

REKOMENDACJE DLA PANELU OBYWATELSKIEGO

zgłoszone poprzez formularz internetowy

Pytanie: *Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z osiedlami: Jagodno, Maślice, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Psie Pole - autobus czy tramwaj?*

Uwaga: zachowano pisownię oryginalną

Treść rekomendacji	Łączna ilość rekomendacji o identycznej treści
Autobus	12
Tramwaj	93
Autobus elektryczny - mamy i ekologie i brak problemów generowanych przez tramwaje - wykolejenia, problemy z komunikacją zastępczą w razie wypadku - autobusem zawsze można wyminąć przeszkody na trasie, co w wypadku tramwaju jest nie możliwe i w przypadku np awarii jednego paraliżuje wszystkie inne pojazdy poruszające się na danej trasie.	1
Autobus elektryczny - szybciej i taniej, należy wybudować osobny pas do komunikacji.	1
autobus elektryczny. Budowa torowiska i trakcji jest za droga	1
Autobus i tramwaj	1
Autobus na wydzielonej trasie	1
Autobus powinien połączyć centrum miasta z osiedlami.	1
Autobus w pełni elektryczny lub hybryda	1
Autobus, bez wykluczania samochodów.	1
Definitywnie Tramwaj	1
Jagodno - tramwaj (od dawna jest rezerwa, a mowa jest o przedłużeniu istniejącej linii); Maślice - tramwaj (są plany, również chodzi o przedłużenie linii); Muchobór Wielki - tramwaj (także chodzi o przedłużenie linii, takiej, która jest budowana; chodzi oczywiście o jej odnogę), Ołtaszyn - tramwaj (są plany; wszystkie drogi są wąskie, więc każdy autobus stoi w korku, nie rozwiąże problemów - tym bardziej że tramwaj zupełnie inaczej penetrowałby osiedle; oczywiście, trzeba zminimalizować	1

<p>konieczne wycinki do niezbędnego minimum, żeby nie niszczyć wartościowego środowiska blisko mieszkańców). Najwięcej wątpliwości wzbudza Psie Pole. Jeśli trasa transportu publicznego miałaby iść przez Krzywoustego, to jest to bardzo dużo nowej infrastruktury i w takiej sytuacji można by postawić na autobusy, POD WARUNKIEM utworzenia buspasów w każdą stronę, w tym na Kromera, Brucknera i Kochanowskiego, aby mogły bez korków przejeżdżać swoje trasy. Co innego jeśli trasa miałaby iść od Kowal (przedłużenie istniejącej linii tramwajowej), po nowym moście pieszo-rowerowo-tramwajowym. Wtedy najlepiej sprawdziłby się tramwaj, wokół którego można by budować bardziej przyjazne miasto w ludzkiej skali.</p>	
<p>Jagodno - wyłącznie wysokoprzepustowy tramwaj jest w stanie rozwiązać problemy komunikacyjne osiedla, na którym docelowo zamieszkać może nawet ponad 30 tysięcy osób. Maślice - tramwaj, gdyż budowa ponad 3 km odcinka zagwarantuje wydzielone połączenie z samym centrum, w przypadku budowy buspasa autobus przejedzie szybko przez Maślice, po czym albo pasażerowie będą musieli się i tak przesiąść w tramwaj, albo będą stać w korkach aż do samego centrum. Buspas, aby być równie użyteczny musiałby zostać wytyczony aż do pl. Jana Pawła II co jest nierealne. Muchobór Wielki - wystarczy buspas, autobusy na dalszym odcinku do centrum będą mogły skorzystać z budowanej TAT. Ołtaszyn a de facto Partynice - tramwaj, gdyż jego przedłużenie umożliwi lepsze wykorzystanie potencjału istniejącej linii tramwajowej wzdłuż ul. Ślężnej. Nie ma potrzeby tworzenia nowych linii tramwajowych. Ponadto, tak jak w przypadku Maślic to jedyne rozwiązanie gwarantujące wydzielony ciąg komunikacyjny aż do centrum. Psie Pole - wielkie wyzwanie. Buspas to łatwiejsze rozwiązanie natomiast mam wątpliwość czy zaoferuje odpowiednią przepustowość. W kontekście rozbudowy całego północno-wschodniego Wrocławia (Psie Pole, Zakrzów, Sołtysowice) nowa linia tramwajowa w tym kierunku wydaje się nieunikniona.</p>	1
<p>Jagodno, Ołtaszyn i Muchobór Wielki autobus. Maślice i Psie Pole - tramwaj</p>	1
<p>Jagodno, Ołtaszyn, Maślice - tramwaj, trzeba ustalić regulacje prawne z ministerstwem w sprawie skrzyżowania torowiska tramwajowo-kolejowego. Wzorować się również na mieście Ostrawa. Psie Pole - metrobus - dwuprzegubowy, elektryczny autobus dużej pojemności, z możliwie wydzielonym pasem) do Rynku. Może potem na Lotnisko, przez Muchobór Wielki. Muchobór Wielki - przystosowanie linii kolejowej do obsługi pasażerskiej (perony i inne zezwolenia), trasa Smolec (boczne</p>	1

<p>dwa tory)- Wrocław Zachodni - Krzemieniecka - Strzegomska - Wrocław Nowy Dwór - Muchobór = Grabiszyńska (Manganowa) - Świdnicka (Nasypowa) - Wrocław Główny - Brochów - Siechnice - Jelcz Laskowice.</p>	
<p>Jeden i drugi - magistralna linia tramwajowa i uzupełniające linie autobusowe</p>	1
<p>Jest to pytanie z rodzaju: "skrzydełko czy nóżka". Potrzebujemy obu środków transportu publicznego. Różnią się od siebie i nie można zastąpić jednego drugim</p>	1
<p>Jezus Maria co za durne pytanie. Wybierzcie środek transportu który bardziej ma sens dla potoki, już przeprowadzonych inwestycji, itd. Dla jagodna, Muchoboru i Ołtaszyna musi to być tramwaj - bo przedłuże nielinii dające dostęp do systemu tramwajowego jest stosunkowo nieduże. Maslice powinny być obsługiwane pociągiem miejskim w trakcie min. 15 min + docelowo tramwaj, jednak ta inwestycja może odbyć się później. Psie Pole to bardzo duże przedsięwzięcie aby budować tramwaj, on powinien tam się pojawić w horyzoncie długookresowym, natomiast już dziś mieszkańcy powinni mieć dostęp do transportu zeroemisyjnego - należy wprowadzić na tej trasie trolejbusy.</p>	1
<p>Kolej linowa</p>	1
<p>Moim zdaniem w sytuacji kiedy miasto nie jest w stanie ustalić sytuacji prawnej skrzyżowania kolejowo-tramwajowego ani nie chce płacić za budowę estakady lub tunelu, jedynym sensownym rozwiązaniem jest budowa wydzielonych tras autobusowych i wspieranie rozwoju kolei aglomeracyjnej. Już teraz wielu mieszkańców leśnicy, nie mogąc polegać na tramwajach które notorycznie mają awarię na Legnickiej, wybierają kolej jako sposób dojazdu do miasta. Wrocław ma wiele przystanków kolejowych które można by przekształcić w pętle autobusowe - punktu przesiadkowe do których zjezdziło by się kilka linii z pobliskich osiedli.</p>	1
<p>Na ten moment najlepszym rozwiązaniem będzie trolejbus z wykorzystaniem w niektórych miejscach technologii jazdy autonomicznej bez sieci trakcyjnej (np. bateryjnych). W tych lokalizacjach występują problemy znacznie utrudniające, komplikujące budowę tramwaju. Ze wspólnej infrastruktury trolejbusowej będą mogły także korzystać inne linie jeżdżące w różne rejony miasta. Obsługa mogłaby być spokojnie realizowana z istniejącej zajezdni autobusowej przy ul. Obornickiej.</p>	1
<p>Należy wybudować trasę tramwajową na Maślice do 2025 r.</p>	1
<p>Należy wybudować trasę tramwajową na Muchobór Wielki do</p>	1

<p>2026 r.</p> <p>Należy wybudować trasę tramwajową na Psie Pole (na ul. Litewską do 2027 r., a na os. Sobieskiego do 2028 r.)</p>	
<p>Niezbędna jest budowa trasy tramwajowej na Jagodno do 2023 r.</p>	1
<p>Niezbędna jest budowa trasy tramwajowej na Ołtaszyn do 2024 r.</p>	1
<p>Oba by zwiększyć jak najbardziej ruchliwość mieszkańców komunikacją publiczną.</p>	1
<p>Ołtaszyn, Psie Pole, Jagodno, Muchobór Wielki - Tramwaj Maślice - Autobus</p>	1
<p>Powinna być trasa autobusowo-tramwajowa. Autobusy generują spaliny ale mogą zastąpić tramwaj który wypadnie z szyn.</p>	1
<p>Przede wszystkim samochód. Oczywiście możliwość transportu autobusem.</p>	1
<p>Psie pole - tramwaj</p>	2
<p>Psie Pole - tramwaj, Jagodno - tramwaj, Maślice - autobus, Muchobór Wielki - autobus, Ołtaszyn - autobus.</p>	1
<p>Psie Pole - z wpięciem do pl. Kromera tramwaj z uwagi na rozbudowę osiedli np na Zatorskiej; Maślice - wydłużenie linii od pętli stadion i połączenie ją z ul. Kosmonautów przez np. Królewiecką, Główną i Fieldorfa. Jagodno - zgodnie z koncepcją wykonania nasypu dla PLK (bezkolizyjnie); Muchobór W. - autobusy; Ołtaszyn autobusy; dodatkowo zastanowiłbym się nad linią tramwajowa w pasie zieleni w ciągu ul. Armii Krajowej od Powst. Śl lub Ślężnej do Ul. Bardzkiej</p>	1
<p>Pytanie tendencyjne. Nawet Panel chcecie zmanipulować? Każdy rejon w mieście ma swoje uwarunkowania i specyfikę. Tu nie ma dobrego jednego rozwiązania dla wszystkich takiego samego. Kwestia transportu nie sprowadza się do pytania tramwaj czy autobus, ale wymaga porządnej analizy efektywności zastosowania wszelkich możliwych rozwiązań, w tym korzystania np. z połączeń kolejowych. Akurat linia kolejowa do Oleśnicy pozwoliłaby radykalnie poprawić dostęp Zakrzowa, Psiego Pola, Karłowic do centrum, gdyby miasto chciało (a nie chce!) postawić na ten sposób komunikacji i współpracować z PKP. To jest możliwe, ale działa wrocławskie "NIE-DA-SIĘ" i PKP nawet nie otrzymało zgłoszenia na potrzebne przystanki na tej trasie, którą ma w planach modernizować. System transportu to temat do całościowego ujęcia i bardzo dogłębnego przemyślenia i zreformowania, a nie trywializowania i sprowadzania do pytania "chcesz mieć ręce czy nogi?". Kompromitujecie się takim</p>	1

podejściem potwornie...	
Samochód osobowy - najlepiej inwestować w infrastrukturę drogową i miejsca parkingowe. W szczególności okres epidemii zgodnie z zaleceniami WHO nie zaleca się używanie środków komunikacji zbiorowej.	1
Samochód osobowy - potrzebne są szersze jezdnie i miejsca parkingowe	1
Samochód.	1
Sprawa jest postawiona zbyt kategorycznie. Dlaczego nie zastanowić się nad łączeniem tych dwóch środków transportu tam, gdzie jest to najbardziej opłacalne, i sensowne? Najważniejszym pytaniem nie jest "co", a "jak"? To znaczy: punktualnie, niezawodnie i adekwatnie do potrzeb mieszkańców.	1
Szybka Kolej Miejska	1
Szybki, bezpośredni autobus. Buspas. Jak BRT.	1
szybki, tani w budowie i utrzymaniu, ekologiczny, oparty na niezależnej linii drogowej	1
te środki powinny się uzupełniać tak by w przypadku wykolejenia się tramwaju lub w nocy, mieszkańcy nadal mogli się sprawnie komunikować.	
Dodatkowo powinna jeździć trasa okólna po obrzeżach miasta (lub obwodnicy) tak by osoby które chcą dostać się z Psiego Pola na Nowy Dwór albo z Brochowa na Ołtaszyn, nie musiały wjeżdżać do centrum. Co zmniejszyłoby ruch w mieście i czas dojazdu.	1
To zależy od osiedla. Ogólnie - tramwaj, choć jako mieszkanka Jagodna i jednocześnie pasażerka MPK postawiłabym na autobus, ALE w innym kształcie niż teraz - czyli z OSOBNYM buspasem w obu kierunkach, poprowadzonym od wiaduktu do samego ronda Iwiny (częściowo w miejscu obecnej rezerwy pod tramwaj, a od Kajdasza specjalnie wybudowanym - tylko wtedy ma to sens). Buspas w stronę miasta mógłby być wtedy zagospodarowany jako droga dla kierowców. Takie rozwiązanie w obliczu konfliktu miasto-pkp (nieszczęsny przejazd kolejowy przy wiadukcie) byłoby po prostu realne, jesteśmy zmęczeni wieloletnim słuchaniem obietnic bez pokrycia jeśli chodzi o tramwaj.	1
Tramwaj - ponieważ wtedy bezproblemowo można go zintegrować z istniejącą siecią tramwajową w centrum - bez konieczności przesiadki można się będzie dostać na drugi koniec miasta. Tramwaj również jest bardziej atrakcyjną i bezpieczną	1

formą transportu publicznego niż autobus. Przy zastosowaniu odpowiednich technologii (takich jak np. w tramwaju na Popowice) nie trzeba przejmować się hałasem. Tramwaj w dłuższej perspektywie jest również tańszy w eksploatacji.	
Tramwaj (najlepiej wyznaczenie pasa poruszania się tramwajów i wprowadzić na nie również autobusy by zlikwidować bus pas)	1
tramwaj i pociąg	1
tramwaj i pociąg wspomagany autobusami ze stacji węzłowych/przesiadkowych	1
Tramwaj Jagodno	1
Tramwaj lub autobus - na Maślice, Ołtaszyn powinien być tramwaj a reszta wystarczy już autobus	1
Tramwaj lub wydzielony asfalt na autobusy jak np. Mercedes CapaCity (L)	1
Tramwaj na Jagodno!	1
Tramwaj na Maślice	1
Tramwaj powinien łączyć wszystkie te osiedla z centrum lub większymi węzłami przesiadkowymi w jego pobliżu.	1
Tramwaj tam gdzie to jest wykonalne, autobus na nowopowstałym bus-pasie tam gdzie nie można poprowadzić torów tramwajowych	1
Tramwaj w wydzielonym torowisku. Ewentualnie autobus z ciągłym buspasem (trasa autobusowa)	1
tramwaj z przystankami w znacznych odległościach, aby pokonywał drogę bardzo szybko	1
Tramwaj- jest bardziej ekologiczny, pojemny, zapewnia większą pewność dojazdu niż autobus a ponadto tylko na tramwaj można uzyskać nawet 85% kosztów .	1
Tramwaj, autobusy już są i się nie spisują	1
Tramwaj, ponieważ Wrocław ma już rozbudowaną sieć tramwajową, jedną z największych w Polsce, która trzeba nadal rozwijać. Linia tramwajowa jest pewniejszym środkiem transportu, ponieważ po wybudowaniu nie można jej od tak zlikwidować, jak w przypadku linii autobusowej. Miasto Wrocław posiada plany rozwoju komunikacji tramwajowej określone w dokumentach takich jak Wrocławski Plan Tramwajowy opracowany przed dr. inż. Maciejem Kruszyńcą, które należy	1

konsekwentnie realizować.	
Tramwaj. I pociąg z czasem. Czas przejazdu pociągu nigdy nie będzie możliwy do osiągnięcia dla tramwaju - i jak chociażby z Leśnicy - miasto musi zacząć scalać dalsze części miasta w spójny system komunikacyjny.	1
<p>Tramwaje. Są niezależne od natężenia ruchu (czyli korków). Mogą pomieścić większą ilość pasażerów. Są elektryczne więc nie będą zwiększać emisji NOx.</p> <p>Jagodno - podobno nie można krzyżować torów kolejowych z tramwajowymi ponieważ nie ma przepisów regulujących. Trzeba to zmienić! Jeżeli czegoś nie ma to nie znaczy że nie może powstać. Wystarczy przedłużyć istniejącą już linię 31 i 32. Będzie to pierwszy (tak naprawdę drugi) taki przypadek i ewenement na skale polski.</p> <p>Muchobór wielki - nie widzę tutaj szans na tramwaj. należy wybudować przystanki kolejowe dla pasażerów przy ulicy Krzemienieckiej i przy rondzie Rotmistrza Pileckiego. Co do komunikacji autobusowej nie pozostaje nic innego jak tylko znacząco poszerzyć ulice i wydzielić bus-pasy. (co w wydaje się być mało prawdopodobne z perspektywy względnie niedawno byłego remontu mińskiej).</p> <p>Ołtaszyn - zburzyć i zaorać. brak jakichkolwiek perspektyw. Do puki nie powstanie południowa obwodnica Wrocławia, nie ma nawet sensu zaczynać dyskusji. Winę za niekończący się spór z mieszkańcami Wysokiej ponosi Miasto. Ludzie tam kupujący mieszkania powinni się zastanowić "a co to za taki dziwny pas zieleni przecinający nasze osiedle? czyżby miało tutaj coś powstać? Hurr-Durr?"</p> <p>Psie Pole - Cała dzielnica Psie Pole powinna zostać rozdzielone pomiędzy sąsiadujące gminy. Problem rozwiązałby się sam.</p>	1
Trasa autobusowo tramwajowa	1
trasa autobusowo tramwajowa oraz kolej.	1
W aspekcie ochrony klimatu bezapelacyjnie powinny to być tramwaje.	1
w każdym możliwym przypadku - tramwaj, autobus powinien pozostać jako forma awaryjna pomijającą niektóre przystanki (jak np linia D)	1
W pierwszej fazie autobusy, jednak rozbudowa szybkiej i efektywnej sieci tramwajowej jest konieczna.	1
Wypowiem się tylko na temat Psiego Pola, gdyż tam mieszkam.	1
Psie Pole -- autobus. Buspas na Krzywoustego i dalej aż do	

Grunwaldzkiego i Kromera. Ile lat jeszcze autobusy będą musiały stać w korku razem z samochodami?
Mieszkam tu ponad 20 lat i naprawdę nie rozumiem, co miałyby dać tramwaj Psiemu Polu... musiałby dublować trasę obecnych autobusów! Chyba, że zostałyby dociągnięty do pętli Kowale lub gdzieś w tamte rejony, ale wtedy dojazd takim tramwajem do centrum nie byłby wcale szybki tzn. konkurencyjny! Proszę zwrócić uwagę na to, że aktualnie można pociągiem dostać się w kilkanaście minut z Psiego Pola do wrocławskiego 'Mordoru', czyli korporacji między Magnolią a stacją Wrocław Mikołajów. Tramwajem w taki czas dotarłbym w okolice Kromera. Moim zdaniem Psie Pole nie potrzebuje tramwaju, lecz usprawnienia aktualnie działającej komunikacji.

Ponadto powinien jeździć autobus kursujący między Osiedlem Kiełczowskim a Osiedlem Sobieskiego, który zbierałby ludzi z tych dwóch dużych osiedli i zawoziłby ich na stację kolejową Wrocław Psie Pole, skąd możnaby jechać (w przyszłości liczę na to, iż Szybka Kolej Miejską) w kierunku centrum pociągiem. Po powrocie z centrum pociągiem autobus powinien przewieźć pasażerów ze stacji kolejowej na osiedle.

Aktualnie autobus 150 nie spełnia tej roli z kilku powodów:

* Jest niepunktualny. Oznacza to, że wsiadając do autobusu na osiedlu, mogę nie zdążyć na pociąg (a pociągi nie jeżdżą w regularnym takcie, więc na następny mogę czekać pół godziny, godzinę). A wracając do domu, po przyjeździe pociągu na stację, często okazuje się że pociąg przyjechał kilka minut spóźniony i autobus, którym powinienem wrócić na osiedle, zdążył już odjechać. Poza tym nagminnie kierowca pierwszego porannego autobusu przyjeżdża spóźniony na pętlę!

* Kursuje zbyt rzadko. Powinien jeździć co 15 minut. Ponieważ kiedy mi ucieknie albo się spóźni, mam już cały plan dojazdu do pracy zniszczony.

* Wcale nie jest zsynchronizowany z pociągami. Powinien przyjeżdżać przed odjazdem KAŻDEGO, a nie tylko NIEKTÓRYCH pociągów. Kierowcy autobusu nie czekają na pasażerów spóźnionego pociągu aby odwieźć ich do domu, a pociągi z Wrocławia Głównego regularnie są opóźnione kilka minut na stacji Psie Pole.

* Aktualnie dojazd do stacji kolejowej nie jest priorytetem. Priorytetem stał się dojazd pacjentów do przychodni Provita i do pracy w zakładach przy Bierutowskiej! Bo jak wyjaśnić to, że w godzinach porannych zaledwie kilka osób wysiada na stacji kolejowej? Co więcej, autobus pierwszy przystanek koło stacji kolejowej ma po przeciwnej stronie ulicy niż przejście podziemne koło budynku Lotnika. Proszę przyjść rano i zobaczyć, jak ludzie po ciemku przebiegają przez ulicę poza przejściem dla pieszych, gdyż do przejścia dla pieszych jest kawałek do przystanku, a autobus przyjechał spóźniony a pociąg już wjeżdża na stację! Przez chwilę było normalnie, autobus stawał koło przejścia

<p>podziemnego, ale pacjenci Proivity wywalczyli, aby autobus był szybciej w Provicie, bo stając koło przejścia podziemnego jechał minutę dłużej! Zupełny nonsens! Następny kabaret to przystanek Rondo Lotników Polskich -- gdzie wsiadają ludzie, robią tłok, tylko po to, aby za minutę wysiąść z autobusu, bo trzeba wypuścić ludzi z Osiedla Kiełczowskiego, którzy jadą na pociąg.</p> <p>No i już super fajnie by było, gdyby taki autobus przyjeżdżał na stację, z której pociągi w stronę centrum odjeżdżają co kilkanaście minut, i da się nimi dojechać nie tylko na Główny, ale także na Stadion, Muchobór, Leśnicę, Popowice..</p>	
<p>Z uwagi na wyłonienie wykonawcy, który ma zaprojektować „torowisko na Jagodno” i trwającą aktualnie wymianę pism pomiędzy Miastem Wrocław a PKP PLK w sprawie umożliwienia przekroczenia linii kolejowej przez skrzyżowanie kolejowe moim zdaniem w przypadku istnienia możliwości technicznych centrum powinno być połączone z osiedlami takimi jak Jagodno, Maślice, Muchobór Wielki, Ołtaszyn Psie Pole tramwajem. Wnioskuje o uczestnictwo w panelu eksperta z pkp plk.</p>	1
<p>Zdecydowanie tramwaj.</p>	2
<p>Zdecydowanie tramwaj oraz poszerzenie dróg dla samochodów. Dodatkowo rozbudowanie sieci kolejowej.</p>	1
<p>Zdecydowanie tramwaj, wystarczy popatrzeć na komunikację miejską w państwach zachodnich żeby uświadomić sobie jak powinna wyglądać komunikacja miejska</p>	1
<p>Zdecydowanie tramwaj. Władze miasta powinny przestać wymyślać, że "metrobus" jest lepszym rozwiązaniem. Przez opowiadanie takich bajek budowa linii tramwajowej na Nowy Dwór jest opóźniona o kilka lat i kosztuje o wiele więcej, niż mogła kosztować.</p> <p>Linie tramwajowe - na Swojczyce, Jagodno, Muchobór, Ołtaszyn, Psie Pole, Maślice, Stabłowice, Bartoszowice i inne osiedla trzeba projektować jak najszybciej, żeby istniała możliwość wykorzystania środków unijnych na budowę.</p>	1
<p>żaden</p>	1

Pytanie: Czy - dla podniesienia jakości życia i w trosce o środowisko - należy wprowadzić w mieście strefy o szczególnych zasadach poruszania się - np. ograniczenia wjazdu pojazdów o określonym typie silników, opłaty za wjazd, strefy ruchu pieszego, rozwój strefy płatnego parkowania?

Uwaga: zachowano pisownię oryginalną.

Treść rekomendacji	Łączna ilość rekomendacji o identycznej treści
Nie	41
Tak	41
<p>1. Wprowadzić ograniczenia dla pojazdów ciężkich w godzinach szczytu np.: 6:30-9:30 i 14:30-17:30</p> <p>2. Wprowadzić wyższe np. 10-12zł/h opłaty parkingowe w ścisłym centrum</p> <p>3. Wprowadzić etykiety eko norm spalania, które uzależniają od wjazdu do stref eko (podobnie jak w DE)</p> <p>4. Preferencyjne stawki dla aut hybrydowych</p> <p>5. Okolice Starego Rynku całkowicie wyłączone z ruchu aut. Przejazd tylko zaopatrzenia w godzinach porannych (podobnie jak w Krakowie); oczywiście nie dot. Służb Miejskich.</p>	1
<p>Absolutnie tak! Należałoby wyznaczyć strefę wokół Rynku, gdzie wjazd mieliby tylko mieszkańcy, dostawcy, niepełnosprawni i służby. Na takich ulicach powinno się wprowadzić małą architekturę i zielen zgodnie z najnowszymi trendami (ulice typu woonerf). Nie powinno to wykluczać stworzenia kolejnych stref pieszych, np. na ul. Ruskiej od pl. Solnego do ul. Kazimierza Wielkiego jako przedłużenie ul. Oławskiej i południowego traktu na Rynku.</p> <p>Przy takich rozwiązaniach nie byłoby konieczne (ani sensowne) pobieranie opłaty za wjazd do centrum; tym bardziej że w takiej potencjalnej strefie znalazłyby się parkingi wielopoziomowe/podziemne, które właśnie powinny przejść auta parkujące obecnie na uliczkach wokół Rynku. Oczywiście, prawdopodobnie przy takiej organizacji ruchu część kierowców w ogóle zrezygnowałaby z przyjeżdżania autem w okolice Rynku (może przesiądą się na rower, a może na komunikację zbiorową - zależy, jak dobre będą rozwiązania w tych sferach i jak zachęcające do przesiadki).</p> <p>Strefy czystego transportu w obecnym kształcie prawnym nie są zachęcającym narzędziem do wykorzystania.</p> <p>Rozwój strefy płatnego parkowania powinien następować, ale nie może to być jedyne narzędzie - widać, że za bardzo nie przybywa</p>	1

<p>miejsc wolnych od wprowadzenia tych stref i nie eliminuje to parkowania niezgodnego z prawem, np. na skrzyżowaniach, tuż przy przejściach dla pieszych etc. Co więcej, miasto musi wreszcie zabrać się za zwalczanie nielegalnego parkowania, ponieważ ono psuje przestrzeń publiczną, ale też zwiększa zagrożenie dla pieszych - szczególnie dzieci, bo są niższe niż auta i zupełnie ich zza nich nie widać oraz starsze osoby, ponieważ mają obniżony czas reakcji. I tu chodzi nie tylko o centrum, ale cały Wrocław!</p>	
<p>chciałabym, aby miasto umiało pogodzić interesy wszystkich mieszkańców, a nie skłaniać się ku jednej grupie. Każdej Wrocławiance i Wrocławianinowi powinno żyć się tu dobrze. Pieszy powinien mieć chodniki z których może korzystać, rowerzysta ścieżki rowerowe, a kierowca powinien mieć gdzie zaparkować pojazd choćby pod domem. nie niszcząc przy tym zieleni. Przecież każdy z tej grupy chce korzystać ze skwerów zielonych, parków i nie chce żyć w nieuporządkowanym otoczeniu. Do tego powinniśmy dbać o interesy wszystkich i szanować się wzajemnie.</p>	1
<p>Definitywnie nie, kierowcy są najbardziej obciążoną finansowo grupa osób, płaca największe podatki, a praktycznie w ogóle nie są beneficjentami nowo powstającej infrastruktury.</p>	1
<p>Dla podniesienia jakości życia i w trosce o środowisko powinien być ustawowy zakaz wprowadzania takich stref. Te strefy są szkodliwe dla firm w nich znajdujących się. W tkance miejskiej zostały poczynione i tak już nieodwracalne szkody. Sztuczne spowalnianie ruchu i budowa dróg rowerowych tam gdzie nikt z nich nie korzysta generuje więcej spalin i więcej korków. W Londynie wprowadzono opłaty i utrudnienia wjazdu i środowisko oraz korki w centrum są dokładnie na takim samym poziomie. A mieszkańcy i firmy w centrum na tym ucierpiały.</p>	1
<p>dla podniesienia jakości życia nie należy wprowadzać takich stref. badania pokazują, że takie strefy tylko pogarszają jakość życia.</p>	1
<p>generalnie tak, z zastrzeżeniem, że nie wszystkie formy samochodów są złe. Lepszy dla środowiska będzie nowszy diesel niż starszy silnik benzynowy. Najlepiej byłoby iść wzorem umweltzon w Niemczech (wg spełniania norm Euro), aniżeli dyskryminować diesle czy samochody z LPG.</p> <p>opłata w Strefie płatnego parkowania poza ścisłym centrum powinna obowiązywać dopiero po przekroczeniu 30min. Opłata na stałe parkowanie może być duża, ważne jest wymuszanie rotacji miejsc. Osoba parkująca na chwilę powinna móc szybko załatwić niezbędne sprawy; problemem jest długotrwały postój.</p>	1

<p>infrastruktura miejska powinna służyć przede wszystkim osobom które zrzucają się na nią w podatkach. Powinny zostać wprowadzone opłaty za korzystanie z niej, z których zwolnione byłyby osoby opłacające podatki we wrocławiu.</p>	<p>1</p>
<p>Jak będzie bardzo dobry dojazd komunikacją to tak, opłaty za wjazd, w tej chwili nie</p>	<p>1</p>
<p>Jest to nie uniknione, ale musi za tym iść komunikacja miejska i miejsca przesiadkowe park and ride (z opłatą która będzie się opłacać)</p>	<p>1</p>
<p>Jeżeli ograniczenia miałyby być wprowadzone to tylko i wyłącznie dla przyjezdnych którzy nie płaca tu podatków. Mieszkańcy płacący podatki we Wrocławiu powinni być pozbawieni szykan ze względu na wybór sposobu poruszania się po mieście które sami utrzymują.</p>	<p>1</p>
<p>Konieczne jest ograniczenie wjazdu pojazdów o określonym typie silnika (spalinowy) oraz jak największe poszerzenie i tworzenie stref ruchu pieszego.</p>	<p>1</p>
<p>Można tak zrobić, choć uważam, że ze względu na specyficzną zabudowę Wrocławia w centrum będzie to bardzo utrudniało ruch w ogóle (korki przeniosą się w inne miejsca, a MPK na tym ucierpi). Ja postawiłabym na absolutny priorytet pojazdów MPK (w tym "podpięcie" autobusów pod ITS - to niesłychane, że ja w autobusie muszę czekać nieraz 10 minut aby wjechać w ulicę Suchą - po 2-3 cykle, a tramwaje jadą i jadą. Płacę tyle samo za bilet, a i kierowca autobusu ma prawo do przerwy!)</p>	<p>1</p>
<p>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).</p>	<p>1</p>
<p>Na Starym Mieście należy stworzyć do 2023 r. strefę ograniczonego ruchu (wjazd tylko dla mieszkańców) wraz ze strefą zieleni</p>	<p>1</p>
<p>Należy całkowicie wyłączyć centrum miasta z ruchu samochodowego za wyjątkiem służb, samochodów dostawczych w określonych godzinach, samochodów przewożących osoby niepełnosprawne/seniorów oraz taksówek. Można za to pomyśleć o kursach wózków golfowych (obecnie odbywają wiele kursów turystycznych) Pięknie by było móc wykupić abonament umożliwiający "podwózkę" - wózki poruszałyby się po swoich trasach z dużą regularnością, a każdy posiadacz abonamentu mógłby zatrzymać dowolny wózek machnięciem ręki, podjechać kawalek, wysiąść, wsiąść w następny itd. Przy osiedlach osiedlach wielopiętrowe garaże i zakaz parkowania powyżej 30 min na ich</p>	<p>1</p>

terenie.	
Należy do 2022 r. stworzyć strefę ochrony chodników przed parkowaniem (słupkowanie, ławki, drzewa, zieleń) na osiedlach śródmiejskich: Nadodrze, Ołbin, Przedmieście Oławskie, Huby, Kleczków	1
Należy powrócić do planu stworzenia strefy zielonych deptaków w centrum do 2022 r. (ulice Odrzańska, Rуска, Kiełbańska, Krupnicza, św. Elżbiety, Rzeźnicza), tak jak w planach UM z 2011 r.	1
Należy wydawać co najmniej 100 mln zł rocznie na budżet rowerowy i pieszy do 2028 r., by strefa ograniczonej emisji miała odpowiednią alternatywę	1
Należy wyznaczyć przystanki wiedeńskie i drogę rowerową na ul. Świdnickiej do 2021 r.	1
nie można dyskryminować posiadaczy pojazdów o określonych silnikach itp. nie jesteśmy na równorzędnym etapie rozwoju społecznego jak Państwa zachodnie - a dlaczego nie jesteśmy, to już każdy uczy / uczył się historii i sam może odpowiedzieć sobie na te pytania. Samochody z ruchu powinny eliminować Stacje Kontrolo Pojazdów.	1
Nie należy. Wiele z miast jak Paryż, Kraków czy miasta niemieckie wycofały się z tych pomysłów gdyż nie miały one wpływu na jakość powietrza. W samochodach poruszają się mieszkańcy którym widocznie jest to niezbędne.	1
Nie tego we Wrocławiu jest już za dużo. Trzeba budować miejskie darmowe osiedlowe piętrowe parkingi.	1
Nie trzeba.	1
Nie, bo kierowcy nie mają alternatywy. Wpierw należy stworzyć dobre drogi objazdowe a potem dopiero zamykać centrum. Jeśli nie ma możliwości dojechania z południa na północ czy wschodu na zachód bez przejeżdżania przez centrum to zamykanie centrum dla ruchu tylko utrudni życie.	1
Nie, ponieważ tego rodzaju działania mają w praktyce charakter dyskryminujący w stosunku do osób o niższych dochodach. W ten sposób osiągniemy jedynie podział na tych, których stać na wjazd do centrum i tych, którzy nie mogą sobie na to pozwolić. Należy ewentualnie rozważyć ograniczenie dostępności obszaru otoczonego fosą miejską dla komunikacji indywidualnej poprzez utworzenie stref pieszych. Działanie to powinno jednak zostać poprzedzone wcześniejszą rozbudową infrastruktury komunikacyjnej, zarówno dla komunikacji miejskiej jak również drogowej (połączenie Grabiszynskiej z Placem Strzegomskim).	1

<p>Nie.</p> <p>Pow8nno sie tworzyć z istniejących, już dostępnych miejsc i budowanie nowych parkingów dla aut.</p>	<p>1</p>
<p>Nie.</p> <p>W celu podniesienia jakości życia należy wybudować miejsca parkingowe - parkingi karuzelowe naziemne pionowe lub podziemne, żeby ludzie nie stali w korkach kręcąc się w kółko w poszukiwaniu miejsc.</p> <p>Jak pokazują dane z okresu lockdown (początek kwietnia), istotny spadek ruchu samochodowego nie spowodował zmian w jakości powietrza, więc ruch samochodowy nie odpowiada za jakość.</p> <p>W Polsce średnia wieku samochodu to ok 13 lat więc te samochody spełniają już bezpieczną normę Euro 4 lub Euro 5.</p>	<p>1</p>
<p>Nie. Kierowcy to tacy sami mieszkańcy miasta, jak osoby nie posiadające samochodów. Istnieją różne uwarunkowania dlaczego posiadają taki, a nie inny samochód i muszą się nim poruszać. Ograniczenie wjazdu pojazdów o danym typie silnika/normie czystości spalin to jawna dyskryminacja osób o niższych dochodach, których w głównym stopniu będą dotyczyły takie ograniczenia.</p>	<p>1</p>
<p>Nie. Żadnych stref. Parkingi zbudujcie</p>	<p>1</p>
<p>Oczywiście że tak, należy podnieść opłatę w strefie parkowania do ustawowego maksimum wraz z narzuceniem podobnych stawek na prywatnych parkingach w strefie (uniknięcie napędzania klientów). Stare Miasto tylko dla bez emisyjnych (poza służbami komunalnymi, mieszkańcami i osób z Niepełnosprawnością). Płatne parkowanie na obszarze ograniczonym obwodnicą zewnętrzną (aow, bielany-lany-długoleka), ze strefowaniem (im bliżej centrum tym drożej)</p>	<p>1</p>
<p>Oczywiście, to pytanie nie ulega wątpliwości, jego konstrukcja też jest bezzasadna - bo nie przedstawia żadnych konkretów. Takie strefy powinny być wprowadzane na już w wielu miejscach w zależności od potrzeb.</p>	<p>1</p>
<p>Oczywiście, że tak. Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, zwiększenie wygody poruszania się dla osób starszych czy z niepełnosprawnością, dbałość o przestrzeń publiczną, wzrost obrotów małych biznesów to główne efekty wprowadzenia takich zmian.</p>	<p>1</p>
<p>Oczywiście.</p>	<p>1</p>
<p>Oczywiście. Miasto w pierwszej kolejności winno służyć mieszkańcom, a nie samochodom - oczywiście dopóki idzie to w</p>	<p>1</p>

parze z intensywnym rozwojem komunikacji miejskiej, budową dróg rowerowych itd.	
Ograniczenia dotyczące silników oraz strefy ruchu pieszego podniosłyby jakość życia określonych dzielnic miasta	1
Ograniczenia dotyczącego danego typu silników - nie Ograniczenia dotyczące homologowanej normy spalin - tak opłaty za wjazd do centrum - nie Strefy ruchu pieszego, spowalnianie ruchu szykanami - tak Rozwój strefy płatnego parkowania - tak + znaczne podniesienie cen abonamentów dla mieszkańców danej strefy	1
Ograniczenia ruchu i parkowania w centrum - tak. Rozróżnianie typów silników - niekoniecznie, chyba że chodzi o podział elektryczne/spalinowe	1
ograniczenia wjazdu pojazdów o określonym typie silników - jest to pomysł dyskryminujący ludzi ze względu na wybór samochodu. Dyskryminowani będą również ludzie biedniejsi których nie stać na samochód spełniający wyższe normy emisji spalin. Pomysł niedopuszczalny. opłaty za wjazd - wyciąganie pieniędzy od podatnika. pomysł nierealny do zrealizowania we wrocławiu ponieważ główne ulice wrocławia przechodzą przez jego środek. uczciwy i sprawny system poboru opłat - nierealny. Pomysł niedopuszczalny. strefy ruchu pieszego - pomysł dobry, ale tylko w miejscach bardzo dużego ruchu pieszego/turystycznego w ścisłym centrum miasta. pomysł nie do zrealizowania w 100%. przykład - ul. Szewska na której do tej pory jeżdżą i parkują samochody. strefy płatnego parkowania - wyciąganie pieniędzy od ludzi którzy nie mają alternatywy i muszą dojechać do centrum samochodem. Nie mają alternatywy ponieważ: Nie mają pewności czy tramwaj przyjedzie, Nie wiedzą o której przyjedzie, nie wiedzą na którą dojadą do celu i nie wiedzą czy w ogóle dojadą do celu. Autobusów nie biorę nawet pod uwagę bo autobus tak samo jak samochód stanie w korku. A co gorsza jedzie nie tam gdzie byśmy chcieli.	1
ograniczenia wjazdu pojazdów o określonym typie silników, opłaty za wjazd	1
Ograniczenie parkowania aut w ścisłym centrum miasta - okolice rynku dla aut tradycyjnych tzn z silnikiem wyłącznie spalinowym.	1
Ograniczenie pojazdów o określonym typie silników - nie należy wprowadzać; opłaty za wjazd - nie należy wprowadzać, strefy ruchu pieszego - należy wprowadzać, rozwój strefy płatnego	1

parkowania - nie należy wprowadzać.	
ograniczyć wjazd samochodów do miasta	1
Opłaty za parkowanie i zakaz wjazdu do ścisłego centrum miasta.	1
Powinno się wprowadzić zakaz wjazdu dla samochodów z silnikami disel, strefy wyłącznie dla pieszych. Powinno się wprowadzić system pozwalający na zostawienie samochodu na obrzeżach i szybkie dostanie się do centrum miasta komunikacją zbiorową.	1
Rozwój strefy parkowania	1
Stosować opłaty na wzór Norwegii. Płatne bramki za wjazd do centrum, odczytujące tablice rejestracyjne wjeżdżających pojazdów, lub z czujników umieszczonych na szybach pojazdów. Każdy kierowca powinien być zarejestrowany w systemie opłat drogowych. Co kwartał (lub co miesiąc) otrzymuje fakturę do zapłaty. Opłaty nie powinny być wysokie. Lekko powyżej ceny biletu MPK, aby zachęcały do korzystania z komunikacji miejskiej.	1
<p>Strefą płatnego parkowania powinno być objęte całe miasto, ale na rozwiązaniu korzystnym dla mieszkańców. Posiadanie samochodu nie jest dzisiaj żadnym luksusem, rodziny muszą mieć auta i powinny mieć prawo do 1 auta bezpłatnie. Osoby samotne lub nawet bezdzietne pary, jeśli chcą mieć auto, powinny płacić abonament. A najwięcej za parkowanie powinny płacić osoby (i też rodziny) mające więcej niż 1 auto (np. na mieszkanie).</p> <p>W mojej okolicy jest mnóstwo osób posiadających 2-3 auta na mieszkanie, szczególnie dotyczy to osób wynajmujących pokoje. 1 auto dla rodziny powinno być zwolnione z opłat, ale każde kolejne, a także posiadane przez osoby bez rodzin powinno być objęte abonamentem raczej zniechęcającym do posiadania tak wielu samochodów - np. 1000zł/rok. Strefa parkowania w obecnej formie w ogóle nie dotyka osób posiadających wiele aut, a to właśnie przez nich jest w mieście tak ciasno.</p>	1
Strefy ruchu pieszego, opłaty za wjazd do stref.	1
tak - samochody z silnikiem diesla nie powinny poruszać się ścisłym centrum miasta (stare miasto). Każde z osiedli powinno mieć wyznaczoną strefę ruchu pieszego (lokalny rynek)	1
Tak - strefy ruchu pieszego	1
Tak należy wprowadzić takie ograniczenia, jeśli pojawią się podstawy prawne. Należy zwiększać co roku zakres strefy płatnego parkowania.	1
Tak należy wprowadzić w mieście strefy o szczególnych	1

zasadach poruszanie się.	
Tak, ale najpierw trzeba zrobić tak, żeby dalo się przejechać - na przykład - z Psiego Pola na Krakowską albo z Psiego Pola na Grabiszyńską, albo na Braniborską bez przejeżdżania przez centrum. Aktualnie najszybsza i najkrótsza trasa z Psiego Pola do większości miejsc wiedzie przez Grunwaldzki, Dominikański, Wróblewskiego, Legionów.. ja naprawdę nie lubię jeździć po centrum ale lepszej trasy nie ma! Obecnie układ drogowy we Wrocławiu ma topologię gwiazdy	1
<p>Tak, jak najbardziej. Ale róbmy to z głową; rewolucja nie jest dobrym rozwiązaniem, ewolucja- stopniowe zmiany, wraz z bogaceniem się społeczeństwa, a nie jego kosztem. Kraje Zachodu mogą sobie pozwolić na strefy niskoemisyjne, bo kilkuletnie / kilkunastoletnie samochody, nie trzymające restrykcyjnych norm, sprzedane zostały na wschód, m.in. do Polski. Na pewno każdy rozsądny człowiek chce ciszy, czystego powietrza, i wolnego od aut miasta; ale to kosztuje, a społeczeństwo nie jest jeszcze tak zamożne, jak w starych krajach UE. Przerzucanie kosztów zmian i odpowiedzialności na mieszkańców, bez pamiętania o naszych lokalnych uwarunkowaniach jest niesprawiedliwe.</p> <p>Pamiętajmy też, że globalnie to kraje Azji, zaplecze produkcyjne Pierwszego Świata, najbardziej truje naszą planetę, i że bez zmian w tamtym regionie naszej planety, nasze inicjatywy klimatyczne nie odniosą sukcesu.</p>	1
Tak, jednak tylko w centrum miasta. Najlepszym pomysłem byłby całkowity zakaz wjazdu samochodem (poza mieszkańcami i obsługą bytową) do ścisłego centrum (rynek i stare miasto) oraz pobieranie opłat za wjazd do szerzej rozumianego centrum (np. uzależniony od typu silnika). Sposobem na ograniczenie ruchu samochodów w centrum jest też rozwój komunikacji zbiorowej (budowa buspasów, kolei aglomeracyjnej, nowych tras tramwajowych) na najbardziej uczęszczanych dojazdach do miasta	1
tak, należy	1
Tak, należy wprowadzać restrykcje dotyczące redukcji ruchu samochodowego w mieście, a w szczególności na terenie centrum	1
Tak, oczywiście.	1
Tak, ponieważ jest to zgodnie z przyjętymi przez miasto dokumentami strategicznymi takimi jak Polityka Transportowa Wrocławia, Wrocławska Polityka Mobilności, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego,	1

<p>Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Polityka Rowerowa Wrocławia oraz Wrocławskie Standardy Kształtowania Przestrzeni Miejskich Przyjaznych Pieszym. Brak realizacji zapisów tych dokumentów byłby złamaniem uchwał przyjętych przez radę miejską.</p>	
<p>Tak, powinno się. Obszar ścisłego centrum (pomiędzy Odrą, fosą miejską i parkiem Słowackiego) powinien być chroniony - wjazd możliwy tylko dla samochodów z EURO 6 i ograniczenie prędkości na wszystkich ulicach do 30 km/h to minimum.</p>	1
<p>Tak, strefy o szczególnych zasadach poruszania się są ważne z perspektywy komfortu wszystkich mieszkańców. Ograniczenie liczby samochodów w centrum (zwłaszcza przyjezdnych) zwiększy komfort zarówno mieszkańców tego terenu, jak również osób, które muszą skorzystać z samochodu dzięki mniejszym korkom i łatwiejszemu znalezieniu miejsca parkingowego.</p>	1
<p>Tak, takie strefy powinny być wprowadzone za wyłączeniem MPK i szczególnych przypadków.</p>	1
<p>Tak, wg mnie strefą płatnego parkowania powinno być objęte każde osiedle w granicach miasta (różne strefy, z różnymi opłatami). Ludzie płacący PIT we Wrocławiu mogliby wykupić abonament za niewielką opłatą, rzędu kilkudziesięciu złotych miesięcznie (ale na każde kolejne auto dużo większą), dla pozostałych to byłaby kwota kilkuset złotych miesięcznie - np. 200 - jest to do ustalenia. Zarobione w ten sposób pieniądze mogłyby służyć budowie parkingów, miejsc postojowych, ale także utrzymaniu chodników i zieleni, które teraz są nagminnie niszczone przez parkujące pojazdy, często należące do osób które nawet złotówką niełożą na ich utrzymanie.</p>	1
<p>Tak, więcej stref pieszych i rowerowych. Konieczny jest rozwój strefy płatnego parkowania, także na peryferiach, w lokalnych centrach osiedli. Rezygnacja z tranzytu przez centrum, brak tranzytu przez lokalne ulice na osiedlach.</p>	1
<p>Tak, zakaz wjazdu dla tir i starych diesli.</p>	1
<p>Tak! Całe centrum na pewno powinno być strefą bez samochodów. SZCZEGÓLNIEM BEZ TYCH FURGONÓW ZAOPATRZENIA, to plaga. Są wszędzie i wydaje się im, że byle świstek „Zaopatrzenie” za szybko zwalnia ich z przepisów!!</p>	1
<p>TAK! Zdecydowanie rozwój strefy płatnego parkowania, strefy piesze w ścisłym centrum (zakaz ruchu dla samodzielnego wozu w obrębie rynku), ograniczenie i uspokojenie ruchu na ulicach takich jak Kazimierza Wielkiego czy Legnicka. ograniczenia wjazdu pojazdów o określonym typie silników, opłaty za wjazd - też dobry pomysł.</p>	1

Tak. Darmowa komunikacja zbiorowa.	1
<p>TAK. Powinny powstać w stałych punktach kamery odczytujące rejestracje pojazdów, oprócz opłaty za wjazd do centrum (Wrocławia (Piłsudskiego, Podwale, Dubois, Drobnera, Sienkiewicza, Wyszyńskiego, Pułaskiego), powinny one również rejestrować podróże mieszkańców Wrocławian DW oraz gmin podmiejskich DWR, DTR itd. Po macierzy podróży takich kierowców można byłoby lepiej skonfigurować siatkę transportu publicznego i wybudować większe P+R na wylotach z miast. Po tych ulicach Piłsudskiego, Podwale, Dubois, Drobnera, Sienkiewicza, Wyszyńskiego, Pułaskiego - mogą jeździć mieszkańcy z kartą zezwoleniem na samochodzie oraz taksówki i inne pojazdy transportu publicznego. Kazimierza Wlk., Nowy Świat, Grodzka, Św.Katarzyny powinny być deptakami z ruchem tramwajowym i autobusowym po torowisku.</p>	1
<p>Tak. Ścisłe centrum powinno być wyłączone dla indywidualnej komunikacji, a z przywilejem dla komunikacji zbiorowej, taksówek, ruchu rowerowego i pieszego. Duża część centrum powinna być pokryta strefą płatną parkowania. Tutaj niemniej jest ważna rzecz- strefa płatna powinna być wprowadzana wraz z udogodnieniami dla komunikacji zbiorowej, aby dawać jakąś alternatywną dla aut indywidualnych.</p>	1
<p>tak. Zakaz poruszania się samochodów w centrum miasta. Więcej dróg dla pieszych i rowerów</p>	1
<p>taka strefa nigdzie nie podniosła jakości życia, w żadnym mieście</p>	1
<p>Takie ograniczenia są bez sensu.</p>	1
<p>Takie strefy powinny być w ścisłym centrum.</p>	1
<p>To zależy.</p>	1
<p>Tylko i wyłącznie gdyby takie strefy dotyczyły wszystkich. Co z tego że mieszkańcy nie będą mogli wjechać autem z normą euro 3, jeżeli śmieciarka z normą euro 0 codziennie będzie jeździć parę godzin po mieście. Tak samo z autobusami linii podmiejskich czy nawet autami urzędu miasta.</p> <p>Trzeba też uważać żeby ograniczenia ruchu nie odbiły się na negatywnie na lokalnych przedsiębiorcach. Zapowiada się że studenci, którzy mieszkali w centrum, nie wrócą na studia. Tak samo pracownicy korporacji nie będą wracać do biur które są zlokalizowane w centrum. Jeśli pracownicy Ci nie będą jechali rano do pracy, to popołudniem nie będą pchali się do centrum żeby zjeść coś w restauracji lub zrobić zakupy. Zamiast tego wybiorą lokalna restauracje lub galerie gdzie za darmo postawią auto (np Bielany)</p>	1

<p>Wprowadzenie ograniczeń ruchu samochodowego w połączeniu z wyludnieniem centrum może mieć negatywny skutek dla biznesu jeżeli jedynym środkiem transportu będzie niepewna komunikacja miejska lub rower który nie sprawdza się na dłuższych dystansach i kiedy trzeba wyglądać elegancko.</p>	
<p>Uważam, że nie każdego stać na elektryczne pojazdy. Najwięcej zanieczyszczeń powodują korki, proponuję postarać się wprowadzać szybsze i bardziej efektywne trasy, dla przepychania i scentralizowania ruchu.</p>	1
<p>W centrum miasta powinny być bezpłatne miejsca na 15 minut, a za przekroczenie czasu surowa kara ale naprawdę egzekwowana. Przykład np. Praga w Czechach.</p>	1
<p>Wiecej wydzielonych dróg dla rowerów, światła ma wjeżdżeniasta blokujące wjazd dla przyjezdnych- chyba ze ytanzyt przeznobwodnice, wtedy nie blokujemy.</p>	1
<p>Więcej parkingów miejskich normalnych cenach adekwatnych do średniej krajowej.</p>	1
<p>Zakaz postoju aut na drogach osiedlowych Zakaz poruszania aut ciężarowych.</p>	1
<p>zdecydowanie mniej aut gdyż one są źródłem smrodu, smogu i wielkich korków</p>	1
<p>Zdecydowanie nie. To tylko pogarsza jakość życia wszystkich mieszkańców i pracowników firm w centrum</p>	1
<p>Zdecydowanie strefy płatnego parkowania, ale również należy dostosować ITS, żeby w końcu ruszyła komunikacja. Problem jest taki że autobusy stoją razem z samochodami więc trzeba byłoby jakoś je oddzielić</p>	1
<p>zdecydowanie tak</p>	3
<p>Zdecydowanie tak, nie powinno to jednak radykalnie utrudniać podróżowania po mieście. Warto rozważyć również ustępstwa dla właścicieli pojazdów zabytkowych.</p>	1
<p>Zdecydowanie. Dodatkowo można by wprowadzić kartę miejską dla pojazdów i różnicować opłaty parkingowe w zależności od typu pojazdu.</p>	1
<p>Zdecydowanie. To, jak obecnie wygląda ruch w centrum Wrocławia woła o pomstę do nieba i nie przystoi do XXI wiecznej rzeczywistości w środku Unii Europejskiej.</p>	1

