niejednokrotnie jest dla nich niemożliwe do przebycia. Postulatem Mieszkanki Osiedla Kozanów jest zatem przetrasowanie jednej z linii tramwajowych, 31 lub 32.
2. Mieszkanka Osiedla Kozanów przedstawiła problem mieszkańców, 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 Mieszkanki Osiedla Kozanów jest zatem utworzenie nowego, bezpośredniego połączenia z dworcem kolejowym „Wrocław Główny”.
3. Mieszkanka Osiedla Kozanów wyraziła swoją obawę, że po uruchomieniu trasy tramwajowej przez Popowice przetrasowana zostanie linia autobusowa C, co negatywnie wpłynęłoby na jakość połączeń mieszkańców osiedla Kozanów z innymi częściami Wrocławia. Postulatem Mieszkanki Osiedla Kozanów jest zatem utrzymanie obecnego przebiegu linii autobusowej C.
4. Mieszkanka Osiedla Kozanów wyraziła niezadowolenie z powodu bardzo częstych, według niej nieuzasadnionych modyfikacji rozkładów jazdy, które wprowadzają chaos. Dodatkowo zwrócona została uwaga na autobusy odjeżdżające z tego osiedla o tej samej



godzinie, w tym samym kierunku. Mieszkanka Osiedla Kozanów zwraca się z prośbą o wyjaśnienie częstych zmian rozkładów jazdy.

Rozmowa 4 – 8 września 2022 r.

Godzina: 9:34

Telefon od: Mieszkanki Osiedla Stabłowice we Wrocławiu

Temat wniosku: poprawa komunikacji pomiędzy zachodnimi osiedlami Wrocławia; wydłużenie linii autobusowej do Ratynia; postulat integracji biletów komunikacji miejskiej z biletami kolejowymi w obszarze miasta; kolej aglomeracyjna.

Treść wniosku:

Mieszkanka Osiedla Stabłowice poruszyła cztery ważne dla mieszkańców tego obszaru Wrocławia kwestie.

1. Propozycja uruchomienia linii okólnej, łączącej Złotniki, Stabłowice i Pracze Odrzańskie. Powodem takiej petycji jest problem komunikacyjny mieszkańców zamieszkujących osiedle w oddaleniu od ulicy Kosmonautów, która bez wątpienia jest dobrze skomunikowana z centrum miasta. Wskazuje się tutaj, iż pomimo funkcjonowania linii autobusowej 102 nie rozwiązuje ona problemu potrzeby skomunikowania tego osiedla z centrum miasta, gdyż zgodnie z obserwacjami mieszkańców autobusy na tej linii są notorycznie opóźnione i dojazd do centrum, łącznie z dojściem do przystanku i oczekiwaniem na opóźniony autobus trwa niejednokrotnie około 1,5h. Postulatem mieszkańców Osiedla Stabłowice jest zatem zwiększenie częstotliwości kursów autobusów na linii 102 i 103. Pomysłem na rozwiązanie problemów komunikacyjnych wewnątrz osiedla według mieszkańców jest utworzenie linii okólnej, która połączy np. stację kolejową w Praczech Odrzańskich z Żernikami lub Leśnicą



2. Mieszkańcy postulują o wydłużenie linii autobusowej, która kończy się na Leśnicy w kierunku Ratynia, lub część kursów danej linii.
3. Mieszkancka Osiedla Stabłowice przedstawiła swoje rozczarowanie z powodu braku porozumienia Gminy Wrocław z organizatorami i operatorami kolejowymi. Według Rozmówczyni transport zbiorowy we Wrocławiu powinien być oparty o transport kolejowy, a dworce kolejowe powinny stanowić kluczowe punkty przesiadkowe. Według mieszkańców tegoż osiedle 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). Rozwiązanie polegające na integracji komunikacji miejskiej z transportem kolejowym usprawniłoby i przyspieszyłoby przemieszczanie się pomiędzy osiedlami i w dużym stopniu ograniczyłoby liczbę codziennych podróży samochodami osobowymi.
4. Postulat utworzenia kolei aglomeracyjnej, która według Rozmówczyni byłaby rozwiązaniem wielu istniejących obecnie problemów komunikacyjnych.
5. Postulat uporządkowania Roweru Miejskiego (częstsze niż dotychczas rozmieszczanie rowerów pomiędzy stacjami, które zwiększy dostępność do rowerów w godzinach szczytu).

Rozmowa 5 – 9 września 2022 r.

Godzina: 8:45

Telefon od: Mieszkaniec Osiedla Stabłowice we Wrocławiu



Temat wniosku: poprawa komunikacji pomiędzy zachodnimi osiedlami Wrocławia; postulat integracji biletów komunikacji miejskiej z biletami kolejowymi w obszarze miasta; kolej aglomeracyjna.

Treść wniosku:

Mieszkaniec Osiedla Stabłowice poruszył cztery ważne dla mieszkańców tego obszaru Wrocławia kwestie.

1. Propozycja uruchomienia linii okólnej, łączącej Złotniki, Stabłowice i Pracze Odrzańskie. Powodem takiej petycji jest problem komunikacyjny mieszkańców zamieszkujących osiedle w oddaleniu od ulicy Kosmonautów. Pomysłem na rozwiązanie problemów komunikacyjnych wewnątrz osiedla według mieszkańców jest utworzenie linii okólnej, która połączy np. stację kolejową w Praczech Odrzańskich z Żernikami lub Leśnicą
2. Konieczność integracji komunikacji miejskiej z transportem kolejowym, co usprawniłoby i przyspieszyłoby przemieszczanie się pomiędzy osiedlami i w dużym stopniu ograniczyłoby liczbę codziennych podróży samochodami osobowymi.
3. Postulat utworzenia kolei aglomeracyjnej.
4. Powrót do możliwości podróżowania na biletach zapisanych na URBANCARD pociągami w ramach Miasta Wrocławia.

Rozmowa 6 – 9 września 2022 r.

Godzina: 8:56

Telefon od: Mieszkanka osiedla Krzyki - Partynice

Temat wniosku: brak przejazdów linii nr 144 przez pętle autobusową na ul. Wojszyckiej

Treść wniosku:

Mieszkanka 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 podstawowej, co jest ogromnym utrudnieniem. Mieszkanca zwróciła uwagę, że trasa linii nr 126 nie zapewnia dojazdu do miejsc takich jak: lekarz lub sklep. Dodatkowo Rozmówczyni 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.

Rozmowa 7 – 23 września 2022 r.

Godzina: 14:03

Telefon od: Mieszkanca osiedla Krzyki - Partynice

Temat wniosku: brak przejazdów linii nr 144 przez pętlę autobusową na ul. Wojszyckiej

Treść wniosku:

Mieszkanca 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 podstawowej, co jest ogromnym utrudnieniem. Mieszkanca zwróciła uwagę, że trasa linii nr 126 nie zapewnia dojazdu do miejsc takich jak: lekarz lub sklep.

ZAŁĄCZNIK 4 – PRZESŁANE MAILE

E-mail nr 1

Szanowni Państwo,

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 propozycji ze społecznego WPT -

<https://www.akcjamiasto.org/wroclawski-program-tramwajowy-2-0/> - jako scenariuszy alternatywnych dla planu tramwajowo-autobusowego przygotowanego przez Urząd Miejski.

Z poważaniem,

Piotr Szymański

niedakh@gmail.com

E-mail nr 2

Wniosek do Planu transportowego.

Apeluję o uruchomienie linii autobusowej dookólnej dla całej dużej Leśnicy (w tym Stabłowice, Żłotniki, Nowe Żerniki) oraz Prac. Do rozważenia objęcie osiedla Maślice.

Wylimitowanie problemów na liniach 102 i 103, które przyjeżdżając z centrum miasta nie są zwykle punktualne w szczycie.

Linia dookólna powinna rozwiązywać następujące potrzeby:

1. Dowożenie mieszkańców całej Leśnicy do najbliższych przystanków tramwajowych w linii na ul. Kosmonautów (bez spóźniania się).

2. Potrzeba dowożenia mieszkańców z głębi osiedla do najbliższych położonych przystanków/dworców kolejowych takich jak Pracze Odrzańskie, Leśnica, Stadion, Żerniki.

3. Integracja osiedla Leśnica z mieszkańcami: dostęp mieszkańców do różnych usług znajdujących się na osiedlu (np. mieszkaniac Złotnik 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 potrzebę dojeżdżania do tych usług nie tylko transportem prywatnym ale również publicznym.

Linia dookólna może powstać jako przekształcenie jednej z istniejących linii np. 102 i 103. Jestem przekonany że taka linia przyczyni się do realizacji celu: zwiększenie udziału podróży środkami nie-samochodowymi.

Mariusz Jasiński

Radny Osiedla Leśnica – Złotniki

Przewodniczący Komisji Mobilności, Komunikacji i Bezpieczeństwa

E-mail nr 3

Jestem rozczarowany wolnym rozwojem kolej miejskiej na terenie miasta Wrocławia oraz powiatów sąsiednich. Plan transportowy zakłada w kolejnych czterech latach status quo jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów przez kolej. Jest to tragiczna konstatacja.

Apeluję o większe zaangażowanie Miasta w rozwój kolej miejskiej, która jest najszybszym środkiem transportu publicznego wymienionym w Planie transportowym. A przypomnę wymaganie 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".

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:

1. Lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta.
2. Zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego.
3. Uruchomienie Dworca Świebodzkiego.



4. Wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min.

5. Budowę bezkolizyjnych skrzyżowań ulice/torowisko kolejowe.

Miasto nie powinno być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu działania takiej kolej, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.

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 linii 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 i cała aglomeracja. Te pieniądze Miasto posiada, wydaje je głównie na budowę nowych dróg i poszerzanie obecnych.

Odsyłam Państwa do wywiadu z dr inż. Igor Gisterek (pracownikiem naukowym Politechniki Wrocławskiej) który został opublikowany w roku 2015

(<https://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/7,35771,18307915,kolej-miejska-tego-w-roclaw-potrzebuje-i-ma-na-wyciagniecie.html>). Jakie 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 dwa podziemne przystanki w centrum miasta (np. Plac Dominikański, Plac Grunwaldzki).

<https://www.akcjamiasto.org/szybka-kolej-jak-najszybciej/>

Mariusz Jasiński



Radny Osiedla Leśnica – Złotniki

Przewodniczący Komisji Mobilności, Komunikacji i Bezpieczeństwa

E-mail nr 4

Dzień dobry

Chciałam przekazać moje uwagi.

Jak miasto chce rozwiązać problem przejazdów kolejowych, a konkretnie przejazdu kolejowego na 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 biletami aglomeracyjnymi, większą ilością przystanków?

Z poważaniem

--

Aleksandra Erbert

Rada Osiedla Gądów - Popowice Płd.

E-mail nr 5

Apeluję o uruchomienie linii autobusowej Leśnica - Lotnisko - Grabiszyn.

Linia ta powinna rozwiązywać następujące potrzeby:

1. Połączenie osiedla Leśnica z lotniskiem wykorzystując najkrótszą drogę (nowa ulica 11 listopada, Brzezińska).
2. Połączenie całego zachodniego Wrocławia z lotniskiem poprzez linię tramwajową na Kosmonautów i przesiadkę na przystanku Kosmonautów Szpital na nową linię autobusową.
3. Połączenie pd-zach Wrocławia z lotniskiem wykorzystując najkrótszą drogę (Klecińska, Strzegomska, Graniczna)
4. Połączenie skrajnie zachodniego Wrocławia z południem pomijając centrum, co daje szybsze czasy przejazdu.



E-mail nr 6

Wnioskuje, jako mieszkanka Pracz Odrzańskich, osoba nie pracująca w centrum miasta, o stworzenie okólnej linii autobusowej umożliwiającej połączenie satelitarnych osiedli i dostęp do linii tramwajowych i kolejowych na obrzeżach miasta.

Wniosek 2: rozwój kolei aglomeracyjnej, otwarcie Dworca Świebodzkiego, pociagi w takcie 30 min.przez cały dzień, redukcja przewozów towarowych na rzecz pasażerskich.

E-mail nr 7

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.

Rozwój kolei miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolei miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolei miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę 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.

E-mail nr 8

Witam,

jako Radny Osiedla Jagodno, uczestniczący na spotkaniu online, zgłaszam swoje uwagi dotyczące Wrocławskiego Planu Transportowego - w



załączniku plik PDF. Na wcześniejszym spotkaniu konsultacyjnym ustalono, że z powodu na ograniczony czas na rozmowę będzie można dostać pytania/uwagi na ten e-mail. Uwagi te przesłałem już wcześniej w regulaminowym czasie w wersji tekstowej na formularzu elektronicznym, natomiast w załączniku dosyłam wersję uzupełnioną obrazkami.

--

Z poważaniem

Radny Osiedla Jagodno

E-mail nr 9

jako mieszkanka dzielnicy Złotniki zgłaszam taką propozycję:
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, Maślice. taka linia okólna zamiast np linii, która jeździ tylko wokół Nowych Żernik.

E-mail nr 10

Apeluję o uruchomienie linii autobusowej Leśnica - Lotnisko - Grabiszyn.

Linia ta powinna rozwiązywać następujące potrzeby:

1. Połączenie osiedla Leśnica z lotniskiem wykorzystując najkrótszą drogę (nowa ulica 11 listopada, Brzezińska).
2. Połączenie całego zachodniego Wrocławia z lotniskiem poprzez linię tramwajową na Kosmonautów i przesiadkę na przystanku Kosmonautów Szpital na nową linię autobusową.
3. Połączenie pd-zach Wrocławia z lotniskiem wykorzystując najkrótszą drogę (Klecińska, Strzegomska, Graniczna)
4. Połączenie skrajnie zachodniego Wrocławia z południem pomijając centrum, co daje szybsze czasy przejazdu.



ZAŁĄCZNIK 5 – NADESŁANE OPINIE

Zachowano pisownię oryginalną.

l.p.	Zastanów się, czy chciałabyś/ chciałbyś zmienić coś w dokumencie, a następnie wskaż konkretne miejsce (rozdział lub stronę), do którego odnosi się Twoja opinia.
1	1) Proponuję montaż świetlnej tablicy informacyjną na pętli Księża Małe. 2) Wnoszę k bezpośrednie skomunikowanie Osiedla Księża Małe z Wielką Wyspą.
2	Uwaga 1 „Plan ma charakter średnioterminowy (2023 r. – 2027 r.).” Jeżeli pierwszy plan transportowy 2014-2022 r. z ogólnym horyzontem prognostycznym do 2030 roku miał charakter ŚREDNIOTERMINOWY, to aktualnie opracowywany plan na tylko najbliższe lata 2023-2027 ma charakter wyłącznie KRÓTKOTERMINOWY. Uwaga 2 „Głównym celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej...” Jak przedmiotowy dokument MA realnie ZAPEWNIĆ efektywny przewóz o charakterze użyteczności publicznej? Dokument ten ma wyłącznie charakter informacyjnego raportu, który w praktyce potrzebuje 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. Uwaga 3



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 aktualny i prognozowanym na rok 2023 z dalszą perspektywą na 2027.

Zachodnia część osiedla Jagodno bardzo szybko się rozwija, na przełomie 2017/2018 roku było tam kilka budynków i pola. Obecnie ten obszar jest z dużą ilością budynków wielorodzinnych oraz szeregowych jednorodzinnych, które znacząco zaczynają przeważać nad częścią wschodnią. Podane liczby jak Rysunek 5 – 1621 osób, oraz Rysunek 6 – 2118 wydają się być mocno niedoszacowane.

Uwaga 4

Dane pozyskane w oparciu o systemy GSM /SIM w przypadku osiedla takiego jak Jagodno, które posiada znikomą ilość anten BTS jest mocną wątpliwe i mało realne z rzeczywistością.

Uwaga 5

Prosimy o podanie w przedmiotowym raporcie aktualnych danych GUS odnośnie ilości mieszkań / domów.

Uwaga 6

Z jednej strony stwierdza się że w przeciągu krótkiego czasu od wybuchu wojny na Ukrainie, do Wrocławia przybyło ponad 189 tys. osób natomiast dalej, prognozuje się, iż w 2023 roku liczba ludności w Mieście wynosić będzie łącznie 672 272 mieszkańców, natomiast w 2027 roku – 673 253, czyli przez 4 lata dając wzrost zaledwie na poziomie 1 tysiąca osób. Analiza ta nie uwzględnia więc dalszego pogłębienia się kryzysu imigracyjnego. Fakt ten jest istotny w przypadku osiedli ościennych, takich jak Jagodno, które z uwagi na wzrost ilości budowanych mieszkań, oraz tańsze ceny wynajmu niż te w centrum, są chętnie osiedlane przez osoby imigrujące do Wrocławia.

Uwaga 7



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.”

Zapis ten w przypadku osiedla Jagodno, nie przekłada się na realne działania. Zaplanowaną wydzieloną linię tramajowo-autobusową przewidziano w zachodniej strony ul. Buforowej, a przystanki przy dużych skupiskach nowych osiedli zamieszkałych głównie przez osoby młode. W planach budowy wydzielonego BUS-pasa 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.

Uwaga 8

Gęstość zaludnienia osiedla Jagodno znacząco zaniżono poprzez połączenie z osiedlem Wojszyce, które charakteryzuje się bardziej 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.

Uwaga 9

Użycie zwrotu „trasa tramwajowa na Jagodno” jest mocno populistycznym nadużyciem i 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”

Uwaga 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 zcentralizowane z pominięciem obszarów zewnętrznych miasta. Aktualnie w zakresie terytorialnym osiedla Jagodno, nie przewidziano budowy żadnej szkoły,

Uwaga 11

U zachodniej części osiedla Jagodna brakuje stacji rowerowych.

Uwaga 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 trudnodostępny dla zachodniej części osiedla.

Uwaga 13

Rysunek nr 19. Osiedle Jagodno przedstawia się jako obszar chłonny pod względem zabudowy mieszkaniowej, natomiast dalsze analizy związane perspektywą wzrostu ilości 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.

Uwaga 14

Rysunek nr 24 – prognozowana liczba uczniów na osiedlu Jagodno,



	<p>zarówno we wschodniej jak i zachodniej części wydaje się niedorzecznie niska. Jest to osiedle szybko rozwijające, w znaczącej części zamieszkane przez osoby młode posiadające dzieci w wieku szkolnym.</p> <p>Uwaga 15</p> <p>Rysunek nr 25 – Jagodno z uwagi na relatywnie bliskość centrum miasta ale jednocześnie będąc osiedlem zewnętrznym, jest chętnie zamieszkiwane przez studentów z uwagi na niski koszt najmu. Są to przeważnie nowe lokale o nowoczesnym standardzie. Przystawione dane wydają się sprzeczne ze stanem faktycznym.</p> <p>Uwaga 16</p> <p>Przedstawione wnioski mają charakter wyłącznie ogólnikowych bez podania konkretnych działań.</p>
3	<p>Strony 40-41. Liczba miejsc na parkingach Park and 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 ParkandRide, która w znacznie mniejszym stopniu wpłynie na zmniejszenie liczby pojazdów w mieście.</p> <p>Strona 109 brak podanej metodologii.</p> <p>Strona 126 – 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 terenie swojej gminy zlecając przewozy przewoźnikom kolejowym, stąd też założenie braku wpływu gminy na kolej jest nieuzasadniona. Stoimy przed koniecznością rozwoju kolei miejskiej i aglomeracyjnej i niezbędne jest rozwijanie tychże połączeń.</p> <p>Strona 126 – pasażerowie autobusów przesiądą się na tramwajów. Brak informacji o skutku przesiadki podróżujących samochodami do tramwajów. Tym samym nie zmniejszy się liczba samochodów na</p>



	<p>drogach, a dokona się rotacja pasażerów między autobusami i tramwajami.</p> <p>Strona 131 sugeruje 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.</p> <p>Strona 141 - brak podanej metodologii dotyczącego częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji zbiorowej.</p>
4	Poprawa dostępu przystanku kolejowego Wrocław Żerniki poprzez budowę kładki/tunelu pod linią kolejową
5	Utworzenie połączenia autobusowego na ul. Szczecińskiej łączącego osiedle Żerniki z węzłami komunikacji zbiorowymi koło Stadionu Miejskiego, Powstanie także obsługa ul. Szczecińskiej gdzie powstaje duża ilość firm usługowych.
6	Propozycja dotyczy połączenia autobusowego pomiędzy stadion wrocław a rondem rotmistrza pileckiego przez ulice szczecińska i płaska, dalej połączenie to mogłoby iść w kierunku awicenny (Strona 169 plan graficzny połączeń transportowych)
7	<p>1. 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, Żłotniki, Nowe Żerniki, Pracze. Linia nie powinna wjeżdżać w centrum miasta, gdzie są korki.</p> <p>2. Rozwój kolei miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolei miejskiej / aglomeracyjnej z taktom 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolei miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu</p>



	<p>działania takiej kolei, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.</p>
8	<p>Do całego dokumentu: dziękuję za położenie nacisku na obsługę osób z niepełnosprawnościami</p> <p>S. 160 dodałbym możliwość zakupu biletu przez internet/ aplikacje mobilna</p> <p>S. 163 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 mini wiatrak. Pozwoli to na częściowe zaoszczędzenie na opłatach za energię elektryczną. Słuszny jest kierunek zazieleniania przystanków. W tym kontekście dodatkowo można rozważyć budowę mini zbiorników wodnych gromadzących deszczówkę i nawadniających roślinność na przystankach</p> <p>S. 155 rozważyłbym dodanie głosowej zapowiedzi do DIP takie rozwiązanie (przycisk uruchamiający odczyt) stosowanie jest n.in w Warszawie Krakowie i Lublinie</p>
9	<p>Dołożyć stację kolejową na Żłotnikach, która umożliwiłaby swobodny dojazd do centrum. Pozostawić przejezdna dla ruchu lokalnego ul. Żernicka (na odcinku Żłotniki -Żerniki).</p>
10	<p>Uwaga do dokumentu: brakuje informacji w zakresie transportu międzyosiedlowego/okólnego łączącego osiedla peryferyjne np. Jerzmanowo-Zerniki-Lesnica_Pilczyce-Stabłowice.</p> <p>Wskazana byłaby informacja o infrastrukturze przystankowej (wiaty, perony przystankowe,)-tego brakuje na osiedlach peryferyjnych.</p>



	W zakresie komunikacji dla pasażerów- tablice informacyjne , jest ich zbyt mało
11	Przystanek kolejowy zlotniki
12	<p>1. 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.</p> <p>2. Rozwój kolei miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolei miejskiej / aglomeracyjnej z taktom 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolei miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę 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>
13	Linia autobusowa okólną która dowozi do pętli aglomeracyjnych tramwajów nie wjeżdżając do miasta i centrum
14	transport darmowy zintegrowany Kolej wszyscy przewoźnicy szkoła dojazd osoby Niepełnosprawne 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
15	Autobusowa linia Okólna dla Leśnicy.Rozwój kolei aglomeracyjnej Leśnica Wrocław Główny Wojnów kursy co 30 min. Przystanek kolejowy Wrocław Złotniki. Jeśli nie to to miasto powinno zająć się budowa metra by można było szybko przedostać się z jednego miejsca na drugie.Buspasy tylko zwiększają korki i dprowadzaja do błędnego koła



16	<p>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.</p>
17	<p>Przedstawiam swoją opinię</p> <p>1. 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.</p> <p>2. Rozwój kolei miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzińskiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolei miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolei miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę 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>
18	<p>Witam! czy jest taka opcja że mieszkańiec 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 lepiej pozwolić się jemu 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 wyglądać zależy od okoliczności na każdym skrzyżowaniu. Zamiast tracić czas i pieniądze państwo zrozumięć tzw; czas</p>



	<p>przejazdu przez centrum miasta tam leży klucz do zrównowazonego transportu .Tak więc konkretnie należy zacząć nie od planów a ustanowić nową i lepiej zarządzaną ,nowoczesną komórką kontroli ruchu i sterowaniem sygnalizacją świetlną. W momencie zatoru zdolną wysłać policje 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 zaroic się od rowerzystów wówczas ludzie byli by lepsi .Dzisiaj posiadanie auta to najważniejsza rzecz dla większości ludzi niestety trzeba z tym walczyć hak z nałogiem.</p>
19	<p>Dzień dobry.</p> <p>Brakuje wykorzystania dostępnych zatok przy Alei Kaczorowskiego - brak przystanków autobusowych.</p> <p>W okolicy powstały nowe bloki mieszkalne (Miodowe Tarasy, Miodowa 29-37) i powstaje nowa inwestycja Nowa Leśnica przy ul. Trzmielowickiej obok Al. Kaczorowskiego.</p> <p>Zważywszy na intensywny rozwój tej części 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 ulicy Miodowej w pobliżu istniejących nowych bloków mieszkalnych Miodowa 29-37 oraz Miodowe Tarasy mógłby powstać przystanek na życzenie, gdyż odległość od istniejących przystanków na Pusteckiej bądź Miodowej jest zbyt duża, a pasażerowie (często rodzice z małymi dziećmi) do przystanków muszą iść ulicą przy której nie ma nawet chodnika.</p> <p>Z wyrazami szacunku.</p> <p>Mieszkańcy Leśnicy</p> <p>17 Załączniki ... strona 169</p>



	17.1 Załącznik nr 1 - Część graficzna Planu transportowego... strona 169
20	<p>1. 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.</p> <p>2. Rozwój kolei miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolei miejskiej / aglomeracyjnej z taktom 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolei miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę 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>
21	<p>1. Pociąg dla dzieci na legitymację</p> <p>2. Trasa Okólna w leśnicy i ptaków każdym osiedlu dowożąca do pociągu i tramwaju co chwilę</p> <p>3. Wszystkie tramwaje z pierwszeństwem</p> <p>4. Rozbudowa linii kolejowej i tramwajowej</p>
22	<p>Apeluję o uruchomienie linii autobusowej Leśnica - Lotnisko - Grabiszyn.</p> <p>Linia ta powinna rozwiązywać następujące potrzeby:</p> <p>1. Połączenie osiedla Leśnica z lotniskiem wykorzystując najkrótszą drogę (nowa ulica 11 listopada, Brzezińska).</p> <p>2. Połączenie całego zachodniego Wrocławia z lotniskiem poprzez linię tramwajową na Kosmonautów i przesiadkę na przystanku Kosmonautów Szpital na nową linię autobusową.</p> <p>3. Połączenie pd-zach Wrocławia z lotniskiem wykorzystując</p>



	<p>najkrótszą drogę (Klecińska, Strzegomska, Graniczna)</p> <p>4. Połączenie skrajnie zachodniego Wrocławia z południem pomijając centrum, co daje szybsze czasy przejazdu.</p>
23	<p>Zależy mi na stworzeniu linii autobusowej spokojnej obejmującej osiedla Stabłowice, Pracze Odrzańskie, Lesnica, Złotniki, która zbierałaby podróżnych z tych dzielnic i dowoziła do punktów, w których dostępny jest tramwaj - Kosmonautów i Stadion Wrocław.</p>
24	<p>1. Tabela 3. strona 52 - trasa kolejowa z Wrocław Świebodzki?</p> <p>2. Strona 164.</p> <p>Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie taktu 30 min.</p>
25	<p>1. Jak najszybsza budowa linii tramwajowej na Maślice</p> <p>2. Rozbudowa komunikacji torowej (kolej) oraz lepsze połączenia do stacji kolejowych</p>
26	<p>Zgłaszam:</p> <p>1. 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.</p> <p>2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktiem 30 min.</p>
27	<p>Połączenie Żernickiej z Gliniankami , węzłem komunikacyjnym przy stadionie przez ulicę Szczecińską to jest coś must have. Szczególnie wieczorowa pora (od18) jest wręcz niekomfortowe na piechotę. A w</p>



	<p>dzień, czas przejścia tego krótkiego odcinka na piechotę to dramat. Dojazd do stadionu, spacer na ul Królewiecka odbywa się przez... Leśnicę</p>
28	<p>Proponuje uzupełnienie systemu transportowego o linie autobusowa obsługująca rejon południowej części osiedla Złotniki. Chodzi o linie okólną kursującą np ulica Zakopiańska a dalej w kierunku ul. Kosmonautów tak 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. Jest to znacznie dalej niż założenia programu mobilności. W związku z tym rzesza mieszkańców osiedla jest zmuszona jeździć samochodem do pracy S centrum lub odwozić dzieci do szkół.</p>
29	<p>Według mnie jest to konieczność połączenia autobusowego pomiędzy Żernikami, a Stadionem Miejskim przez ul. Szczecińską. Takie połączenie znacznie ułatwiłoby komunikację z zachodnią częścią Wrocławia, a także skomunikowałoby Żernik ze stadionem, oraz obsłużyłoby coraz więcej powstających firm przy ul. Szczecińskiej. 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>
30	<p>Uprzejmie proszę o uwzględnienie potrzeb komunikacyjnych osiedla : Stabłowice , Pracze Odrzańskie, Leśnica</p> <ol style="list-style-type: none">1. 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.2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność



	<p>do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu działania takiej kolej, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.</p>
31	Autobus przez ul szcecinską
32	<p>1. 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.</p> <p>2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min.</p>
33	<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 wykorzystując najkrótszą drogę (nowa ulica 11 listopada, Brzezińska).2. Połączenie całego zachodniego Wrocławia z lotniskiem poprzez linię tramwajową na Kosmonautów i przesiadkę na przystanku Kosmonautów Szpital na nową linię autobusową.3. Połączenie pd-zach Wrocławia z lotniskiem wykorzystując najkrótszą drogę (Klecińska, Strzegomska, Graniczna)



	<p>4. Połączenie skrajnie zachodniego Wrocławia z południem pomijając centrum, co daje szybsze czasy przejazdu.</p>
34	<p>1. 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.</p> <p>2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu działania takiej kolej, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.</p>
35	<p>Apeluję o rozwój kolei miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu działania takiej kolej, 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</p>



	UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ
36	<p>(zanonimizowane) Proszę gotowiec na linię do lotniska: 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 wykorzystując najkrótszą drogę (nowa ulica 11 listopada, Brzezińska).2. Połączenie całego zachodniego Wrocławia z lotniskiem poprzez linię tramwajową na Kosmonautów i przesiadkę na przystanku Kosmonautów Szpital na nową linię autobusową.3. Połączenie pd-zach Wrocławia z lotniskiem wykorzystując najkrótszą drogę (Klecińska, Strzegomska, Graniczna)4. Połączenie skrajnie zachodniego Wrocławia z południem pomijając centrum, co daje szybsze czasy przejazdu.
37	<ol style="list-style-type: none">1. 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.2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzińskiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktom 30 min.
38	<ol style="list-style-type: none">1. 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.2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność



	do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzińskiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktom 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu działania takiej kolej, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.
39	Uważam, że brakuje połączenie ul. Zernickiej ze Staionem Miejskim na Ul. Lotniczej. W okolicy stadionu jest duży węzeł przesiadkowy tramwaj i stacja kolejowa co ułatwiłoby komunikację z ul Zenickiej ul. Szczecińska do ul Lotniczej.
40	Proszę puścić autobus ulicą Szczecińską, by ułatwić wyjazd mieszkańcom Żernik.
41	Konieczny rozwój kolei w ramach Miasta!!! Trasa przez Wrocław Leśnica
42	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.
43	Zgadzam się z tym projektem
44	1. 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. 2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności



	<p>estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min.</p>
45	<p>1. 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.</p> <p>2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu działania takiej kolej, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.</p>
46	<p>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.</p> <p>2. Rozwój kolej miejskiej / aglomeracyjnej poprzez : lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta, zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego, uruchomienie Dworca Świebodzkiego, wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min. Miasto nie musi być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej. Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu</p>



	<p>działania takiej kolej, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.</p>
47	<p>nie</p>
48	<p>W tabeli 18 na stronie 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>
49	<p>Czy prowadzony jest może przez urząd projekt komunikacji tramwajowej dla Stabłowic? Można by pomyśleć o puszczeniu linii ulicą Starogajową w ulicę Wojanowską. Miejsca na pętlę jak znalazł. Wiemy już, że puszczenie linii ulicą Starogajową jest możliwe patrząc na to co aktualnie dzieje się na ulicy Rogowskiej na Nowym Dworze. 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 ulicę Fieldorfa ponieważ więcej osób będzie miało możliwość skorzystania z tej linii patrząc na udostępnione przez państwa grafiki ukazujące gęstość zaludnienia w danych miejscach. 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>
50	<p>Uważam, że w pierwszej kolejności należałoby wybudować drugi tor tramwajowy na istniejącej trasie na Klecinę, a dopiero później rozważać 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</p>



	(Stabłowice, Psie Pole, Gądów, ul. Borowska). Str. 25
51	<p>Rozwój sieci Tramwajowej: s. 25, 48-49, 102-103, 139,</p> <p>Te trasy tramwajowe (Maślice, Klecina, Szpital przy Borowskiej, Bartoszowice, Swojczyce) oraz I etap budowy tramwaju na Jagodno (to tak na serio wydzielona trasa autobusowa) nie wystarczają, by wystarczająco zachęcić kierowców do przesiadki na tramwaje. Moim zdaniem owszem, są potrzebne, tylko nie lepiej zrobić w pierwszej kolejności takie trasy, które są omówione w programie wyborczym z 2018 roku Prezydenta Wrocławia, Jacka Sutryka? Dobrze, że choć są z ww. listy linie na Swojec, Maślice i Bartoszowice. A co do cholery z Jagodnem, Ołtaszynem, które przez nieudany powrót pociągów osobowych na LK285 przez wadliwe przejazdy kolejowe na poziomie ulicy duszą się w korkach? A co z Muchoborem Wielkim?! Co z trasami przegłosowanymi na Panelu Obywatelskim?!</p> <p>Tych tras tramwajowych ma być WIĘCEJ. Mam parę teorii, czemu tak mało powstało i dalej powstaje niewiele tras tramwajowych jak: zarażenie się urzędników od urazu psychicznego poprzedniego Prezydenta Rafała Dutkiewicza, który miał w 2014 roku zderzenie swojego samochodu z tramwajem, utrzymywanie stanowisk, bzdurne przekonania o wysokich kosztach robót i utrzymywania, o wystraszeniu pasażerów przez takie błędy jak ciągłe wykolejenia tramwajów na rozsypujących niedawno temu torowiskach czy też kupno dużej ilości pojazdów z małą na obecne standardy niską podłogą (88 tramwajów typu 205WrAs i Moderus Beta).</p> <p>Przeprowadziłem sondaż na grupach na Facebooku składający z mieszkańców Ołtaszyna i Jagodna. Wyniki były zaskakujące: CHEĆ JAZDY TRAMWAJAMI SĄ WAŻNIEJSZE NIŻ STRACH PRZED ICH WYKOLEJENIAMI I WYSOPODŁOGOWYMI POJAZDAMI. Mam nadzieję, że ja: <i>(zanonimizowane)</i> wyprowadziłem UM z błędu.</p> <p>Do czego zmierzam? Moim zdaniem w latach 2023-2027 powinny</p>



powstać linie tramwajowe oprócz na te proponowane od miasta (Maślice, Klecina, Bartoszowice, Swojczyce, ale bez Szpitala przy Borowskiej dać jako część trasy na całą Borowską i zjazd do zajezdni Gaj) choć jeszcze kilka obiecanych przez Prezydenta w poprzedniej kampanii wyborczej oraz przegłosowanych na Panelu Obywatelskim z niemal 100% poparciem(!!!). Do końca '27 roku w ruchu powinny być tramwaje na TAT na Jagodno przed zjazdem na Wschodnią Obwodnicę Wrocławia (objazdowe „ósemki” i „szesnastki” (które powinny być na Gaju w zamian za linię 24) z powodu obowiązkowego remontu torowisk na odcinku Bardzka – Tarnogaj, które są w złym stanie technicznym, a do tego czasu będzie opłakane(!) a następnie dedykowane nowe linie), Ołtaszyn i Muchobór Wielki przedłużony przez Roślinną, Trawową i Krzemieniecką aż pod przejazd kolejowy przy Krzemienieckiej.

W trakcie budowy powinny być po 2026 roku trasy tramwajowe na Psie Pole (otwarcie powinno być planowane na 1 kwietnia 2028 r. jako prezent na 100-lecie „Psiaka” w granicach Wrocławia), na Raclawicką oraz powrót tramwajów na Gajowicką z powodu potrzebnego remontu ulicy Powstańców Śląskich.

Wiem, jakie będą wyrzeczenia: duże koszty finansowe (aż miliard złotych na budowy, ogromne utrzymanie), zapotrzebowania na większy park taborowy nie o 15-20 tramwajów, tylko aż 40-60 (nie trzeba się skupiać tylko na nowoczesnych tramwajach z fabryki. Warto otworzyć się na używane niskopodłogowe tramwaje zza 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. Macie się w Urzędzie bać bardziej tych, których naobiecowaliście rozwój sieci tramwajowych, czyli mieszkańców,



miłośników KM, ruchów miejskich. Dokończając temat finansów muszę po raz kolejny wybić z głowy niepotrzebne paranoje. Kasa z biletów od pasażerów, podatków od najpierw projektantów, potem budowlańców a kończąc na motorniczych, mechanikach i elektrykach. Oni zarabiają średnio 4 tysiące złotych, a miesięcznie z podatków dochodowych to z około 300 zł, cała reszta pójdzie na konsumpcję, na którym przyjdzie kolejny tysiąc-półtora tysiąca miesięcznie z VATu i po 40% podziale na samorząd. Proszę policzyć przez powiedzmy 36 miesięcy projektu, budowy i pierwszych miesięcy ruchu na nowej linii oraz mnożyć przez ilość pracowników. To się zdziwicie! Polecam obejrzeć wykład o tramwajach na YouTube pn. „Tramwaje. Najlepsza rzecz, jaka może przytrafić się miastu”.

Niech Wrocław przestanie ciągle prosić o dofinansowanie z Unii Europejskiej na budowę nowych tras. Niech np. Ozorków ze Zgierzem się zeszmacą, żeby wrócił tramwaj linii 46 do Łodzi. Moim zdaniem Wrocław bez środków unijnych też rozbuduje tramwaje. Osobiście jedynymi trasami, na które trzeba żebrać to na Psie Pole, Gajowicką-Raławicką. W dalszej perspektywie Aleję Wielkiej Wyspy oraz łącznik Nowy Dwór - Kosmonautów/al. Architektów - Stabłowice wraz z nową zajezdnią tramwajową.

> P&R: s. 41-42

Dobrze, że te parkingi powstaną. Tylko są mało pojemne, ledwie 50-200 miejsc parkingowych? Litości proszę!!! Policzyłem sobie: aktualna pojemność P&R we Wrocławiu + ledwie 850 nowych to wyjdzie 3,5 tysiąca miejsc. 3500 miejsc parkingowych przy ponad 700-800 tysięcy samochodach jeżdżących po wrocławskich ulicach to ogromna przepaść(!). Tych lokalizacji na nowe parkingi powinno być WIĘCEJ, które mają być na co najmniej 200 miejsc.

Osobiście przewiduję takich miejsc jak pętla „Poświętne” (który powinien się nazywać „Marino” jak z dekadę temu), róg ulic



Bałtyckiej/Żmigrodzkiej/Kamieńskiego, Gagarina/Żwirki i Wigury, Toruńska/Kochanowskiego (przy stacji benzynowej), Rondo Pileckiego, po obu stronach Alei Wielkiej Wyspy (pomiędzy Selgrosem przy Krakowskiej a wiaduktem na Armii Krajowej oraz na rogu Olszewskiego/Kazimierska), Różyckiego/Kochanowskiego, Obornicka/Nowaka-Jeziorańskiego (pomiędzy wiaduktem drogowym a przejazdem kolejowym), pomiędzy nowymi mostami Chrobrego a fabryką autobusów Volvo (kiedy MPK je kupi?!) oraz przy przystankach kolejowych 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!

> Połączenia Wrocław - gminy ościenne s. 70-79

Wszystko co trzeba jest planowane, czyli dalsze utrzymanie obecnych połączeń, ich rozwój, w końcu wewnątrz gminne połączenia, a nawet parę proponowanych linii jeżdżą aż do kolejnej dalszej gminy.

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? 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.

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 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 przyśpieszy wymianę pasażerów i czas przejazdu.

Powiedzmy na linii 936 (która powinna mieć numer 634 i warianty skrócone Godzieszowa - 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?

> 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 Millenium ww. Solarisy Urbino z 2014 roku 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.

> Brakujące połączenia autobusowe we Wrocławiu s. 139

(ulice: Mieszcząńska, 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, Wędkarzy (pętla Rędzin - tereny poPGRowskie przed ujściem Trzciany).

> Brak perspektyw na zmiany nazw przystanku i ich prostego numerowania (s. 149)

Przystanki komunikacji miejskiej mają kilka poważnych problemów, które odganiają 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 którym dobrym stoję czy nie. Jeśli powiedzmy na 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. Natrafiłem 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 takie info „Kurs na przystanek „Krzyki” z numerem 09/A7”.

Jeszcze dochodzi jak nie za długie nazwy jak „Psie Pole (Rondo Lotników Polskich)”, to taka nazwa, o której nie wiadomo, o jakim rondzie mowa, 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 zrobić ich zmian jak z „Kleciny” na „Park Kleciński”? Poza miastem jest jeszcze gorzej. „Łozina Wrocławska (na wysokości numeru 18)”. Gdy to słyszę, to mnie głowa boli. A co niektórych współpasażerów nie widzę. Nie lepiej zmienić na „Łozina Wrocławska”?! Moim zdaniem nazwy przystanków powinny być wystarczająco łatwe do zapamiętania(!) nawiązujące jak nie to krótkiej, bocznej ulicy to atrakcji turystycznej,



zakładu pracy czy osiedla (np. Gajowice zamiast Kruczej).

> Brak powiększenia częstotliwości linii tramwajowych (10/15/20') (s. 141),

Im większa częstotliwość, tym więcej pasażerów w tramwajach.

Obecne częstotliwości na jedną linię tramwajową jest zniechęcający do ich skorzystania. Brakuje mi w tym planie bardzo perspektywy powiększania częstotliwości. Ze względu na parę problemów z tramwajami jak wiele lin z wielu rejonów miasta, ciągłe remonty torowisk, za krótkie przystanki, braki taborowe musiałem niestety wpaść na w miarę kompromisowy pomysł: powiększenie częstotliwość 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 święta z możliwością dwukrotnego powiększenia paru najważniejszych linii na skróconym jej odcinku.

Na chwilę obecną 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 Hallera i przekształcenie lin 14/24 na osobne linie średnicowe. Jest jeszcze kilka nowych tras tramwajowych, które są odrębne, a nie przedłużeniem z poprzedzających pętli jak Jagodno, Gajowicka-Raławicka, Kamieńskiego, Obornicka. Więc w jego konsekwencji trzeba w TRYBIE NATYCHMIASTOWYM BUDOWAĆ II TOR na ulicach Szewskiej i Grodzkiej oraz PRZYWRÓCIĆ TRAMWAJ NA RYNEK.

> Brak perspektyw na utworzenie Kolei Miejskiej,

Kolej we Wrocławiu robi się coraz ważniejsza dla mieszkańców.

Dużymi kamieniami milowymi są obietnice w kampaniach samorządowych zbudowania systemu Kolei Miejskiej we Wrocławiu oraz honorowanie 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, a wystarczy dobudować odpowiedni przystanek przed granicą miasta z torami zawracającymi w stronę centrum jak Wr. Sobieskiego czy Wr. Krępicka. Osobiście oczekuję powrotu honorowania wszystkich biletów MPK w pociągach oraz konsekwentnych kroków utworzenia systemu Kolei Miejskiej we Wrocławiu. Osobiście znalazłem odpowiednie 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 i zaczynać kursy. Wolę tak stopniowo, rok po roku nowa linia SKM aż do końca dekady. Pomimo dużych kosztów jak 6 mln zł rocznie na jedną linię to choć połowa kosztów się zwróci.

> Większe zaangażowanie (głównie finansowe) miasta 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 Na tym raporcie bardzo brakuje chęci swojego udziału władz Wrocławia w inwestycjach kolejowych organizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe jak remont Linii Kolejowej nr 143. Podając przykład, co Wrocław powinien robić: wymagać paru ważnych rzeczy jak budowa osobnych torów dla pociągów miejskich i regionalnych, dobudowa takich przystanków jak Wr. Ołbin na przecięciu z ul. Rychtalską, Browary Piastowskie przed mostami Warszawskimi, Karłowice pomiędzy wiaduktem kolejowym na Boya-Zielińskiego a przejazdem na Czajkowskiego, Wrocław Osiedle Sobieskiego w



rejonie magazynu DHL przy Bierutowskiej oraz podnoszenie do poziomu +1 przystanek kolejowy Wrocław Sołtysowice. Potem dogadać się z koleją o korzystny dla miasta, ile za to my bulimy, powiedzmy I połowa kosztów swoich wymagań o osobny korytarz i nowe przystanki oraz część kosztu remontu istniejących torów kolejowych w granicach miasta.

Po co ten udział? Wrocławianie chcą jeździć koleją tradycyjną, autobusy nie wystarczają, tramwaje wszędzie nie dojadą, metra we Wrocławiu nie będzie. Ostatnia nadzieja jest w SKM. Jedna i druga strona zapomina choć 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 - cała Polska potrzebuje tyle samo, a w tysiącach. Od lat widzę błędne koło, które trzeba je ZNISZCZYĆ TU I TERAZ!

> Brak trybu „Przystanku Na Życzenie” dla tramwajów

Bardzo brakuje wprowadzenia tego trybu przystanków dla tramwajów, a to poważny błąd. „Przystanek na Życzenie” jest najtańszym i skutecznym na przyśpieszenie tramwajów. A dzięki przyśpieszeniu nie tylko będzie napływu nowych pasażerów w najlepszych środkach masowego transportu, ale również można zaoszczędzić pieniędzy na prąd, który będzie odciążony dzięki braku ciągłego zatrzymania pojazdu i rozpędu od zera oraz mieć więcej tramwajów na rezerwie, a nawet oddelegować na kursy z większą częstotliwością odjazdów, a nawet na nowe trasy tramwajowe.

Obecnie jest taka przeszkoda, że niby Konstale 105NWr przeszkadzają w wprowadzeniu trybu „na życzenie” w mniemaniu MPK i urzędników jak (zanonimizowano). 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



	<p>można te powiadomienie, miesiąc-dwa pracy i gotowe! Trzeba to dopisać, dziękuję, do widzenia(!)</p> <p>> Podstawowe źródło brakujących pieniędzy na komunikację miejską: odebranie kasy na drogi,</p> <p>PR Urzędu, sprzedaż zbędnych spółek jak Śląsk Wrocław, NFM, Hydropolis, (odzysk 300-400 mln zł)</p> <p>> Przyjęcie przedziału kasy z reparacji wojennych od Niemców za II WŚ (16-20 mld zł, z czego na Zbiorkom to będzie z 5-8 mld zł)</p>
52	<p>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")</p>
53	<p>Str. 63 - potrzebne jest połączenie kolejowe księża z dworcem, przystanek na wysokości księża małego. Odciąży to zakorkowana Opolska. Str. 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. Odnośnie braku rozkładów jazdy, to 3 miesiąc temu zgłaszałam do odpowiedniej komórki miasta że nie ma rozkładu q wiacie na kamiennej i nadal nie ma.</p>
54	<p>Jestem rozczarowany wolnym rozwojem kolej miejskiej na terenie miasta Wrocławia oraz powiatów sąsiednich. Plan transportowy zakłada w kolejnych czterech latach status quo jeśli chodzi o liczbę przewożonych pasażerów przez kolej. Jest to tragiczna konstatacja. Apeluję o większe zaangażowanie Miasta w rozwój kolej miejskiej, która jest najszybszym środkiem transportu publicznego</p>



wymienionym w Planie transportowym. A przypomnę wymaganie 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".

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:

1. Lepszą dostępność do przystanków kolej w centrum miasta.

2. Zwiększenie pojemności estakady kolejowej przy ulicy Bogusławskiego.

3. Uruchomienie Dworca Świebodzkiego.

4. Wprowadzenie prawdziwych linii kolej miejskiej / aglomeracyjnej z taktem 30 min.

5. Budowę bezkolizyjnych skrzyżowań ulice/torowisko kolejowe.

Miasto nie powinno być bezpośrednim operatorem kolej miejskiej.

Jednak Miasto ma bardzo ważną rolę odegrania w jej budowie: musi brać udział w określaniu planu działania takiej kolej, powinno współfinansować jej budowę i przebudowę, musi lobbować o swoje cele w innych jednostkach publicznych: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, PKP PLK.

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



	<p>stworzyć sprawny i rozległy system kolei miejskiej, na którym zyskałoby kilkadziesiąt osiedli i cała aglomeracja. Te pieniądze Miasto posiada, 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 roku 2015 (https://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/7,35771,18307915,kolej-miejska-te-go-wroclaw-potrzebuje-i-ma-na-wyciagniecie.html). Jakie 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). https://www.akcjamiasto.org/szybka-kolej-jak-najszybciej/</p>
55	<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 wykorzystując najkrótszą drogę (nowa ulica 11 listopada, Brzezińska).2. Połączenie całego zachodniego Wrocławia z lotniskiem poprzez linię tramwajową na Kosmonautów i przesiadkę na przystanku Kosmonautów Szpital na nową linię autobusową.3. Połączenie pd-zach Wrocławia z lotniskiem wykorzystując najkrótszą drogę (Klecińska, Strzegomska, Graniczna).4. Połączenie skrajnie zachodniego Wrocławia z południem pomijając centrum, co daje szybsze czasy przejazdu. <p>Wskazane by było aby taka linia była realizowana jako autobus przyspieszony. Jestem przekonany że taka linia przyczyni się do realizacji celu: zwiększenie udziału podróży środkami</p>



	<p>nie-samochodowymi poprzez realizację przejazdów pomiędzy 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>
56	<p>Apeluję o uruchomienie linii autobusowej dookólnej dla całej dużej Leśnicy (w tym Stabłowice, Żłotniki, Nowe Żerniki) oraz Prac. 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 z mieszkańcami: 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). <p>Liczba usług publicznych i prywatnych znajdujących się w obrębie osiedla Leśnica stale rośnie, co tworzy potrzebę dojeżdżania do tych usług nie tylko transportem prywatnym ale również publicznym.</p> <p>Linia dookólna może powstać jako przekształcenie jednej z istniejących linii np. 102 i 103. Jestem przekonany że taka linia przyczyni się do realizacji celu: zwiększenie udziału podróży środkami nie-samochodowymi.</p>
57	<p>Strona 55 (choć tak naprawdę cały dokument): Częstotliwość to nie jest jedyny problem związany z przesiadkami. Te 15-minutowe</p>



interwały to czysta fikcja w godzinach szczytu, w praktyce nie jest niczym niezwykłym, że autobusy nie jadą przez 20-25 minut, potem 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 ulicy Jedności Narodowej, lewoskręt w 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. Znow niczym 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, Bujwida i na wyspie na 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.



	<p>Dopóki nie poprawi się czas przejazdu pojedynczym pojazdem, dopóty wszystkie założenia będą mrzonkami, a mieszkańcy nadal będą wybierali transport indywidualny.</p>
58	<p>Proszę o korektę mapy załącznika nr 1 do Planu Transportowego, tak aby uwzględniał bezpośrednie skomunikowanie autobusowe osiedla Księżę z Wielką Wyspą.</p> <p>By skrócić czas dojazdu, odciążyć 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>
59	<p>Jako mieszkaniec Księża widzę potrzebę, aby nowa linia autobusowa na Wielką Wyspę przebiegała przez nasze osiedle.</p> <p>W związku z tym proszę o korektę mapy załącznika nr 1 do Planu Transportowego, tak aby uwzględniał bezpośrednie skomunikowanie naszego osiedla z Wielką Wyspą.</p> <p>1. Wersja optymalna to nowa linia z pętlą:</p> <ul style="list-style-type: none">a. na Księżu Wielkim (ul. Tyska) <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none">b. na Mokrym Dworze <p>2. Wersja minimum:</p> <p>Zmiana przebiegu planowanej przez magistrat linii autobusowej, tak aby przebiegała przez ul. Karwińską, Krakowską i dalej do Mostu Wschodniego.</p>
60	<p>UWAGI RO ŚWINIARY DO PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WROCŁAWIA NA LATA 2023-2027</p> <p>1.</p> <p>Wnioskujemy o wpisanie do Planu transportowego konieczności (!) wypracowania kompromisu i zawarcia wieloletniej umowy z przewoźnikami kolejowymi Polregio i Kolejami Dolnośląskimi i</p>



przywrócenia możliwości jazdy na terenie miasta pociągami na zasadach dla podróżnych takich jak podczas obowiązywania ostatniej umowy, tzn. na Urbancard, a dzieci za darmo. „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).

Wskazany na s. 60 Bilet Nasz Wrocław Kolej absolutnie nie spełnia takiej roli jak poprzednie rozwiązanie, gdyż:

- 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 trasie i to połączenie biletowe nie daje możliwości swobodnego poruszania się po mieście;
- zupełnie nie dotyczy uczniów, a to ich koszty dojazdów do szkół wzrosły najbardziej i najbardziej wydłużył się ich dojazd do placówek edukacyjnych.

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. Dotknęło to zwłaszcza młodzież z peryferyjnych osiedli.

2

11.4, s. 141

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 finansowym, które nie mogą pozwolić sobie na własny środek transportu, skazane są na komunikację miejską.

3.

13.1, s. 148

„w przestrzeni miejskiej, w której występuje wzmożony ruch pojazdów komunikacji zbiorowej lub na węzłach przesiadkowych zaleca się stosowanie przystanków autobusowo-tramwajowych...”

Proponujemy zapis „w przestrzeni miejskiej zaleca się stosowanie przystanków autobusowo-tramwajowych...”. Zapis z projektu Planu transportowego daje pole do interpretacji i uznaniowości, gdzie „wzmożony ruch” występuje, a gdzie nie. Natomiast tworzenie przystanków wspólnych jak najbardziej ułatwiających przesiadki jest kierunkiem słusznym i powinno być realizowane na całym obszarze miasta.

4.

13.1, s. 147

„zaleca się, aby przystanki wyposażone były w wiaty, które ochronią pasażera przed wszystkimi niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi”

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 ochroniły przed deszczem, śniegiem czy wiatrem, nie mówiąc już o połączeniu tych czynników, normalnym dla naszego klimatu.

„W pobliżu pola oczekiwania powinny znajdować się tablice dynamicznej informacji pasażerskiej (DIP)”

Sugerujemy dodanie dwóch zdań: System informacji powinien być czytelny i funkcjonalny. Na tablicach powinno być wymienione po jednym, najbliższym kursie każdej linii, by jak najrzadziej była potrzebna „druga strona”.

5.

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...

6.

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 mostu Milenijnego bez konieczności objeżdżania całej Różanki), do Bezpiecznej kilka minut po odjeździe kursującego co pół



	<p>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> <p>7.</p> <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>
61	<p>strona 145: "wytyczenia ciągów pieszych w sposób umożliwiający dotarcie do przystanku możliwie najkrótszą drogą" - 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 skrzyżowaniach takich jak Rynek, Dominikańska, Świdnicka, Urząd Wojewódzki, Plac Orłąt Lwowskich). Dodatkowo sygnalizacja świetlna na przejściach wyłącznie przez tory tramwajowe (które posiadają wysepki na końcach) powinny być uzależnione od ruchu tramwaju, a nie cyklu całego okolicznego skrzyżowania (np. Urząd Wojewódzki, Galeria Dominikańska, Świdnicka, Zamek, Rynek)</p> <p>strona 149, 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, Rynek 02, Rynek 03, Rynek 04 - takie rozwiązania są już z powodzeniem stosowane w innych miastach (np. Kraków, Warszawa, Ostrów Wielkopolski)</p>



	<p>strona 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</p> <p>strona 61: "być tańszy niż 104 zł" - według https://www.wroclaw.pl/nasz-wroclaw/nasz-wroclaw-kolej taki bilet powinien być NIE tańszy niż 104zł</p>
62	<p>Strona 56, tekst pod tabelą: "Jeżeli rozkład jazdy nie będzie uwzględniał wysokiej częstotliwości kursowania środków transportu to przesiadka staje się nieatrakcyjna".</p> <p>Sama częstotliwość nie wystarczy, jeżeli przesiadka nie będzie wygodna dla pasażera. Niektóre "węzły", to tak naprawdę porzrzućane 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>
63	<p>Proszę o dodanie nowej lokalizacji - placu Kromera do planowanych do zrealizowania, do 2027 roku, 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>
64	<p>Dzień dobry,</p> <p>w załączeniu wysyłam uwagi i znalezione błędy do Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia na lata 2023 - 2027</p> <ul style="list-style-type: none">- w dokumencie brak odniesień dotyczących w jakikolwiek sposób Gminy Oborniki Śląskie,- w dokumencie brak odniesień do utworzenia trasy tramwaju



	<p>wodnego z Wrocławia do miejscowości Urazu,</p> <ul style="list-style-type: none">- w dokumencie brakuje planu połączenia autobusowego pomiędzy Wrocławiem, a miejscowością Oborniki Śląskie,- na mapach będących załącznikiem do dokumentu nie zaznaczono Nowej Trasy Obornickiej oraz trasy rowerowej Via Regia- na mapach wewnątrz dokumentu Gmina Oborniki Śląskie nie istnieje, jest białą plamą na kartce (przykład w załączniku graficznym)- dodatkowo w punkcie 1.2. dokumentu na stronie 13 wymieniono gminy, które w ramach porozumień współpracują z Gminą Wrocław w ramach organizacji wspólnego transportu publicznego i nie ma na tej liście Gminy Oborniki Śląskie, <p><i>(zanonimizowane)</i></p>
65	<p>Co do planu transportowego dla Wrocławia i jego otoczenia zdecydowanie nierozwiązana jest kwestia komunikacji ze strefami produkcyjnymi Bielan Wrocławskich. MPK Wrocław powinno skomunikować zakłady przy ulicach 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 zrezygnuję z samochodu na rzecz MPK. Dodatkowo stacja PKP powinna być skomunikowana z autobusami MPK na Bielanach. Osoby z Oleśnicy i Trzebnicy mogłyby łatwo dojechać do zakładu pracy na Bielanach.</p>
66	<p>1) Strona 37 (przebieg tras rowerowych na terenie Wrocławia) - z oznaczeń na mapie wynika, że wzdłuż całej ulicy 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</p>



	<p>wąska, aby zmieściły się dwa mijające się samochody, nie wspominając już o rowerach czy pieszych.</p> <p>2) Brak ujęcia transportu wodnego (tramwaj wodny) w Planie.</p>
67	<p>Opracowanie ciekawe, bardzo obszerne, ale nie znalazłem w nim powchodzi 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 komunikacyjnych to okolice dworca kolejowego Wrocław Główny. Ile to trzeba się nachodzić gdy wysiądzie się na peronie pierwszym a trzeba się udać na przystanek Dworzec Autobusowy .</p>
68	<p>Zastanów się, czy chciałabyś/ chciałbyś zmienić coś w dokumencie, a następnie wskaż konkretne miejsce (rozdział lub stronę), do którego odnosi się Twoja opinia.</p> <p>Str 13 - w zestawie gmin brakuje gminy Oborniki Śląskie, str 23 – jak widać planowana liczba ludności w rejonie Lipy Piotrowskiej i Widawy znacząco wzrasta, ale nie nadąża za nią system transportowy, który jest nieprzystający do potrzeb mieszkańców, co prowadzi do korzystania z transportu indywidualnego. Nie ma węzła komunikacyjnego, który wskazany został w Studium 2018 str 25 – planowana sieć tramwajowa – jako wydajny środek komunikacji, gdy nie ma mowy o metrze, ani kolei aglomeracyjnej winna być bardziej rozwinięta sięgając 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</p>



przykładem jest pętla Poświętne, gdzie planowany jest parking ale przy Wołowskiej, bez autobusów, także nowy przystanek kolejowy Wrocław Szczepin i poddalane względem siebie wszystkie przystanki tramwajowe i autobusowe wzdłuż ulic: Popowickiej, Starogroblowej i Długiej – takiego zaprojektowanego bałaganu komunikacyjnego dawno nie było.

str 36 – oszczędłbym 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 dla 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 Pełczyńska. Są też słabo oznakowane lub wcale. Budując trasy rowerowe, ze względu na słabego uczestnika ruchu należy wyraźnie dbać o stan tych tras. Oznakowanie pionowe też ma wiele mankamentów w tym np. złe ustawienie znaków, czy też wysokie ich umieszczenie – należy wszystkie obecne trasy przetestować wszystkimi grupami wiekowymi, aby naprawić błędy, a nowych nie popełniać Tak jak np. Wzdłuż Obornickiej – moje zgłoszenie w 2016 i potwierdzenie nieprawidłowości przez WIM dopiero teraz jest korygowane). Cześć tras rowerowych jest z wykorzystaniem ulic, którym nadano status ruchu uspokozonego, ale umożliwiono parkowanie pojazdów, co doprowadza do czynnej przejezdności tylko połową jezdni w obu kierunkach w tym ruch rowerowy, stający się niebezpiecznym i nieprzyjemnym. 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 po interwencji wprowadzono jednak trasę rowerową do budowanej szkoły przy Cynamonowej, wcześniej postawiono na wiaty, ale bez dojazdu!

str 37 – rys 11 – pokazano trasy rowerowe. Papier przyjmie wszystko.

Jednak nie o ilość 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. Dokument zupełnie pomija hałas i oddziaływanie hałasu na osoby korzystające z rowerów, czy pieszych zlokalizowanych tuż przy jezdniach.

Str 41 – lokalizacja parkingów „parkuj i jedź” – idea słuszna, ale słaba motywacyjnie, oraz słaba lokalizacyjnie. Jak już wspominałem w innych pismach na przykładzie pętli „Poświętne” urzędnicy wymyślili sobie, że parking przed Marino ma być typu „parkuj i jedź” co było dobre, dopóki nie wprowadzono opłat (teren komercyjny), a urzędnicy wymyślili taki parking przy Wołowskiej (nie wiadomo na kiedy!!), który raczej będzie niespójny z pętlą tramwajową, oraz 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 zapełnione to jedno, ale o ile można by było je zapełnić większa ilość 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 skoordynowaniu w jeden węzeł lub z dojściem maksymalnie do minut od jednego środka komunikacji do drugiego. Wspomniałem wcześniej bałaganiarski rozstaw przystanków w realizowanej co Popowickiej, Starogroblowej i Długiej – to jest jedno miasto.

str 47 – sieć kolejowa nie wykorzystana w stosunku do możliwości. Wrocław, chyba nie przyjmuje do wiadomości, że spora ilość 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 Świebodzkim. 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.

str 51 – dostępność – słupki przystankowe. Tu przypominam, że brakuje zaakceptowanego przez BZM dnia 27.04.2021 słupka przystankowego i przystanku na Kminkowa/Kaparowa, co kłóci się z założoną i planowaną dostępnością dojść nie dłuższych niż (400m) 500 m (w tym przypadku zasięg jest ok. 1 km dla znacznej części osiedla mocno rozbudowanego, wielotysięcznego).

Str 52 – trudno odnieść się do tego punktu, bo Wrocław odstawił kolej aglomeracyjną, co wykazał w zestawieniu tabelarycznym dotyczącym ilości osób korzystających z przystanków kolejowych. 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 do komunikacji miejskiej. Nawet najnowsze przystanki są nieskomunikowane z transportem miejskim np. Różanka, czy Szczepin – 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 traci na atrakcyjności takiego rozwiązanie, 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 TATy – 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 potwierdzone w rzeczywistości.

str 54 – odnośnie węzłów przesiadkowych napisałem powyżej rozwijając poszczególne punkty. Poważnym zarzutem jest to, że miasto tworząc „dokument” nie może używać słowa powinno, winno i tym pokrewne - jak będzie. Zadaniem miasta jest planowanie i to na kilka, czy kilkanaście lat do przodu (także po to, aby sobie nie robić problemów. Niestety, ale planowanie nie polega na liście pobożnych życzeń, ale na rzeczywistej analizie potrzeb. Posłużę się przykładem sprawności przejazdowej autobusu linii nr 143 (obecnie w kategorii Kierunkowej). 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. 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 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 pomiędzy 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.” Utwierdzam się co pism kierowanych do urzędu, oraz tekstu powyżej, które są tożsame z cytowanym tekstem. Wbrew temu zapisowi i moim pismom otrzymałem odpowiedzi, że wnoszone uwagi są bezzasadne. Jednak „dokument” ten potwierdza moje uwagi.

Str 58 – pisałem po wielokroć, że niektóre przystanki wymagają przebudowy. Dotyczy to przede wszystkim wiat przystankowych, które mimo że zgodne z przepisami (archaicznymi) zawężają światła przejazdom wózkom osób niepełnosprawnych czy wózkom dziecięcym, czy poruszania się ogólnie osobom niepełnosprawnym, ale też i osobom sprawnym. 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 użytkowości. 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 niepełnosprawnością. Podobny błąd z wiatami wielosłupkowymi popełnia się na trasie tramwajowej po ulicy Popowickiej, Starogroblowej i Długiej. Gdzieś tam zastosowano wiaty wspornikowe, i one nie stanowią przeszkody, szkoda tylko, że w poprzek postawiono inne elementy – przystanek „Dworzec Autobusowy”.

Str. 59 – pominięto współpracę z gminą Oborniki Śląskie

str. 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?

str – 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;

str – 64 – patrz opis do strony 63

str 67 – temat ten „Co istotne, w Studium Uwarunkowań i Kierunków 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



	<p>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 Fryzjerskiej, gdzie zastąpiono budownictwo kameralne budownictwem niskim, albo teren WUWY przekształcono z AG, gdzie nie wprowadza się powiązań komunikacyjnych doprowadzając do paraliżu miasta w trakcie realizacji w zgodzie z MPZP dla określonego terenu.</p> <p>Str 79 – „podsumowanie” jest niezwykle odkrywczel!</p> <p>Str -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 kolizyjnymi 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 ulicą Grabiszyńska (lub pozwalając na zniszczenie).</p>
69	<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.</p> <p>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.</p> <p>Udział transportu samochodowego w mieście jest bardzo istotny i nie można go pominąć. Rosnący jego udział oznacza, że większość ludzi tego transportu potrzebuje. Opisany plan jest taki, żeby rozwijać i</p>



	<p>promować komunikację miejską, a nie ma nic o rozwoju infrastruktury drogowej, skoro to bardziej ich mieszkańcy potrzebują.</p> <p>Poszerzanie dróg, budowa estakad na zatłoczonych skrzyżowaniach, budowa obwodnic aby odciążyć przejazd przez centrum optymalizacja sterowania sygnalizacją świetlną upłynniłoby ruch samochodowy którego potrzebują mieszkańcy. Razem z polepszeniem jakości i dostępności komunikacji miejskiej stanowiłoby prawdziwy "zrównoważony rozwój transportu". A mieszkańcy mogliby sobie wybrać, z czego chcą korzystać.</p> <p>Dodam tutaj, że parkingi Park&Ride o typowej pojemności 50-165 miejsc są żałosne. Wystarczy przejechać się na PR& na Leśnicy, o 7:00 rano już żadnego miejsca nie ma. Kilka set miejsc postojowych na P&R to minimum, żeby to miało jakiś sens.</p> <h3>13.1 STANDARDY W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ I DOSTĘPNOŚCI PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH</h3> <p>"należy dążyć do budowy przystanków z antyzatoką. Takie rozwiązanie powoduje przede wszystkim uspokojenie ruchu, czyli zwiększa bezpieczeństwo podróżnych"</p> <p>Równie dobrze można zrobić jakiś opadający szlaban jak tramwaj czy autobus podjeżdża na przystanek. Zwążenie drogi zmniejsza bezpieczeństwo ruchu samochodowego przez ograniczanie pola manewru pojazdu i brak możliwości ominięcia osób czy zwierząt, które wtargnęły na ulicę. Zwążenie dróg oraz wymuszanie zmniejszania prędkości skoro nie jest to faktycznie potrzebne generuje korki. To nie jest "zrównoważony rozwój" tylko dyskryminacja ruchu samochodowego.</p>
70	<p>Mam zastrzeżenia do strony 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</p>



	<p>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 bardzo dużych miastach w Europie jak Estonia, Szwecja, czy Belgia. Dlatego myślę że we Wrocławiu też powinno działać.</p>
71	<p>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 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. Obywatel</p>
72	<p>Na str. 36 brakuje analizy wzrostu/spadku ruchu rowerowego i ich przyczyn oraz wpływu stanu i ciągłości infrastruktury na jego zmianę.</p> <p>Na str. 40 brakuje analizy wypełnienia parkingów P&R oraz przyczyn dużego/niskiego ich wykorzystania przez użytkowników.</p> <p>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). Na str. 141 nie przeprowadzono analizy w zakresie taktu i dostępności kolei miejskiej. 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</p>



	<p>przeważnie stanowią największą barierę umożliwiającą dojście na przystanek w szybki sposób.</p>
73	<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 sporządzania swoich lokatorów i pracowników. Eksploatują i wręcz żądają tworzenia nowych linii. 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 miało by stały dochód. Myślę, że takie lub podobne rozwiązanie zrzucałoby niesprawiedliwy udział finansowy miasta, z którego korzystają firmy prywatne, często zagraniczne.</p>
74	<p>4.12 - Martwi mnie, że w rozważaniach nie uwzględniono trolejbusów jako zamiennika dla autobusów spalinowych, a poprzestano jedynie na autobusach akumulatorowych i autobusach napędzanych alternatywnymi paliwami.</p> <p>Jest to niepokojące, gdyż trolejbusy posiadają wiele zalet 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 -</p>



	<p>co znacznie zmniejszyłyby straty energetyczne, a trasy położone poza centrum nadal mogłyby być obsługiwane trakcją elektryczną.</p> <p>Dodatkowo takie rozwiązanie miałoby 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, Zurychu w Szwajcarii, Lwowie na Ukrainie, Petersburgu w Rosji, Bernie w Szwajcarii, czy w Brnie w Czeskiej Republice.</p> <p>Mam nadzieję, że moja opinia zostanie uwzględniona.</p>
75	strona 39 rozdział 3.1.2. -- czy to jest jakiś k... żart?
76	<p>Uwagi mieszkańca odnośnie planu zrównoważonego rozwoju.</p> <p>Słowo "tabor zeroemisyjny", czyli taki „który podczas jazdy nie emituje żadnych zanieczyszczeń”, jednak w rzeczywistości każdy jeżdzący pojazd zużywa opony, hamulce a w przypadku autobusów ogrzewanych paliwem płynnym także spaliny. Wystarczy poczytać odpowiednie opracowania w tym zakresie.</p> <p>Punkt 1.2 Błędne założenie, że ruch niesamochodowy ma wynosić aż 70%.</p> <p>Punkt 1.3 Gdzie są badania odnośnie ruchu pasażerów? Brak rzetelnych badań, skąd i do kont mieszkańcy się przemieszczają. Przecież widuję autobusy przegubowe gdzie jest często mniej niż jeden pasażer. Przykładem linia TAT z założeniem, że mieszkańcy Rogowskiej pracują przy Placu Orłąt Lwowskich a nie np. w Błoniach, gdzie tylko samochodem da się dojechać?</p> <p>Punkt 3.1.1 Dlaczego jest podana tylko ilość długości ścieżek rowerowych? Wrocławskie ścieżki rowerowe są często niebezpiecznie wykonane. Przykładów można wiele, ale taka ścieżka rowerowa</p>



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 Ślęza (trzeba nadłożyć znacznie drogę).

Punkt 3.1.2 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. Obecna władze miasta Wrocławia bardzo utrudniają ruch samochodowy przykładem może być ulica Stanisława Kunickiego. Po pierwsze jest tam znaczne ograniczenie prędkości po drugie garby na jezdni, które umożliwiają bezpieczny przejazd samochodów włącznie z tymi małymi autobusami marki Isuzu, które niemalże zahaczają o jezdnie podwoziem na nierównościach. Komfort mały, emisja bardzo duża.

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.

Punkt 4.7. Rozumiem, że w ramach efektywnego i bezpiecznego przemieszczania się zostanie poprawiony układ komunikacyjny, zostaną zlikwidowane bariery które są źródłem uciążliwości? Mam tu na uwadze różne nadgorliwe ograniczenia prędkości (przykładem ulica 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 emisją hałasu i zanieczyszczeń).

Punkt 4.8 Dlaczego zapomina się o dostępności dla transportu indywidualnego? Przecież pieszy do rynku nie będzie szedł na



	<p>piechotę z Psiego Pola, tylko przyjedzie swoim autem.</p> <p>Punkt 4.10 Jest napisane o zmniejszeniu gazów, ale władze miasta robią całkiem coś przeciwnego. Przykładem jest ilość niebezpiecznych przejść dla pieszych (np. okolice przystanku tramwajowego Pułtuska, Skrzyżowanie Aleja Armii Krajowej z Bernarda Bogedaina), co generuje niepotrzebne zanieczyszczenia. Przykładem zwiększenia gazów cieplarnianych może być ulica Graniczna z rondem Pileckiego. Czy obecnie budowana wschodnia Obwodnica Wrocławia z rondami, które uniemożliwia ekologiczną jazdę, przez ciągłe hamowanie i ruszanie co kilkaset metrów. Spowalnia także ruch autobusów jadących z i do lotniska.</p> <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 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>
77	<p>10.3</p> <p>Ze względu na długofalową opłacalność finansową i ekologiczną zlikwidowane zostaną opłaty przewozowe.</p> <p>Bezpłatna komunikacja miejska zwiększy możliwości skutecznego realizowania polityki transportowej zrównoważonego rozwoju, wygeneruje większy popytu w segmencie użytkowników transportu indywidualnego, wyeliminuje koszty sprzedaży (kasowniki, biletomaty)</p>



	<p>oraz zminimalizuje wysokie koszty alternatywne, w tym szereg kosztów społecznych powstających w następstwie nadmiernego wykorzystywania aut w ruchu drogowym.</p>
78	<p>Strona 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 ułożone krzywo, naklejane 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> <p>Strona 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>Strona 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>Strona 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, które mają mniejszy rozmiar, jak np. na przystanku tramwajowym "Kolista" 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>



Strona 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 np. dla linii D w kierunku "Giełdowa Centrum Hurtu". Czasami tekst ten jest umieszczony w jeden linii tekstu, który jest ściśnięty w taki sposób, że nie widać nawet przerw między wyrazami. Czasami jest umieszczony w dwóch odrębnych liniach tekstu, 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 powinno zostać to usystematyzowane, bo raz cały tekst w dwóch liniach na ekranie jest pogrubiony, a raz tylko pierwsza linia tekstu z tą ważniejszą informacją. Przykład - 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 tekstu pogrubione, pierwsza linia "Port lotniczy", druga linia "Airport" - wygląda to nieczytelnie.

Strona 166 - Tabela 21. Zakres weryfikacji - Średnia prędkość komunikacyjna - autobusy / - tramwaje. Dla tramwajów średnia prędkość powinna wynosić min. 35 km/h. Dla autobusów min. 40



	<p>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 komunikacja miejska. Nie ma zatem głównego moim zdaniem bodźca zachęcającego do przesiadki na transport publiczny - korzystają z niego tylko Ci, co muszą.</p>
79	<p>Strona 26, przedostatni akapit: Wzrost liczby osób prowadzących działalność gospodarczą, a w szczególności JDG wynika ze wzrostu zatrudnienia w sektorze IT. (Umowy B2B). Takie osoby chętnie korzystają z komunikacji miejskiej.</p>
80	<p>Strona 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 czy też 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 przejazdu autem, dokonuje się przewężeń, pasy ruchu zabierane są na ścieżki rowerowe i buspasy (nawet jeżeli na danej trasie nie kursuje żaden</p>



autobus przykładem niech będzie ulica Krakowska, gdzie tramwaj przejeżdża średnio co 15min 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 bez kolizyjne, które nie są wycelowane przeciwko kierowcom, a pro 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 się przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na drodze krajowej (ulica Brucknera) chociaż 100m 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 predkoscí do 30 kmph 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 badaniem? Oczywiście dla mnie będzie dalszy negatywny wpływ na przejezdność oraz szczególnie "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 samochodów



	<p>prywatnych w transporcie o 10% jest jawnym polaryzowaniem mieszkańców oraz wykluczeniem pewnej ich części z pewnego środka transportu. Nie każdy jest wysportowanym młodym aktywistom, który może dojeżdżać 15km dziennie na rowerze, szczególnie zważywszy na geolokalizację miasta i fakt, że większość roku nie stanowi sezon letnio-wiosenny. Uważam zatem, że plan jest antytezą własnego tytułu, a owe "zrównoważenie" jest wycelowane w jedną konkretną grupę mieszkańców, którzy poza frazesami i papierowymi inwestycjami nie dostaje 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 ludzi korzystających z komunikacji miejskiej czy też do urzędników, którzy w pewnej grupie mieszkańców dostrzegają jedynie problem. Kierowcy też są Wrocławianinami, płacą swoje podatki i nasze interesy również 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>
81	<p>Rozdział dotyczący integracji transportu miejskiego z indywidualnym jest absolutnie nierealny. Oczekiwane zmniejszenie ruchu indywidualnego przy znikomym rozwoju infrastruktury prowadzi do zapaści transportowej.</p> <p>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.</p> <p>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</p>



	<p>komunikacji (patrz - godziny szczytu).</p> <p>Jeżeli miasto ma podjąć realne działania zmierzające do usprawnienia komunikacji to należy jak najszybciej rozpocząć działania zmierzające do budowy metra. Usprawniło by to znacząco komunikację miejską oraz stworzyło realną alternatywę dla transportu indywidualnego.</p> <p>Obecne działania władz Wrocławia mają charakter monopolistyczny z elementami złośliwości.</p>
82	Integracja transportu indywidualnego i zbiorowego
83	<p>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, 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>
84	<p>Nie znalazłem w dokumencie odniesienia się do czasu dojazdu do węzła przesiadkowego środkiem komunikacji. O ile poruszone zostało że częstotliwość takiego połączenia jest ważna to nie znajduję uwzględnienia lokalnej charakterystyki ruchu. Choćby nie wiem jak częstotliwość byłaby wysoka to jeśli autobus będzie stał w korku z innymi samochodami to taki dojazd traci sens. Rozwiązaniem powinno być takie planowanie tras autobusów (być może włącznie z rozbudowa sieci busów elektrycznych) które minimalizowałyby opóźnienia (odpowiednio krótka trasa) i czas przejazdu poprzez budowę tras komunikacji zbiorowej w bardziej konstruktywny sposób, np. poprzez specjalne uprzywilejowane dla busów trasy (np. wyłączenia z zakazów/nakazów skrętu) tak aby możliwe było zaprojektowanie takiej trasy w oddaleniu od zakorkowanych tras i</p>



	korzystanie z niej było atrakcyjne, szczególnie Całkowity czas podróży na trasie byłby atrakcyjny dla posiadaczy samochodów
85	<p>Zmniejszenie ilości 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), sprawiamy że rodziny mające dzieci będą uciekały na przedmieścia, z czym już mamy do czynienia. Dokument ma więc złe podstawowe założenia o redukcji ruchu samochodowego i jest w tej formie szkodliwy społecznie i gospodarczo.</p> <p>Z poważaniem (<i>zanonimizowane</i>)</p>
86	<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 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 czasu.[1]</p> <p>Jest to częściowo opisane na s. 163 raportu, jednakże tylko pod względem transportu Wrocławia (zrozumiałe, biorąc pod uwagę zakres tego dokumentu)</p>



	<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 rozdzielenie traktowania tramwajów niskopodłogowych i niskowejściowych. To jest uwaga raczej do całego raportu, ale tutaj to ugryzło mocno, bo traktowanie niskowejściowego tramwaju na równi z niskopodłogowym nie uwzględnia</p> <p>"Dostosowani[a] 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 ilość siedzeń dla starzejącej się populacji Wrocławia.</p> <p>---</p> <p>[1] za: https://www.youtube.com/watch?v=GIXNVnftaNs, https://www.youtube.com/watch?v=CgvYgxo6UY8</p>
87	<p>Prognozy prezentowane od str. 110 dokumentu są nieaktualne dla trasy Mickiewicza-Mosty Chrobrego-Swojczyce-Strachocin-Wojnów. Od roku 2018 liczba mieszkańców na osiedlach Swojczyce, Strachocin, Wojnów gwałtownie wzrosła, co wiąże się ze wzmożonym korzystaniem z MPK na liniach 115/118/315, a także znacznym wzrostem ruchu samochodowego. Dodatkowo, trasa ta stanowi główny wjazd do centrum od strony Brzegu/Oławy. Od roku 2018 mogła wzrosnąć także liczba osób codziennie dojeżdżających autem do Wrocławia. Budowa Alei Wielkiej Wyspy spowoduje, iż trasa ta będzie dodatkowo przeciążona dla osób wyjeżdżających z miasta. Uruchomiono także w tym roku linię kolejową do Jelcza, która min. w trzech miejscach przecina wspomnianą trasę, dodatkowo powodując utrudnienia w</p>



	ruchu. Projekt powinien uwzględnić utworzenie węzła przesiadkowego przy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, z parkingiem P+R, by odciążać trasę.
88	To jakieś wypociny i dyrdymały, brak konkretnych danych gdzie pominięto dwa podstawowe wskaźniki przy planowaniu komunikacji. Dwa wskaźniki które cały świat używa do projektowania i planowania komunikacji i nie ma nic innego co może je zastąpić bo są to suche liczby
89	Więcej połączeń na lotnisko
90	Połączenia
91	<p>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 przepiętna.</p> <p>Czasy dla przejazdów w szczycie porannym w dniu powszednim do Dworca Głównego:</p> <ul style="list-style-type: none">- obecnie (od przystanku Królewiecka(Staw)): realnie, uwzględniając korki: 15 min do Stadionu, 31 min tramwajem do przyst. Dworzec Autobusowy i 4 min pieszo na dworzec kolejowy, razem 50 min- 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,- kolejną 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>
92	Chciałabym by linia 148 po otwarciu al. Stabłowickiej połączyła Złotniki z lotniskiem (przystanki Złotnicka, Wielkopolska zostały zachowane). Chciałabym też by część lini tramwajowych z Lesnicy jeździła tak jak



	<p>teraz Kosmonautow, Lotnicza, Legnicka a czesc została puszczoną Komonautow, Lotnicza, Popowicka i dalej aż do Duboisa.</p> <p>Powyzsze uwagi odnosza się do załącznika 1.</p> <p>Chciałbym 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>
93	Wskazanie w jaki sposób konsultacje są wiążące dla władz miasta.
94	Propozycja tramwaj na Jagodno
95	Kompletnie pominięty rejon osiedla Polanowice-Poświętne-Ligota, który mocno się rozbudowuje i nie idą za tym żadne miejskie inwestycje, władze o nas zapomniały.
96	Bezpośrednie połączenie Brochowa z dzielnicą Sępolno poprzez Aleję Wielkiej Wyspy - uwagi do Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia na lata 2023-2027 (zał1)
97	Południe Wrocławia kompletny brak pomysłu na lokalizację parkingów P&R.
98	Moja opinia odnosi się do całości planu. 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
99	Planowana sieć tramwajowa we Wrocławiu (zob. str. 25) nie przewiduje budowy trasy tramwajowej przez ul. Racławicką
100	Punkt 3.1.2 zawiera kłamstwo, bowiem NIE MA łatwych połączeń z pominięciem strefy centralnej.
101	Tabela 19. Przykładowy standard wyposażenia przystanków str 151. Na



	<p>przystankach nie wolno palić, ale palacze, gdy zwracam im uwagę informują mnie, że śmietniki są postawione dla nich. We Wrocławiu jest i tak strasznie zanieczyszczone powietrze, dlatego korzystając z komunikacji miejskiej mam jeszcze wdychać dym z papierosów, czekając na przyjazd tramwaju lub siedząc w nim, bo dym niestety wlatuje do pojazdu.</p>
102	<p>Podrozdział 3.2.2 "Infrastruktura wykorzystywana w systemie", str. 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 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.</p>
103	<p>Tramwaj na Jagodno!! Bez względu na to w którym to jest dokumencie, w którym miejscu.</p>
104	<p>Przywrócenie honorowania biletów Urbancard w pociągach na terenie Wrocławia.</p>
105	<p>Tramwaj na Jagodno</p>
106	<p>Strona 23: Prognozowana liczba ludności w 2027 roku. Obszar Jagodna jest zupełnie niedoszacowany jako ilość mieszkańców (ilość nowych mieszkań lub w trakcie budowy pokazuje zupełnie inną skalę - źródło z 2018 nie jest miarodajne). Komunikacja w tym obszarze musi zostać zaadresowana poprzez wykonanie łączników 1)</p>



	Iwaszkiewicza-Kajdasza 2) Białoszewskiego-Jareckiego. W innym wypadku ten fragment miasta zostanie zablokowany poprzez komunikację lokalną.
107	Potrzebujemy tramwaju na Jagodno. Liczba mieszkańców ciągle rośnie i jedynie tramwaj przekona ich część do zmiany środka transportu z auta
108	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
109	Przebudowywanie przystanków i ulic tak aby tworzone były zatoczki autobusowe. Obecny plan na brak zatoczek powoduje ogromne korki
110	Chciałabym dodać również: stworzenie połączenia tramwajowego na Jagodno
111	Tramwaj na Jagodno
112	(strona 126) Miasto Wrocław posiada realny wpływ na transport kolejowy na jego obszarze, o czym świadczy między innymi realizowany projekt "Dolnośląskich Kolei Aglomeracyjnych" współfinansowany zarówno przez samorząd wojewódzki, jak i samorządy lokalne (tj. gminę Czernica oraz gminę Wrocław). Miasto Wrocław może mieć realny wpływ przy współpracy z PKP PLK (w sprawie zwiększenia możliwości transportowych kolei na obszarze miasta Wrocławia) oraz przy współpracy z POLREGIO i Kolejami Dolnośląskimi (np. przywrócenie zasad honorowania biletów MPK Wrocław oraz praw do darmowych przejazdów na obszarze miasta Wrocławia) i nie wymaga ona ogromnych nakładów finansowych, w porównaniu do środków przeznaczanych przez inne samorządy lokalne np. duże środki przekazywane przez m.st. Warszawy 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
113	Plan transportowy wykazuje poważną lukę, gdyż nie zbadano tematu budowy metra w granicach Gminy Wrocław. Uwaga dotyczy całości dokumentu.
114	Powrót Urbancard w pkp na terenie Wrocławia
115	Na stronach 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 świetlnych 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 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 zachęcą 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 tworzenie kolejnych pięknych dokumentów strategicznych, z których nic nie wynika.