

Rekomendacje Panelu Obywatelskiego

Lista rekomendacji, które zostaną poddane pod głosowanie 3 października

2020

I. Jaki środek transportu - uwagi wspólne dla wszystkich 5

osiedli

1. Modernizacja starej infrastruktury (horyzont 5-letni) - konieczna jest poprawa standardu istniejącej infrastruktury rowerowej w miejscach, gdzie nie spełnia ona podstawowych wymogów. Jeżeli ruch rowerowy wzrosnąć konieczne jest doprowadzenie do sytuacji, że infrastruktura rowerowa jest czytelna, wygodna i bezpieczna;

UWAGA: Modernizacja infrastruktury rowerowej powinna być opatrzona odpowiednimi standardami miejskimi, katalogiem rozwiązań stanowiących podstawę do ogłaszania zamówień publicznych. Wskazane jest odejście od minimalnej, określonej przepisami szerokości pasa rowerowego - zalecane jest min. 2 m szerokości. Często może to oznaczać prowadzenie drogi rowerowej po jezdni.

2. Poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego:

- rozszerzyć sieć rowerową o gminy podmiejskie (we współpracy z tymi gminami),
- połączenie infrastruktury rowerowej w spójną sieć,
- tworzenie i rozwijanie sieci parkingów rowerowych,
- bezpieczne i wyodrębnione drogi rowerowe,
- poprawa oznakowania dróg rowerowych,
- drogi rowerowe prowadzące wokół rynku + dodatkowe parkingi rowerowe, zakaz wjazdu rowerów na rynek.

UWAGA: Jak wyżej: konieczne opracowanie standardów dla dróg rowerowych. Postulat dotyczący obecności rowerów na rynku, warto wprowadzić, jako regułę dla przestrzeni publicznych - skatalogować miejsca, w których możliwa jest obecność wyłącznie pieszych.

3. Nowe odcinki tramwaju realizowane jako trasy autobusowo-tramwajowe (tory + asfalt);

UWAGA: Jest to bardzo niebezpieczne rozwiązanie. Awaria pojazdu transportu publicznego może doprowadzić do zatrzymania zbyt wielu środków transportu jednocześnie. Zarazem obniży to przepustowość torowiska tramwajowego, co utrudni podniesienie częstotliwości dla linii tramwajowych. Tam gdzie linie autobusowe prowadzone są w jednym ciągu z tramwajami warto rozważyć

realizację pasów ruchu dla komunikacji zbiorowej przylegających do torowiska, tak aby przesiadki z autobusu na tramwaj były możliwe, bez konieczności

1



pokonywania jezdni.

4. Wspólne linie tramwajowo-autobusowe w ramach przystanków; UWAGA: Jak wyżej. Rozwiązanie to uniemożliwi podniesienie częstotliwości odjazdów. W rejonie węzłów transportu zbiorowego wydolność układu może zostać szybko przekroczona (maks. 40 zatrzymań na godzinę na jednym przystanku).
5. Wydzielone torowiska tramwajowe: zielone, przystanki wiedeńskie lub antyzatoki;
6. Odpowiedzią na pytanie "autobus czy tramwaj" jest "zieleń". Bez względu na rodzaj inwestycji, należy starannie chronić rośliny już rosnące i wykorzystywać nowe trasy jako okazję do zazieleniania miasta. Sam układ komunikacyjny powinien przypominać nerwicę liścia, przy czym w tym porównaniu główne osie to trasy kolei aglomeracyjnej, rozgałęzienia – linie tramwajowe, a drobne żyłki – trasy autobusowe;
UWAGA: Pomijając ideowy zapis, warto zwrócić uwagę na zaletę skrócenia długości linii autobusowych kosztem podniesienia liczby przesiadek. Takie rozwiązanie podnosi punktualność.
7. Projektowanie przystanków i pojazdów dostępnych dla wszystkich (osoby z niepełnosprawnościami);
8. Alternatywny transport, np. tramwaj wodny, metro, jako uzupełnienie bezemisyjnego transportu i osiągnięcie bezemisyjnego transportu w perspektywie 10-15 lat;
UWAGA: Metro jest zbyt kosztownym środkiem transportu dla Wrocławia. Realizacja jednego kilometra linii metra kosztuje przynajmniej tyle ile 15 km linii tramwajowej.
9. Szybka kolej miejska:
 - Przywrócenie dworca przy ul. Pułaskiego,
 - Dworzec Arkady,
 - Wspólna opłata na wszystkie środki transportu;
UWAGA: Wykorzystanie sieci kolejowej jest wysoce porządane. Wymaga jednak wykonania analizy wykonalności. Jeśli postulat będzie skierowany do realizacji taki dokument powinien powstać, jak najszybciej, aby władze miasta mogły podjąć negocjacje z PKP PLK.

10. Oparcie transportu międzydzielnicowego w mieście o transport szynowy - kolej miejską (aglomeracyjną) oraz tramwaj skomunikowany z koleją na stacjach / węzłach przesiadkowych. Kolej pomoże szybko i sprawnie wozić ludzi po mieście a równocześnie zniweluje korki poprawiając ofertę dla mieszkańców okolic Wrocławia. Tramwaj musi mieć priorytet, jak się da powinien być prowadzony bezkolizyjnie - by inwestycja w niego się opłacała musi REALNIE być bardziej atrakcyjny (szybszy) od samochodu;
UWAGA: Tramwaj może być dla niektórych dzielnic zbyt kosztownym rozwiązaniem (rozstrzygnąć to powinny analizy potoków pasażerskich). Często może być zastąpiony przez metrobus lub linie autobusowe przyspieszone - wymaga to jednak rozplanowania niezależnej sieci buspasów, aby gwarantować utrzymanie taktu i punktualności odjazdów.
11. Łączenie poszczególnych środków komunikacji w spójny system (autobus lokalnie, tramwaj dla dużych potoków pasażerskich do centrum, pociągi częściej i z łatwymi przesiadkami) - Trzeba wykorzystywać możliwości i specyfikę każdego z dostępnych środków transportu. Pociąg powinien szybko przerzucać na drugą stronę miasta do węzła przesiadkowego. Tramwaj – szybko przewozić duże potoki pasażerskie do centrum miasta. Autobusy wjeżdżają głębiej w zabudowę mieszkaniową, mogą więc skrócić czas dotarcia do komunikacji miejskiej, obsługiwać ruch między osiedlami i wewnątrz osiedli. System rowerów miejskich może stanowić uzupełnienie siatki połączeń na „ostatniej mili”;
12. Kolej miejska i tramwaje jako szkielet komunikacji we Wrocławiu: - Współpraca miasta z urzędem marszałkowskim odnośnie kolei (utworzenie kolei aglomeracyjnej),
- Funkcjonalna infrastruktura park and ride na obrzeżach miasta i na stacjach kolejowych,
- Kampania informacyjna dla gmin ościennych;
UWAGA: Kluczem do rozwoju kolejowej komunikacji, jako składnika miejskiego systemu jest porozumienie z PKP PLK. Ważne jest określenie wydolności istniejącego układu linii kolejowych, konieczności uruchomienia nowych przystanków, a w konsekwencji realizacja braków.
Infrastruktura Park&Ride jest rozwiązaniem wyłącznie uzupełniającym, nie stanowi bodźca hamującego napływ aut - tego rodzaju parkingi powinny powstawać w gminach ościennych.
13. Połączenie w spójny system komunikacji tramwajów + autobusów + SKM (jeśli by powstała) + kolei:

- zintegrowane przystanki,



- możliwość dalszej rozbudowy istniejących linii (wydłużanie ich oraz uwzględnieni w planach),
- ekologiczne rozwiązania w autobusach miejskich (napędy elektryczne, wodorowe, inne),
- budowa parkingów P&R przy węzłach komunikacyjnych,
- głównym środkiem transportu ma być tramwaj, linie tramwajowe mają być głównymi arteriami,
- tramwaj na wszystkie wymienione w drugim pytaniu panelu osiedla, - budowana przez Młasto odnawialnych źródeł energii zasilającą komunikację ,
- wykorzystanie nieużywanych linii kolejowych dla zbiorowego transportu szynowego,
- budowa wiaduktów kolejowych;

UWAGA: Jak wyżej. Połączenia autobusowe mogą być w wielu miejscach bardziej opłacalnym rozwiązaniem - kluczem jest jednak zapewnienie im niezależnych od ruchu ogólnego, pasów ruchu.

14. Przy końcowych przystankach linii tramwajowej powinny znaleźć się parkingi Park&Ride.

UWAGA: Jak wyżej. Liczba miejsc na tego rodzaju parkingach nie powinna zostać przeszacowana.

15. Tramwaj połączony ze ścieżką rowerową do 2030 roku

16. Trasa tramajowo-autobusowa wydzielona pasem zieleni.

UWAGA: Jak wyżej. Nie należy prowadzić ruchu autobusowego i tramwajowego jednym kanałem.

17. Zasilanie komunikacji zbiorowej z OZE do 2035 roku

18. Rekomendujemy przygotować etapowanie i budowę wszystkich linii tramwajowych na 5 analizowanych osiedli - realizacja co 3 lata

II. Jaki środek transportu na Jagodno

1. Tramwaj
2. Stworzenie linii autobusowej z buspasem.
3. Dla osiedla Jagodno ze względu na wypracowane i pozytywnie zaopiniowane przez Radę Osiedla rozwiązanie przejściowe-autobusowe rekomenduje się najpierw budowę jezdni autobusowej w śladzie zaprojektowanego tramwaju wraz

z pozostawieniem miejsca na wbudowanie w przyszłości szyn. (Dodatkowo przystanek Iwony wraz z parkingiem P&R).

4

UWAGA: Bardzo dobre założenie. Pas autobusowy powinien uwzględniać możliwość utrzymania kursów w czasie potencjalnej budowy linii tramwajowej.

4. Rekomendujemy budowę wiaduktu Buforowa/Wysoka i bezkolizyjny przystanek.

III. Jaki środek transportu na Maślice

1. Budowa linii tramwajowej do 2023 roku.

UWAGA: Postulat nierealny. Zbyt krótki okres na realizację.

2. Budowa linii autobusowej.

IV. Jaki środek transportu na Muchobór Wielki

1. Budowa linii tramwajowej do 2026 roku

2. Budowa linii autobusowej z wydzieloną trasą

3. Zakończenie prac nad łącznikiem Graniczna-Smolec na Muchoborze; 4.

Modernizacja infrastruktury i przeniesienie ruchu tranzytowego z ulicy Gagarina; 5.

Dla osiedla Muchobór Wielki rekomenduje się obsługę poprzez linie autobusowe prowadzone wzdłuż obecnie budowanej wydzielonej trasy autobusowo tramwajowej na Nowy Dwór (TAT). Powinna ona być kontynuowana jako wydzielona trasa autobusowa do Muchoboru Wielkiego.

6. Budowa buspasa zamiast pasa zieleni.

7. Włączenie infrastruktury kolejowej w miejską komunikację osiedlową

V. Jaki środek transportu na Ołtaszyn

1. Budowa tramwaju do 2024 połączona z budową bezkolizyjnego wiaduktu przez tory kolejowe.

2. Budowa linii autobusowej.

VI. Jaki środek transportu na Psie Pole

1. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 1

2. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 2

3. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 3

4. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 4

5. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 5

6. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 6

7. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 7

8. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 8

9. Budowa buspasa przez ulicę Bolesława Krzywoustego, ale nie kosztem



UWAGA: Tego rodzaju rozwiązanie oznacza, że autobusy nie będą stanowiły alternatywy dla samochodu. Dostępność centrum za pomocą samochodu nie zmieni się.

10. Wybudowanie łącznika Krzywoustego – obwodnica autostradowa
11. Likwidacja ruchu tranzytowego na ulicy Widawskiej, a także rondo Okulickiego i Przedwiośnia
12. Należy polepszyć dojazd autobusu 151 do dworca kolejowego Psie Pole (większa częstotliwość i dostępność)
13. Budowa tramwaju Cargo do zakładów przemysłowych na Kowalach i Sołtysowicach

VII. Strefy o szczególnych zasadach: określony typ silnika

1. Rekomendujemy wprowadzenia od roku 2023/23 zakazu wjazdu dla samochodów niespełniających norm, z wyjątkiem pojazdów zabytkowych, w ścisłym centrum miasta (Strefa A1). Ograniczenie to powinno dotyczyć samochodów niespełniających normy Euro3 oraz posiadających katalizatory w przypadku silnika benzynowego oraz Euro4 w przypadku diesla.
UWAGA: Konieczny apel władz miasta o zmianę ustawową.
2. Rekomendujemy nie wprowadzać tego typu ograniczeń, gdyż nie można dyskryminować właścicieli pojazdów, a kontrolą techniczną pojazdów zajmować powinny się stacje kontroli pojazdów.
UWAGA: Utrzymanie pojazdu w dobrym stanie technicznym jest wymagane prawem - kontrolą tego zajmują się wspomniane stacje diagnostyczne. Jednocześnie w roku 2023 (kiedy miałyby zostać postulat nr 1) pojazdy benzynowe spełniające normę Euro 3 będą miały 23 lata, zaś pojazdy z silnikiem Diesla spełniające normę Euro 4 nawet 17 lat. Utrzymanie tego rodzaju pojazdów w stanie technicznym pozwalającym na dopuszczenie ich do ruchu wymaga wydatków finansowych pozwalających na zakup nowszego pojazdu. Trudno mówić o dyskryminacji.
3. Rekomendujemy wprowadzenie tego typu ograniczeń, ale z poszanowaniem mieszkańców i przedsiębiorców danej strefy. Decyzje powinny być konsultowane i negocjowane z mieszkańcami przy wsparciu eksperckim.
UWAGA: Uchwalenie tego rodzaju regulacji powinno zakładać odpowiedni okres na przygotowanie się zainteresowanych do zmian. w czasie konsultacji niezbędne jest ustalenie długości tego okresu.
4. Rekomendujemy wprowadzenie ograniczeń dla pojazdów generujących hałas.
UWAGA: Normy emisji hałasu dla pojazdów określają przepisy krajowe.

VIII. Strefy o szczególnych zasadach: opłaty za wjazd

1. Rekomendujemy wprowadzenie opłat dla samochodów osobowych należących osób niepłacących podatków we Wrocławiu oraz wyznaczenie bezpłatnych dróg tranzytowych i budowę parkingów park&ride.
2. Rekomendujemy nie wprowadzać tego typu ograniczeń do czasu powstania obwodnicy śródmiejskiej, uszczelnienia sieci ścieżek rowerowych i stworzenia biletu aglomeracyjnego.
3. Rekomendujemy nie wprowadzać opłat, gdyż jest to nierealnie i niemożliwe do wyegzekwowania.
4. Rekomendujemy nie wprowadzać opłat, lecz Urząd Miasta powinien dokonać dokładnej analizy prawnej w tym zakresie.

UWAGA: Dyskusja dot. wprowadzenia tego rozwiązania powinna rozpocząć się od opracowania skutecznego sposobu egzekucji.

IX. Strefy o szczególnych zasadach: strefy ruchu pieszego

1. Rekomendujemy by hulajnogi i elektryczne napędzane pojazdy nie mogły być w strefie pieszej.
UWAGA: Hulajnoga z silnikiem jest motorowerem.
2. Wyłączenie z ruchu samochodowego Rynku, Placu Solnego i Promenady Staromiejskiej (z wyjątkiem dostawców, mieszkańców, taksówek i przedsiębiorców) z zapewnieniem miejsc postojowych "kiss and ride" od roku 2022.
3. Nie należy wprowadzać takich stref.
4. Weryfikacja istniejących stref i sprawdzenie dróg pożarowych i potrzeb cywilnych
5. Na Starym Mieście należy stworzyć do 2023 r. strefę ograniczonego ruchu (wjazd tylko dla mieszkańców) wraz ze strefą zieleni;
6. Ścisłe centrum miasta powinno być wolne od ruchu samochodowego za wyjątkiem pojazdów służb, taksówek i samochodów dostawczych (przy czym te ostatnie tylko w określonych godzinach). Należy inwestować w płatne wielopiętrowe parkingi obok osiedli przy równoczesnym zakazie parkowania powyżej 30 minut.

UWAGA: Płatne parkingi kubaturowe powinny być realizowane na koszt inwestora, a nie gminy. Potencjalnie gmina może zostać partnerem inwestora, jako właściciel gruntu.

X. Strefy o szczególnych zasadach: strefa płatnego parkowania

1. Rekomendujemy zobowiązanie Urzędu Miasta Wrocławia do pilotowania procesu wprowadzania w mieście rzeczywistych stref płatnego parkowania. Urząd powinien być odpowiedzialny za inicjowanie i prowadzenie procesu wyznaczania stref płatnego parkowania - w szczególności w strefie śródmiejskiej. Chodzi o rozpoczęcie i przeprowadzenie procesu (w tym konsultacje społeczne, opiniowanie przez rady osiedli, projekty) dla minimum 50 ulic rocznie - począwszy od roku 2021.
2. Rekomendujemy gradację opłat za parkowanie w strefie w zależności od długości postoju (im dłużej, tym drożej);
3. W strefie śródmiejskiej (poza ścisłym centrum), zwłaszcza w obszarach z dużym udziałem funkcji mieszkaniowej, płatne parkowanie powinno być wprowadzane we współpracy z mieszkańcami i radami osiedli, przy zachowaniu możliwości wykupienia tanich abonamentów dla zameldowanych stale lub czasowo mieszkańców.
4. Zwiększenie wykorzystania parkingów wielopoziomowych (kubaturowych) w centrum Wrocławia poprzez odpowiednią politykę cenową, w tym wprowadzenie wyższych opłat za parkowanie na ulicach w ich bezpośrednim sąsiedztwie.
5. Stanowcze wzmocnienie egzekucji istniejących zasad w zakresie prawidłowego parkowania w ścisłym centrum Wrocławia połączone z kontrolą przy pomocy samocjodów wyposażonych w kamery 360 stopni..
6. Strefą płatnego parkowania powinno być objęte całe miasto, ale na rozwiązaniu korzystnym dla mieszkańców.
7. Rekomendujemy nie wprowadzanie tego typu stref.
8. Rekomendujemy budowę miejskich darmowych parkingów osiedlowych **UWAGA:** Finansowanie takich parkingów powinno leżeć na barkach mieszkańców osiedli, spółdzielni lub wspólnot mieszkaniowych.
9. Konieczne jest budowanie większej ilości parkingów – to ograniczy ruch spowodowany szukaniem miejsc i wprowadzić darmową komunikację zbiorową. **UWAGA: Większa liczba miejsc postojowych wzmacna ruch samochodowy w miejscach, w których powstają i nie ogranicza liczby poszukujących postoju. Ich realizacja byłaby też ogromnym obciążeniem dla budżetu gminy (1000 miejsc postojowych kosztuje ok. 150 mln zł - równowartość 10 km linii tramwajowej). Równoczesna realizacja postulatów nieodpłatnej komunikacji zbiorowej oznaczałoby roczne obciążenie budżetu Wrocławia dodatkowym kosztem ok. 300 mln zł.**

10.Rekomendujemy zwiększanie strefy co roku.

Pytanie: jak wydatkowane są przychody z opłat za parkowanie?

UWAGA: Ustawa określa, że opłaty z opłat postojowych w śródmiejskiej strefie

płatnego parkowania powinny być przeznaczane w min. 65 proc. na rozwój transportu publicznego.

XI. Strefy o szczególnych zasadach: inne rozwiązania

1. Należy powrócić do planu stworzenia strefy zielonych deptaków w centrum do 2025 r. (ulice Odrzańska, Ruska, Kiełbaśnicza, Krupnicza, św. Elżbiety, Rzeźnicza), tak jak w planach UM z 2011 r.;
2. Należy kontynuować zmiany w organizacji ruchu, które stopniowo zwiększają priorytet transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego;
3. Polityka inwestycyjna powinna uwzględniać corocznie zadania polegające na tworzeniu w obszarze centrum i śródmieścia atrakcyjnych przestrzeni wyposażonych w zieleń, małą architekturę oraz elementy małej/zielonej retencji, przyjaznych dla ruchu pieszego i rowerowego, transportu publicznego oraz uspokojonego ruchu kołowego z uporządkowanym parkowaniem. Ograniczanie obecności samochodów powinno być wzmocnione poprawą jakości otoczenia.
4. Należy do 2022 r. stworzyć strefę ochrony chodników przed parkowaniem (słupkowanie, ławki, drzewa, zieleń) na osiedlach śródmiejskich: Nadodrze, Ołbin, Przedmieście Oławskie, Huby, Kleczków;
5. Rekomendujemy tworzenie większej ilości wydzielonych dróg dla rowerów; 6. Wykonanie badań pomiaru rzeczywistej emisji spalin samochodowych metodą "remote sensing" - ocena emisyjności pojazdów w zależności od typu auta (osobowe, ciężarowe), roku produkcji, rodzaju paliwa (benzyna,diesel) do końca roku 2021;
7. Taksówki powinny mieć możliwość wjazdu do centrum bez ograniczeń (oraz możliwość postojów dla taksówek)
8. Budowa ulic typu woonerf;
9. Należy wydawać co najmniej 100 mln zł rocznie na budżet rowerowy i pieszy do 2028 r., by strefa ograniczonej emisji miała odpowiednią alternatywę; UWAGA: Kwota wydaje się zbyt dużą - urząd miasta nie będzie w stanie przygotować jednocześnie tylu projektów dróg rowerowych do realizacji. Doświadczenia innych miast wskazują, że do dynamicznego rozwoju wystarczają kwoty na poziomie 25-30 mln zł.
- 10.Należy powrócić do planu stworzenia strefy zielonych deptaków w centrum do 2022 r. (ulice Odrzańska, Ruska, Kiełbaśnicza, Krupnicza, św. Elżbiety, Rzeźnicza), tak jak w planach UM z 2011 r.;

XII. Pozostałe

1. Bezpłatna komunikacja zbiorowa

UWAGA: Eksperyment taki nigdzie nie przyniósł zakładanych efektów. Oznacza

jednocześnie ubytek ok. 200 mln zł w budżecie Wrocławia.

2. Dyskusja nt. nieprzestrzegania przepisów i egzekwowania kar wobec rowerzystów (pomysł: kampania edukacyjna + dodatkowe oznakowanie); 3. Zgłoszenie przez Prezydenta inicjatywy uchwałodawczej znakowania rowerów - znosimy bezkarność rowerzystów;
 4. Edukacja o prawidłowym ruchu rowerowym (Kampania billboardowa i edukacja w szkołach, Mapy dróg rowerowych)
 5. Ołtaszyn – dokończyć południową obwodnicę Wrocławia;
 6. Opracowanie procedur dotyczących preferencyjnej karty miejskiej dającej możliwość preferencyjnego korzystania z komunikacji i miejsc parkingowych; 7. Darmowa komunikacja zbiorowa.
 8. Współpraca Gminy Wrocław, Urzędu Marszałkowskiego i PKP w zakresie partycypowania w kosztach ujednoczonego transportu miejskiego i wypracowania wspólnej stergii;
 9. Przy przystankach kolejowych powinny być budowane węzły przesiadkowe - Organizowanie często kursujących linii autobusowych, które szybko dowożą pasażerów z różnych części osiedla na stacje.
 10. Skorelowanie rozkładów autobusów z przyjazdami i odjazdami pociągów; 11. Komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet na skrzyżowaniach; 12. Stworzenie przystanków Wiedeńskich na pl. Kościuszki w 2021 roku; 13. Przyspieszenie tramwajów w ścisłym centrum;
 14. Bezpłatna/tańsza komunikacja dla osób płacących podatki we Wrocławiu;
 15. Dokończenie systemu tras rowerowych w centrum (równoważnie: 10 mln zł rocznie na trasy rowerowe w rowerowej strefie centralnej zaznaczonej w Studium);
 16. Integracja i modernizacja (nowoczesna aplikacja mobilna) systemu biletowego na poziomie aglomeracji (MPK + PKP) - 1 bilet na wszystko;
 17. Polityka cenowa biletów MPK zachęcająca do podróży komunikacją zamiast samochodów;
 18. MPZP dla całego Miasta, uwzględnianie w nich potrzeb komunikacyjnych;
 19. Planowanie infrastruktury komunikacyjnej pod nowe osiedla (zabezpieczenie terenu pod infrastrukturę); wymuszenie przez Miasto na deweloperach uwzględnienia w ich projektach i realizacjach wolnej przestrzeni na pełną infrastrukturę sieci komunikacyjnej (patrz pkt wyżej);
- UWAGA: Obecnie niemożliwe do realizacji w pełnym zakresie postulatu.**
20. Wypracowanie rozwiązania czyniącego deweloperów odpowiedzialnymi finansowo za komunikację (partycypowania w kosztach budowy transportu zbiorowego);

UWAGA: Obecnie niemożliwe formalnie.

21. Uwzględnianie rezerwy komunikacyjnej przy planowaniu nowych osiedli i wydawaniu pozwoleń na budowę;

UWAGA: Możliwe do zabezpieczenia w drodze Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

22. Zachowywanie rezerw terenowych na budowę linii tramwajowych zgodnie z obowiązującym Studium - Nie możemy zamykać sobie drogi do budowy tramwaju, kiedy liczba mieszkańców wzrośnie i dotychczasowe sposoby poruszania się przestaną wystarczać.

23. Na Jagodnie: chodniki, a nie namalowanie na jezdni pasa dla pieszego i rowerów (na odcinku od Iwin do Vivaldiego - na starej Buforowej; oraz na odcinku od Vivaldiego do kościoła - na starej Buforowej).

24. Aktualizacja, modernizacja i egzekwowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej

25. Konieczna współpraca z PKP w zakresie budowy nowych przystanków kolejowych (m.in. przystanek Os. Sobieskiego) - Wrocław posiada rozbudowaną sieć kolejową, która nie jest dostatecznie wykorzystywana do miejskich przewozów pasażerskich. Aby stworzyć kolej miejską z prawdziwego zdarzenia, należy nie tylko znacznie zwiększyć liczbę kursów, ale też wybudować dodatkowe przystanki, np. na wysokości zakrzowskiego Osiedla im. Jana III Sobieskiego;