

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;

Komentarz stowarzyszenia Zmieniam Zakrzów: Infrastruktura rowerowa powinna być spójna i intuicyjna.

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.

jw.

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

Nie wszystkie trasy tramwajowe muszą powstawać jako wspólne dla tramwajów i autobusów. Tam, gdzie nie ma takiej konieczności, powinny być projektowane zielone torowiska, które poprawiają gospodarkę wodami opadowymi, obniżają temperaturę otoczenia i są cichsze.

4. Wspólne linie tramwajowo-autobusowe w ramach przystanków;
Popieramy tę rekomendację. Przesiadanie się między środkami komunikacji miejskiej powinno odbywać się w miarę możliwości w ramach jednego peronu.

5. Wydzielone torowiska tramwajowe: zielone, przystanki wiedeńskie lub antyzatoki;

Przystanki wiedeńskie i antyzatoki powinny powstawać tam, gdzie tramwaj porusza się jedną jezdnią razem z samochodami. Nowo projektowane trasy powinny mieć torowiska i przystanki poza jezdnią.

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;

Budowa nowych linii tramwajowych pozwala na zachowanie większej powierzchni terenów zielonych (np. przez stosowanie zielonych torowisk).

7. Projektowanie przystanków i pojazdów dostępnych dla wszystkich (osoby z niepełnosprawnościami);

W pełni zgadzamy się z powyższą rekomendacją.

8. Alternatywny transport, np. tramwaj wodny, metro, jako uzupełnienie bezemisyjnego transportu i osiągnięcie bezemisyjnego transportu w perspektywie 10-15 lat;

Biorąc pod uwagę małe wykorzystanie kolei i możliwości rozbudowy sieci tramwajowej (również „szybkiego tramwaju” odseparowanego od istniejących szlaków komunikacyjnych), budowa metra nie wydaje się zasadna w perspektywie 10-15 lat. Należy jednak mieć na względzie, że w przyszłości może okazać się konieczne prowadzenie tras komunikacji zbiorowej pod lub nad ziemią.

9. Szybka kolej miejska:

- Przywrócenie dworca przy ul. Pułaskiego,
- Dworzec Arkady,
- Wspólna opłata na wszystkie środki transportu;

Wspólna taryfa przewozowa jest niezbędna do tego, aby kolej miejska była traktowana przez pasażerów jako część systemu komunikacyjnego miasta. Szczegółowe rozwiązania powinny zostać poddane analizie.

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;

W pełni zgadzamy się z powyższą rekomendacją.

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”;

W pełni zgadzamy się z powyższą rekomendacją.

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;

Współpraca Wrocławia z ościennymi gminami w zakresie współfinansowania komunikacji aglomeracyjnej jest niezbędna. Przy dobrej organizacji systemu komunikacyjnego obejmującego najbliższe okolice Wrocławia, budowanie wielkopowierzchniowych parkingów P&R może okazać się niepotrzebne – należy dążyć do tego, aby mieszkańcy mniejszych miejscowości mieli dostęp do komunikacji w swojej najbliższej okolicy.

13. Połączenie w spójny system komunikacji tramwajów + autobusów + SKM (jeśli by powstała) + kolei:

- zintegrowane przystanki,
- możliwość dalszej rozbudowy istniejących linii (wydłużanie ich oraz uwzględnienie 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 Miasto odnawialnych źródeł energii zasilających komunikację ,
- wykorzystanie nieużywanych linii kolejowych dla zbiorowego transportu szynowego,
- budowa wiaduktów kolejowych;

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

Dobrze zorganizowana komunikacja miejska i podmiejska oznacza, że każdy mieszkaniec ma dostęp do środka komunikacji w najbliższej okolicy swojego miejsca zamieszkania. Konieczna jest do tego odpowiednia koncentracja miejscowości/osiedli i zapewnienie np. autobusowych linii dowozowych, które wjeżdżają głębiej między zabudowę mieszkaniową. Parkingi przy stacjach kolejowych i węzłach przesiadkowych są potrzebne, ale stosowanie dużych parkingów P&R nie skraca łącznego czasu przejazdu ani nie podnosi atrakcyjności komunikacji zbiorowej.

15. Tramwaj połączony ze ścieżką rowerową do 2030 roku.

Rekomendacja wymaga doprecyzowania. Budowa nowych tras tramwajowych jest dobrą okazją do uzupełniania sieci dróg rowerowych.

16. Trasa tramajowo-autobusowa wydzielona pasem zieleni.

Stosowanie pasów zieleni polepsza estetykę drogi, zmniejsza ilość kurzu w powietrzu itd. Z uwagi na gospodarkę wodami opadowymi, obniżanie temperatury otoczenia drogi i redukcję hałasu lepsze wydaje się budowanie zielonych torowisk na odcinkach, gdzie nie ma konieczności łączenia tras tramwajowych i autobusowych.

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. Rekomendujemy budowę wiaduktu Buforowa/Wysoka i bezkolizyjny przystanek.

III. Jaki środek transportu na Maślice

1. Budowa linii tramwajowej do 2023 roku.
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

Nie rekomendujemy tras w wariantach 1, 2 i 3. Trasy 1 i 2 pokrywają się w większej części z istniejącymi szlakami komunikacyjnymi (ul. Dubois, Krzywoustego, Kiełczowska) i nie zwiększają dostępności do komunikacji zbiorowej na nowych terenach. Trasy 1 i 3 nie obejmują dużej części gęstej zabudowy między ul. Kiełczowską i Litewską. Nie sięgają do terenów, na których realizowane są nowe inwestycje mieszkaniowe za ul. Żmudzką. W przypadku tras 1 i 3 trudne do zrealizowania wydaje się przedłużenie trasy w kierunku Zakrzowa.

4. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 4

Wariant nr 4 pozbawiony jest większości wad wskazanych w przypadku pozostałych opcji. Przebiega przez nowe tereny na Kowalach, zakłada budowę nowej przeprawy mostowej przez Widawę, przy okazji której może powstać dodatkowa trasa rowerowa i piesza, dobrze penetruje osiedla budynków wielorodzinnych na Psim Polu i umożliwia przedłużenie do Zakrzowa koło stacji kolejowej.

5. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 5
6. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 6

Warianty 5 i 6 są rozwinięciem wariantów 3 i 4 przez dodanie połączenia tras przy stadionie z ul. Kwidzyńską. Dodatkowy łącznik z pewnością zwiększy

możliwości układania tras poszczególnych linii i elastyczność systemu, ale ze względu na dużo większy koszt może powstać w dalszej kolejności. Rekomendujemy pozostawienie rezerwy terenowej w celu uzupełnienia trasy.

7. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 7
8. Budowa linii tramwajowej w wariantcie nr 8

Nie rekomendujemy wariantów 7 i 8. Przebiegają one przez tereny o najmniejszej gęstości zaludnienia i gdzie nie są spodziewane duże inwestycje mieszkaniowe. Tramwaj jadący taką trasą trudno traktować jako tramwaj na Psie Pole, ponieważ dojeżdżałby tylko do jego obrzeży. Perspektywa przedłużenia trasy do Zakrzowa wydaje się w przypadku tych wariantów mało prawdopodobna.

UWAGA OGÓLNA:

W materiałach udostępnionych przez UM brak jest prognoz dot. liczby mieszkańców w strefach dostępności tramwaju w dłuższej perspektywie czasowej. W przypadku analizy tak dużej inwestycji konieczna jest symulacja przynajmniej na kolejne 10-15 lat.

Brak jest też danych o dostępności do przystanków tramwajowych na większe odległości (np. 10-12 minut).

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

Jest planowany do realizacji przez UMW.

10. Wybudowanie łącznika Krzywoustego – obwodnica autostradowa

Budowa nowej drogi wzdłuż Widawy lub przez Kłokoczyce i Pawłowice powinna być poprzedzona dokładną analizą wpływu na środowisko naturalne i tereny mieszkaniowe.

11. Likwidacja ruchu tranzytowego na ulicy Widawskiej, a także rondo Okulickiego i Przedwiośnia

Należy dążyć do redukcji ruchu tranzytowego (szczególnie ciężarowego) przez ul. Okulickiego, Bora-Komorowskiego, Widawską, Przedwiośnie i Odolanowską.

12. Należy polepszyć dojazd autobusu 151 do dworca kolejowego Psie Pole (większa częstotliwość i dostępność)

Linia 151 w znikomym stopniu zwiększa obecnie atrakcyjność transportu kolejowego dla mieszkańców Zakrzowa i Psiego Pola. Należy dążyć do skomunikowania każdego kursu autobusu z pociągami do centrum i z centrum i skrócenia czasu przejazdu (może okazać się konieczna przebudowa układu komunikacyjnego okolic stacji kolejowej).

13. Budowa tramwaju Cargo do zakładów przemysłowych na Kowalach i Sołtysowicach

Jeśli okaże się to korzystne ze względów logistycznych, Wrocław powinien umożliwić przedsiębiorcom budowę „lekkiej kolei towarowej” z punktów przeladunkowych (np. bocznic kolejowych) do zakładów przemysłowych, aby ograniczyć ruch samochodów ciężarowych przez strefy zamieszkania.

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.
2. Rekomendujemy nie wprowadzać tego typu ograniczeń, gdyż nie można dyskryminować właścicieli pojazdów, a kontrolą techniczną pojazdów zajmować powinny się stacje kontroli pojazdów.
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.
4. Rekomendujemy wprowadzenie ograniczeń dla pojazdów generujących hałas.

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.

IX. Strefy o szczególnych zasadach: strefy ruchu pieszego

1. Rekomendujemy by hulajnogi i elektryczne napędzane pojazdy nie mogły być w strefie pieszej.
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

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
9. Konieczne jest budowanie większej ilości parkingów - to ograniczy ruch spowodowany szukaniem miejsc i wprowadzić darmową komunikację zbiorową.
10. Rekomendujemy zwiększanie strefy co roku.

Pytanie: jak wydatkowane są przychody z opłat za parkowanie?

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;
 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
Nie rekomendujemy wprowadzenia bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską. Brak konieczności uiszczania opłat za przejazd spowoduje, że pasażerowie potraktują transport zbiorowy jako rodzaj usługi socjalnej. Może to też spowodować brak oczekiwań co do jakości systemu komunikacyjnego, jego punktualności, niezawodności itp. Opłaty nie powinny być jednak wygórowane i nie stanowić dużego obciążenia finansowego dla mieszkańców o mniejszych dochodach.
2. Dyskusja nt. nieprzestrzegania przepisów i egzekwowania kar wobec rowerzystów (pomysły: 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.

Jak w pkt. 1.

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;

Jak w pkt. 1.

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 Młasta, uwzględnianie w nich potrzeb komunikacyjnych;
19. Planowanie infrastruktury komunikacyjnej pod nowe osiedla (zabezpieczenie terenu pod infrastrukturę); wymuszenie przez Młasto na deweloperach uwzględnienia w ich projektach i realizacjach wolnej przestrzeni na pełną infrastrukturę sieci komunikacyjnej (patrz pkt wyżej);
20. Wypracowanie rozwiązania czyniącego deweloperów odpowiedzialnymi finansowo za komunikację (partycypowania w kosztach budowy transportu zbiorowego);
21. Uwzględnianie rezerwy komunikacyjnej przy planowaniu nowych osiedli i wydawaniu pozwoleń na budowę;

Popieramy tę rekomendację. Jest to ważna kwestia w przypadku budowy nowych osiedli.

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.

Jak w pkt. 21.

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;

Popieramy tę rekomendację. Do sprawnego funkcjonowania kolei miejskiej potrzebne jest odpowiednie zagęszczenie przystanków i dobra organizacja węzłów przesiadkowych (przystanek przy Os. Sobieskiego zapewniłby obsługę Zakrzowa i zakładów pracy przy ul. Bierutowskiej).

Wrocław powinien mieć plan na wykorzystanie tras kolejowych na terenie miasta i aktywnie włączać się w proces modernizacji kolei. Żeby kolej była atrakcyjna, kursy pociągów miejskich muszą być regularne i częste. Odpowiednio zorganizowana sieć połączeń kolejowych może być trzonem systemu komunikacyjnego miasta i aglomeracji, a nie jedynie jego uzupełnieniem.