

# KOLEJ na miasto

Konsultacje dotyczące rewitalizacji  
linii kolejowej nr 285 Wrocław –  
Sobótka – Świdnica  
(odcinek wrocławski)

## RAPORT



WROCLAW  
ROZMAWIA

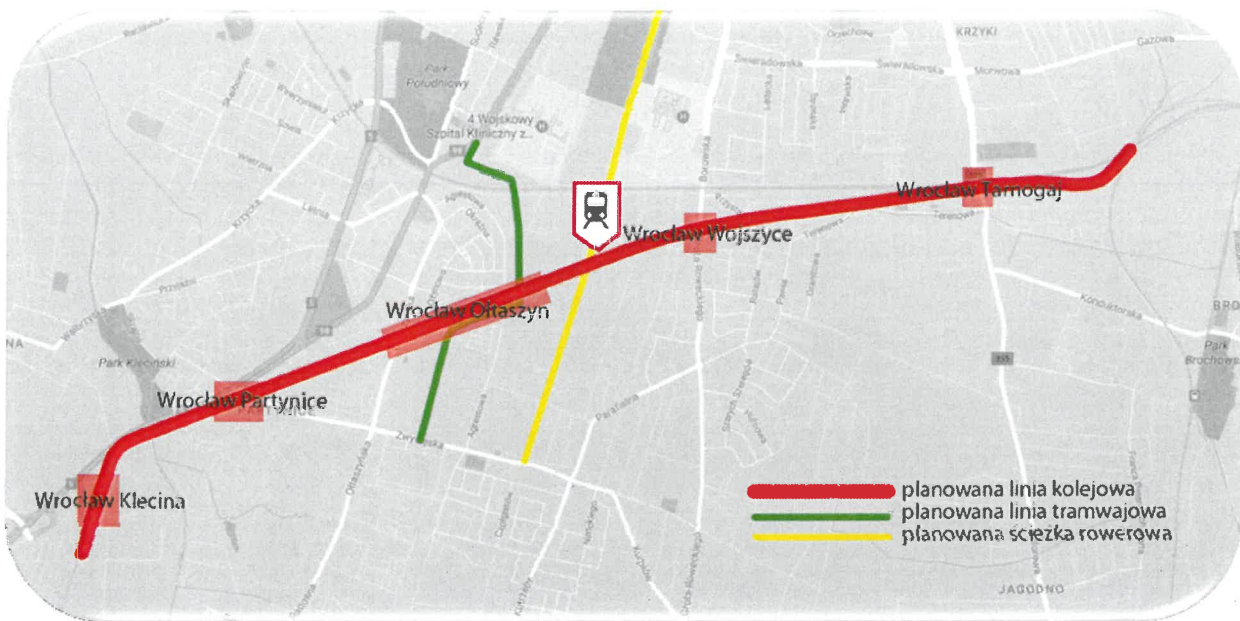
## SPIS TREŚCI:

---

1. <u>O KONSULTACJACH</u>	<u>3</u>
2. <u>FORMY KONSULTACJI</u>	<u>6</u>
3. <u>ANKIETA</u>	<u>8</u>
4. <u>ZGŁOSZONE UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE</u>	<u>31</u>
5. <u>WNIOSKI Z KONSULTACJI</u>	<u>108</u>

## 1| O KONSULTACJACH

---



### **TERMIN KONSULTACJI**

16 marca – 31 marca 2017 roku.

### **PRZEDMIOT KONSULTACJI**

Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 Wrocław – Sobótka – Świdnica (odcinek wrocławski).

### **ZAKRES KONSULTACJI**

Aspekt zagospodarowania i funkcjonowania planowanych przystanków oraz ich lokalizacja.

### **CEL KONSULTACJI**

Poznanie opinii mieszkańców.

Włączenie mieszkańców we współdecydowanie o infrastrukturze kolejowej.

Wypracowanie ostatecznych rozwiązań akceptowanych przez użytkowników.

### **EFEKT KONSULTACJI**

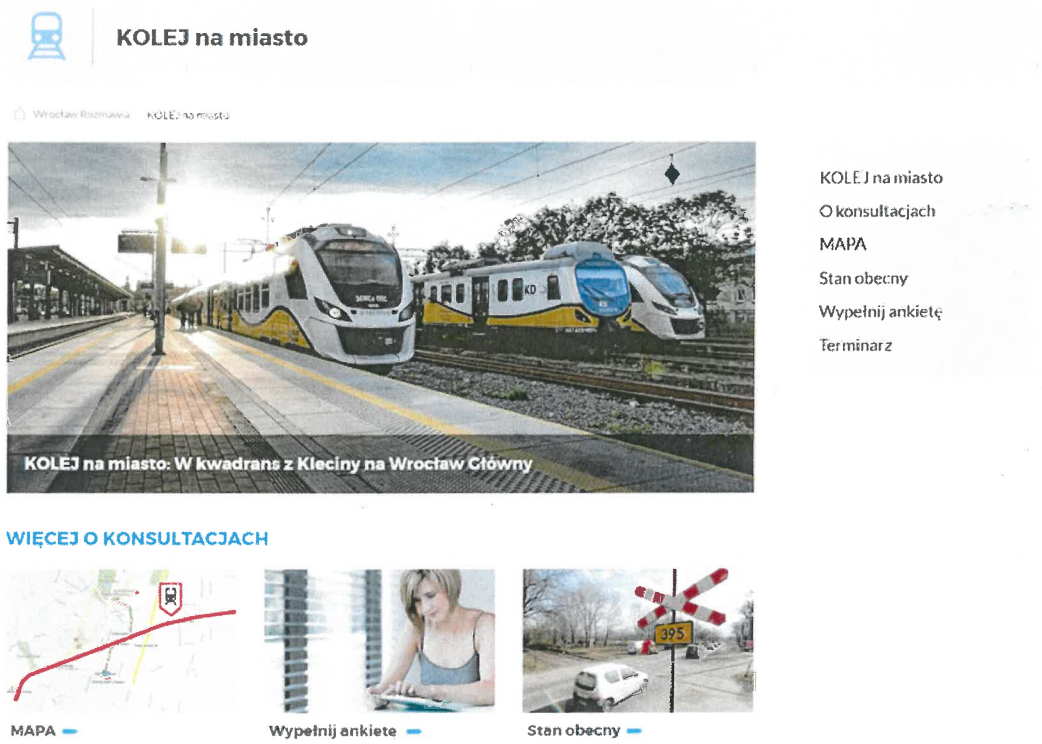
Raport, na podstawie którego zostaną podjęte decyzje o planowanych zmianach.

### **ADRESACI KONSULTACJI**

Mieszkańcy Wrocławia.

## PROMOCJA KONSULTACJI

- ✓ Dedykowana strona WWW poświęcona konsultacjom: <http://www.wroclaw.pl/rozmawia/rewitalizacja-linii-285-wroclaw-sobotka-swidnica-o-konsultacjach> oraz strona miasta: [wroclaw.pl](http://wroclaw.pl) (aktualności).



**KOLEJ na miasto**

Wrocław Rozmawia KOLEJ na miasto

KOLEJ na miasto: W kwadrans z Kleciny na Wrocław Główny

**WIĘCEJ O KONSULTACJACH**

MAPA

Wypełnij ankietę

Stan obecny

- ✓ Przejazd szynobusem po trasie Dworzec Główny - Kobierzyce wraz merytorycznym wprowadzeniem w tematykę konsultacji, rozmową o planach inwestycyjnych – na potrzeby promowania konsultacji Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego zorganizował przejazd szynobusem na konsultowanej trasie, podczas którego przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego oraz Urzędu Miejskiego odpowiadali na pytania mieszkańców.



- ✓ **Media lokalne** – artykuły poświęcone tematyce konsultacji.
  
- ✓ **Portale społecznościowe** – przede wszystkim #WroclawRozmawia oraz #WroclawskiBudzetObywatelski.
  
- ✓ **Poczta elektroniczna** – informacja o konsultacjach przesłana do zainteresowanych, w tym Rad Osiedli w obrębie konsultowanej trasy kolejowej.

## 2| FORMY KONSULTACJI

---

### 1. ANKIETA >>> s. 8

Celem ankiety było zebranie opinii mieszkańców w sprawie oczekiwanego usytuowania przystanków kolejowych na trasie Wrocław Główny – Klecina, a także zagospodarowania i infrastruktury towarzyszącej przystankom: parkingów, wiat dla rowerów, infrastruktury pieszej. Ankiety można było wypełnić elektronicznie na dedykowanej stronie konsultacji. W sumie zebrano 650 ankiet.

### 2. ZGŁOSZONE UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE >>> s. 31

Uczestnicy konsultacji, oprócz wypełnienia ankiety, mogli zgłosić swoje uwagi, opinie i propozycje za pośrednictwem formularza umieszczonego na dedykowanej stronie konsultacji: [wroclaw.pl/wypelnij-ankiete](http://wroclaw.pl/wypelnij-ankiete), lub przesłać je na adres e-mail: [konsultacje@um.wroc.pl](mailto:konsultacje@um.wroc.pl). W sumie zebrano 746 uwag.

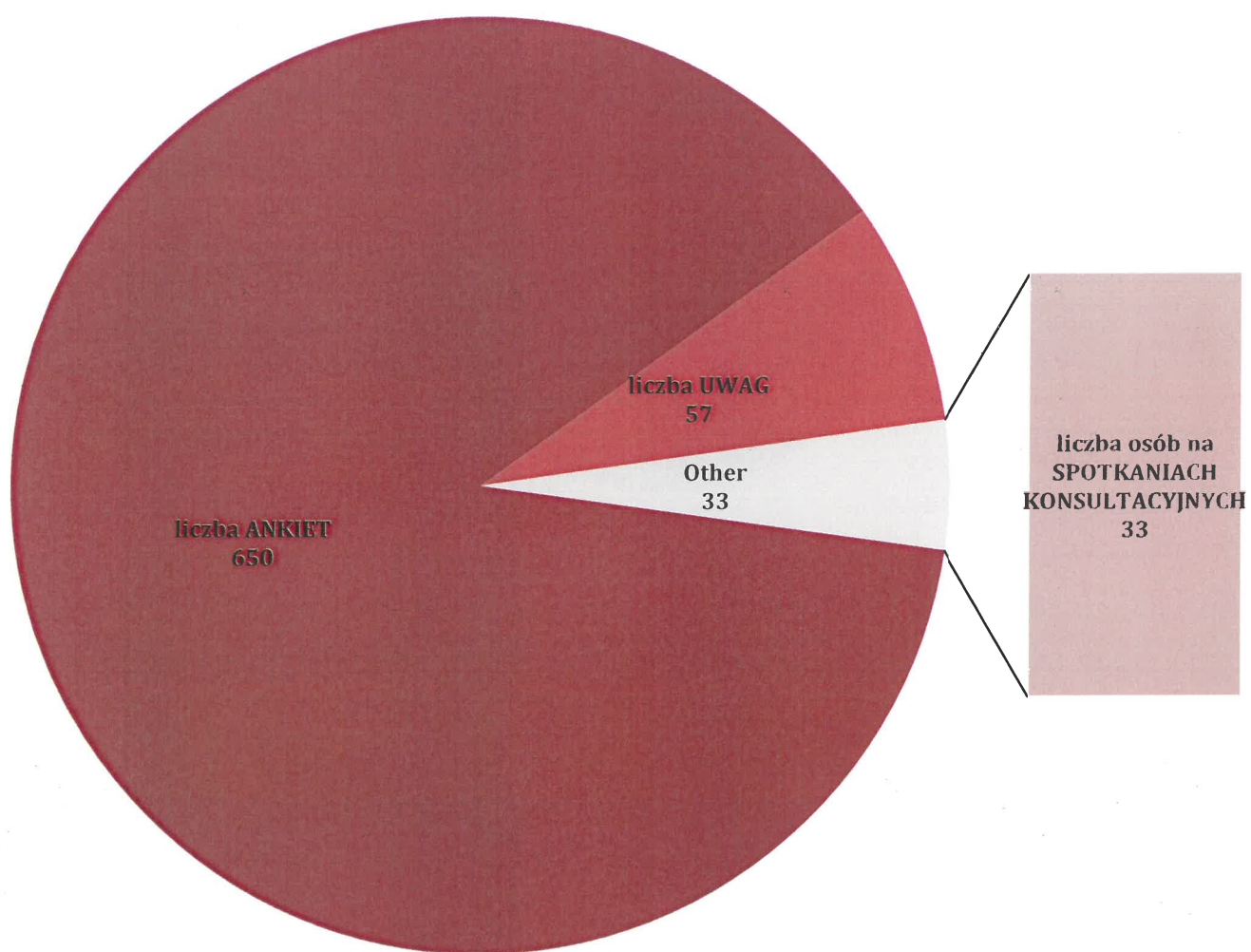
### 3. SPOTKANIA KONSULTACYJNE >>> s. 98

W ramach konsultacji odbyły się trzy spotkania z mieszkańcami:

- ✓ 1sze spotkanie miało miejsce 17 marca w godzinach 17.00-19.00 w Szkole Podstawowej Nr 23 we Wrocławiu przy ul. Przystankowa 32,
- ✓ 2gie spotkanie miało miejsce 29 marca w godzinach 17.00-19.00 w Szkole Podstawowej Nr 34 w Zespole Szkolno – Przedszkolnym nr 6 we Wrocławiu przy ul. Gałczyńskiego 8,
- ✓ 3cie spotkanie, spotkanie podsumowujące, miało miejsce w dniu 30 marca w godzinach 17.00-19.00 w barze BarBara przy ul. Świdnickiej 8c.

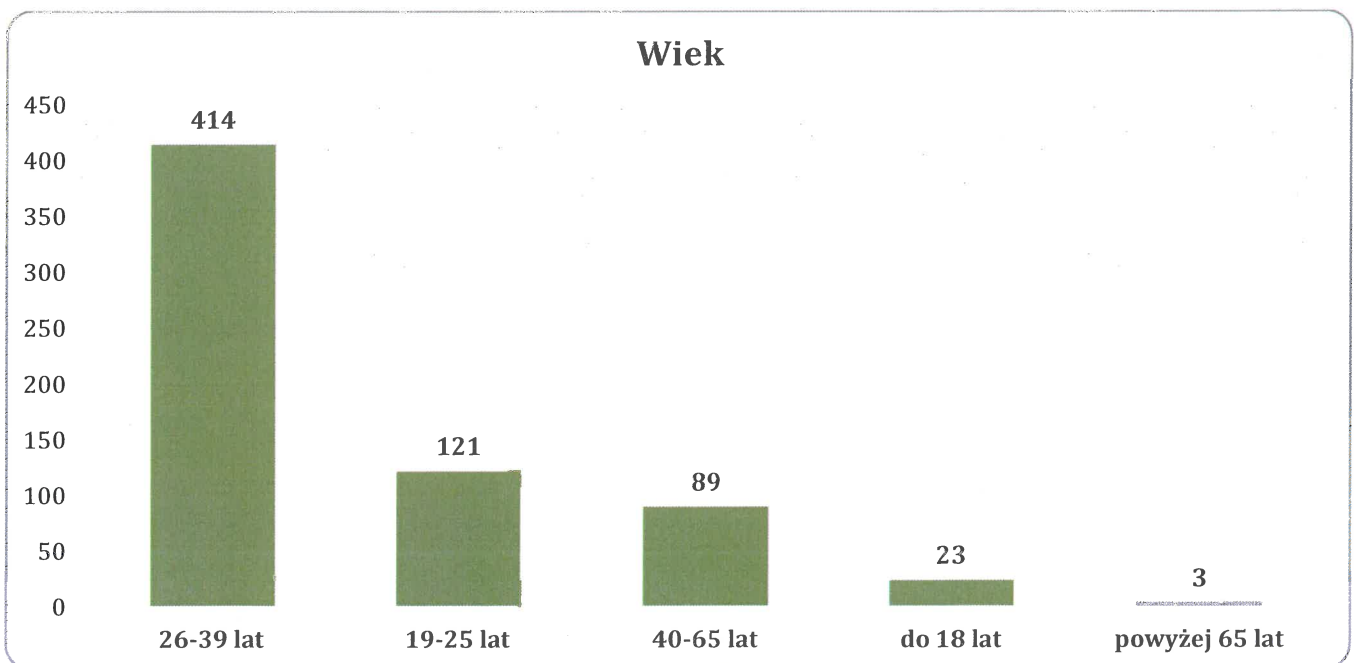
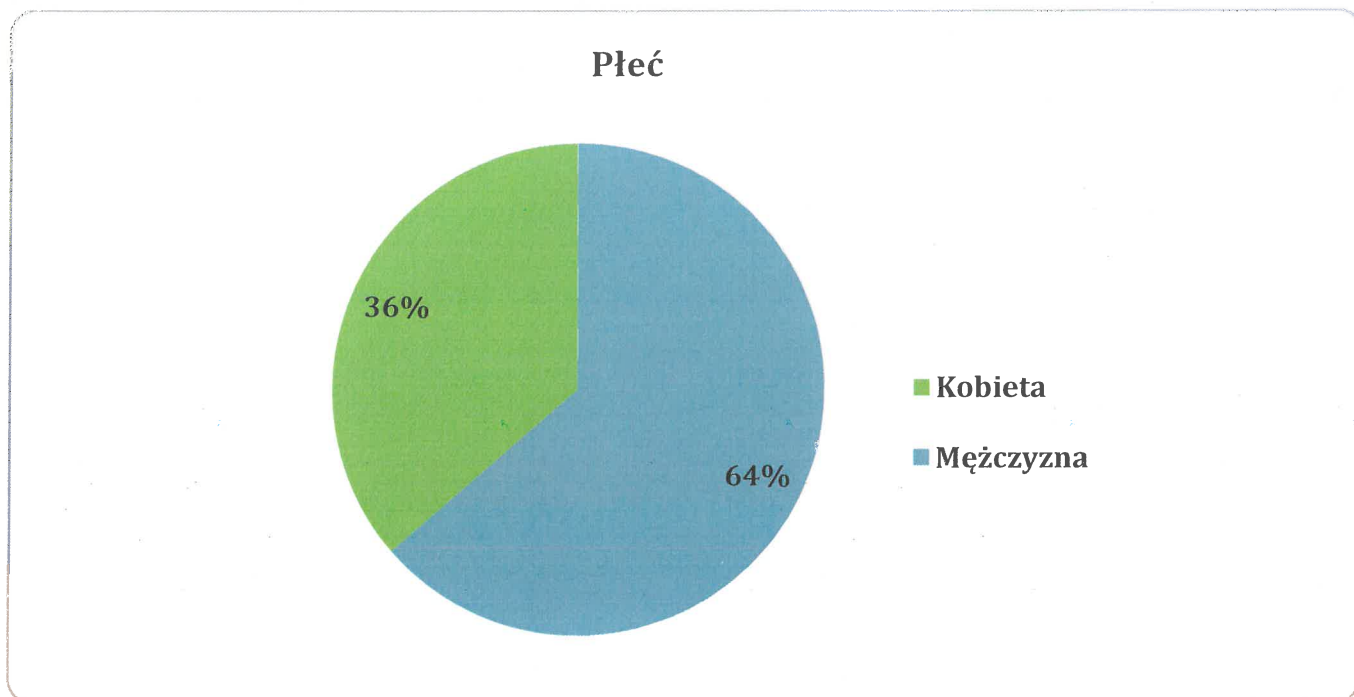
Przed każdą dyskusją Pan Jerzy Michalak – Wicemarszałek Województwa Dolnośląskiego szczegółowo przedstawił informacje dotyczące rewitalizacji linii kolejowej 285: planowany początek prac remontowych i termin ich zakończenia, sposób finansowania inwestycji oraz przyczyny rewitalizacji linii kolejowej. Pan Zbigniew Komar - Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki UM Wrocławia wyjaśnił powody, dla których UM Wrocławia zaleca lokalizację przystanków w przedstawionych na prezentacji punktach. Ponadto spotkania miały charakter informacyjny. Stanowiska mieszkańców, które pojawiły się w ich trakcie, są zawarte w niniejszym raporcie.

#### 4. AKTYWNOŚĆ UCZESTNIKÓW KONSULTACJI



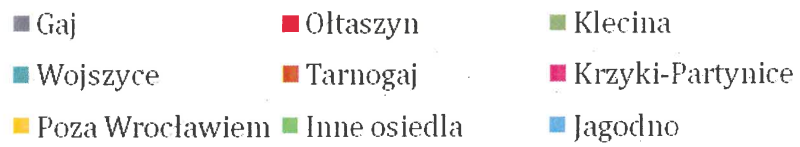
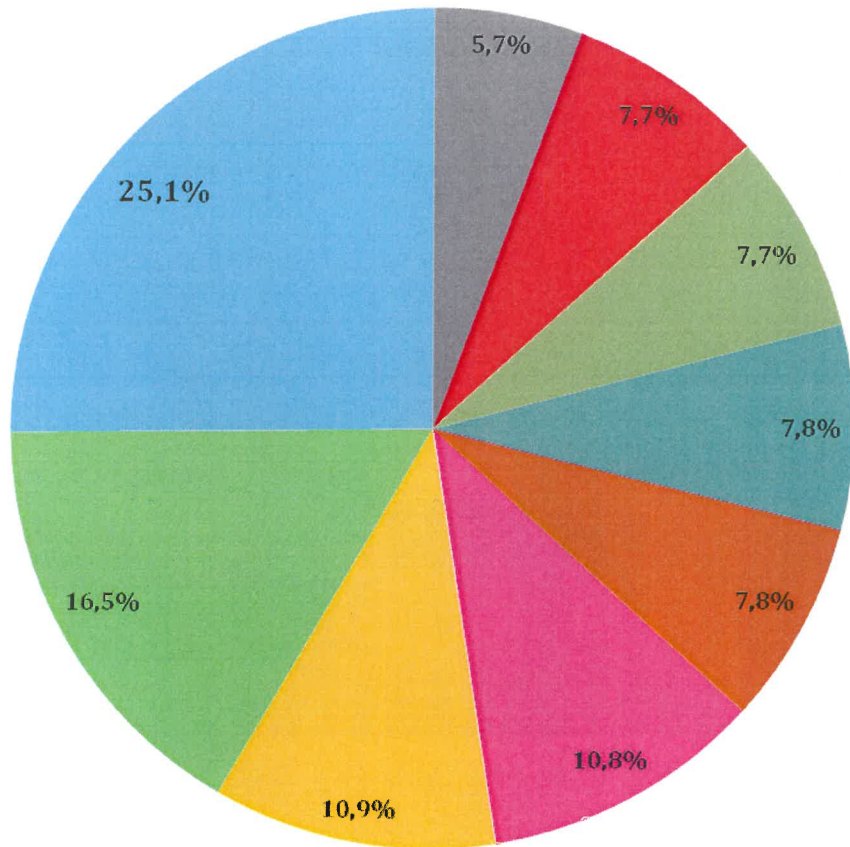
### 3| ANKIETA

#### 1) CHARAKTERYSTYKA OSÓB BIORĄCYCH UDZIAŁ W ANKIECIE

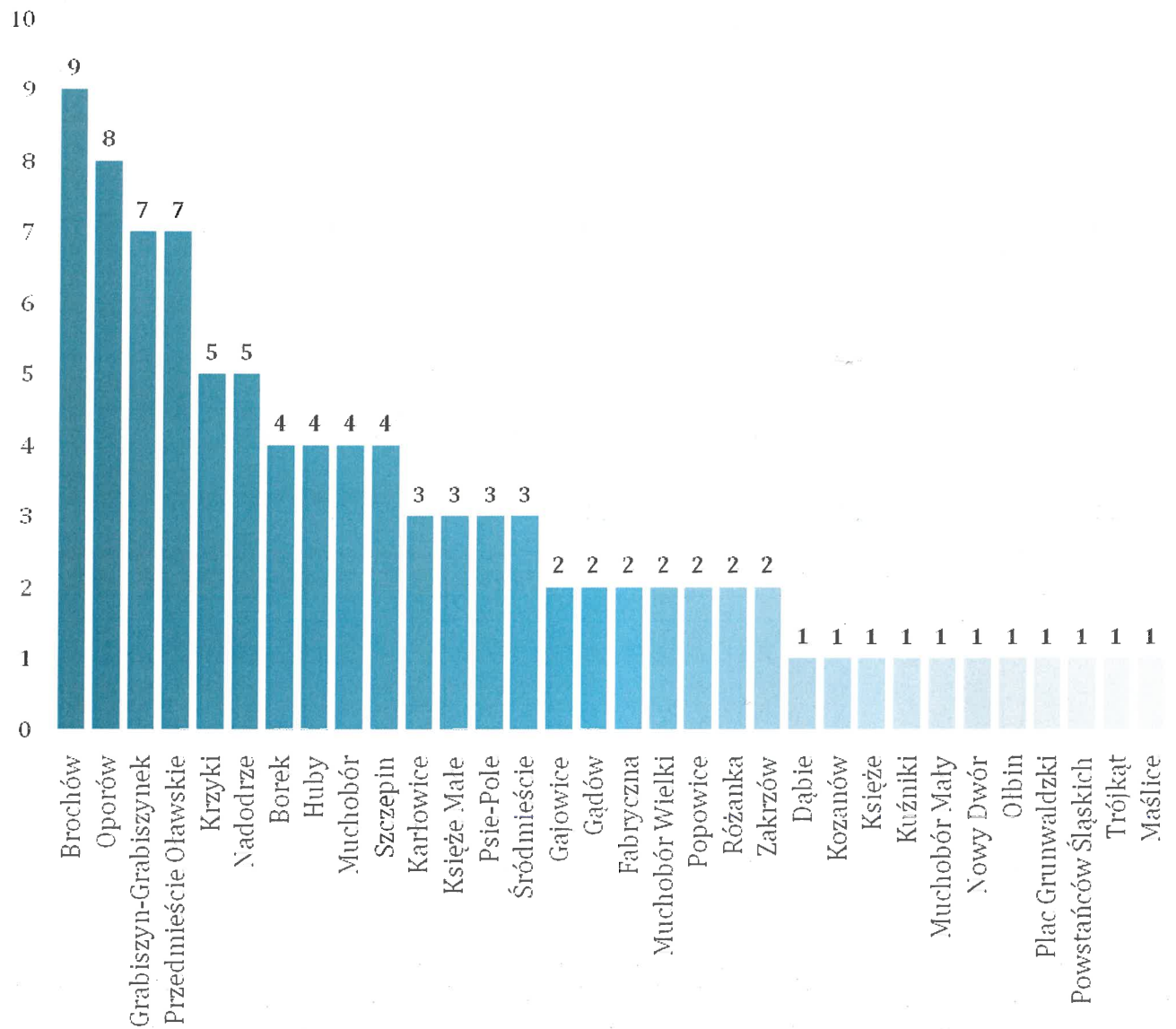




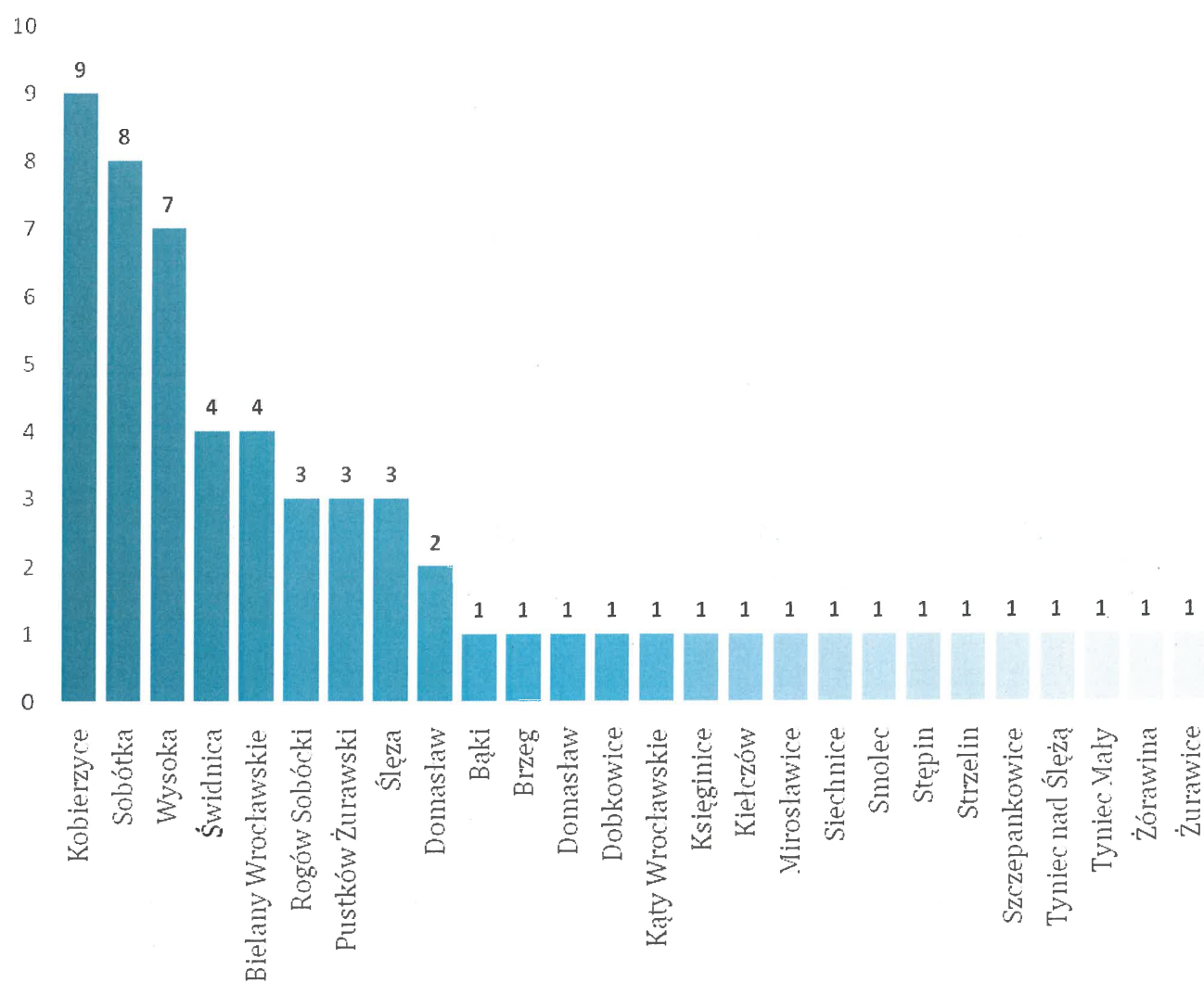
## Miejsce zamieszkania



## Inne osiedla

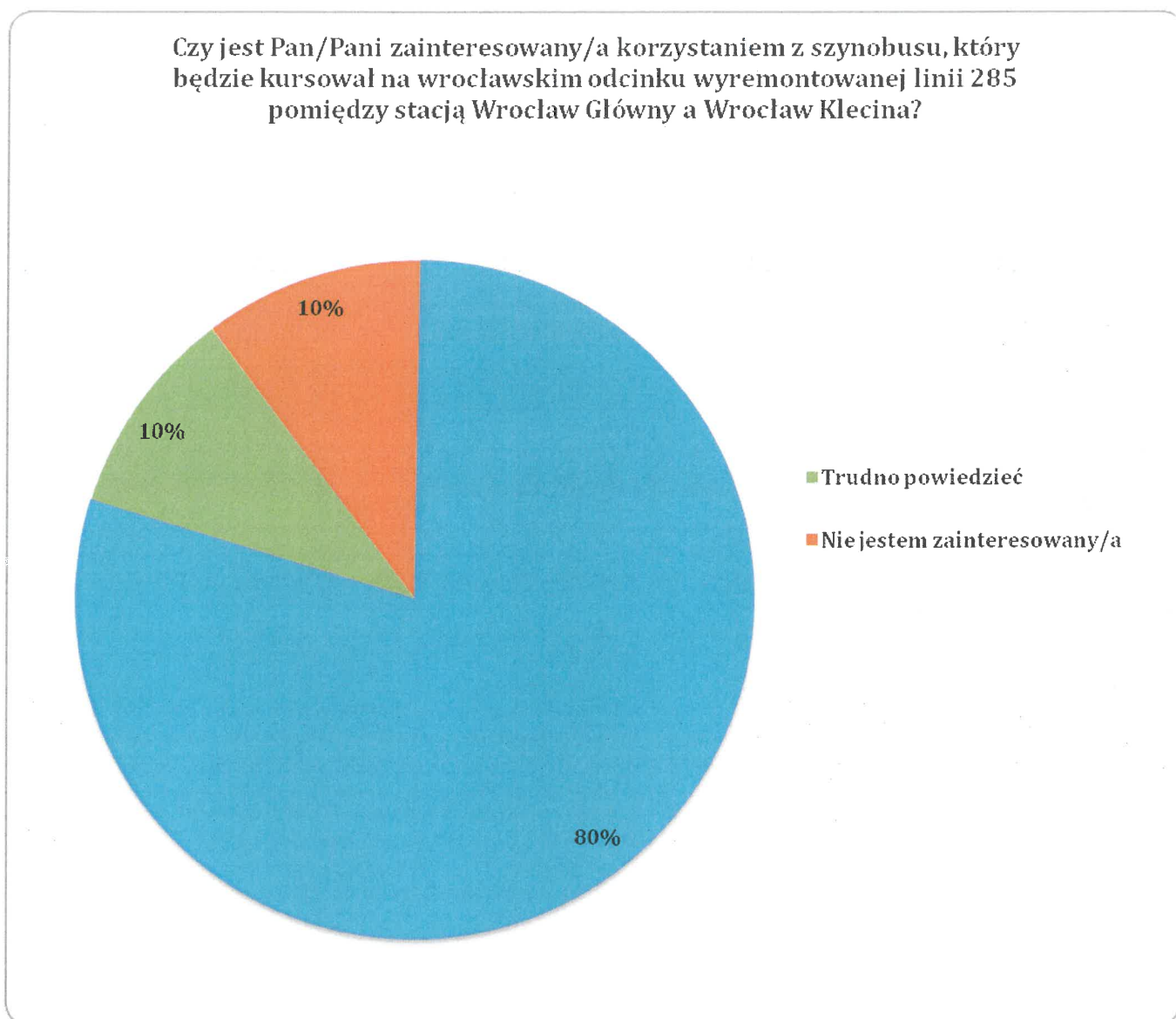


## Poza Wrocławiem



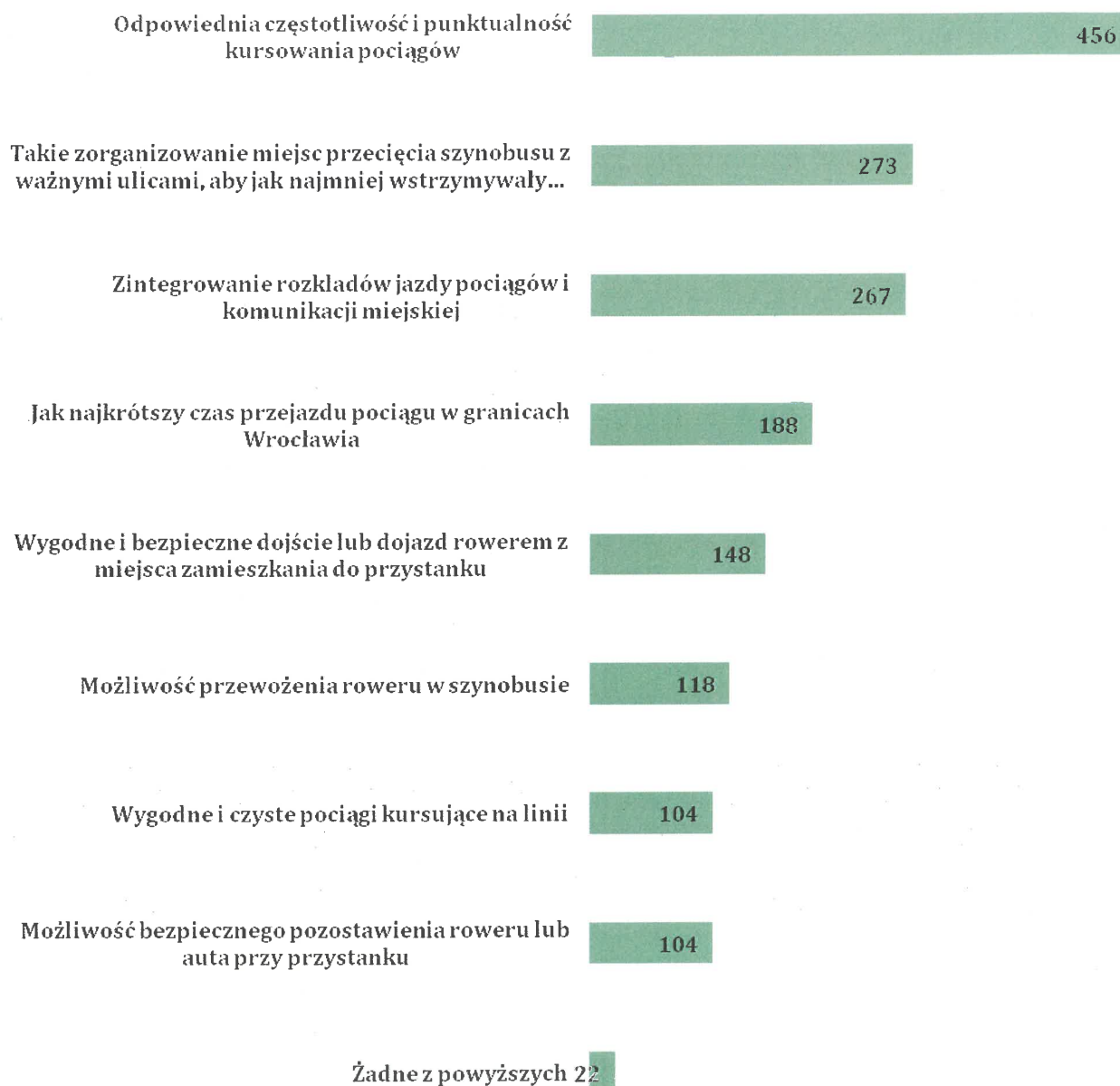
## 2) ANKIETA

1. Czy jest Pan/Pani zainteresowany/a korzystaniem z szynobusu, który będzie kursował na wrocławskim odcinku wyremontowanej linii 285 pomiędzy stacją Wrocław Główny a Wrocław Klecina?



**2. Jaki element jest dla Pana/Pani najbardziej istotny w związku z remontem tej linii kolejowej? (Maksymalnie można było wybrać 3 odpowiedzi).**

Jaki element jest dla Pana/Pani najbardziej istotny w związku z remontem tej linii kolejowej? (Maksymalnie można wybrać 3 odpowiedzi)



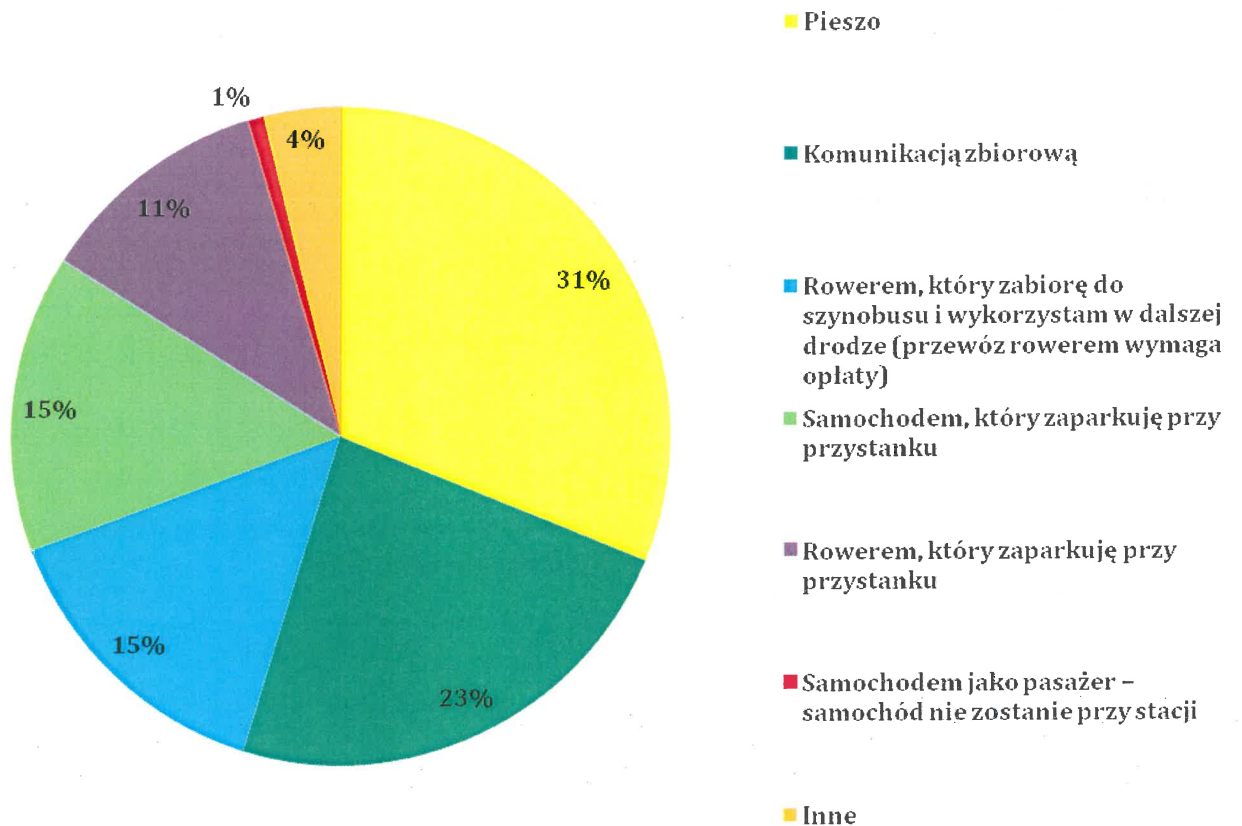
3. Na wyremontowanej trasie w kierunku do Dworca Głównego planowane jest stworzenie 5 przystanków: Klecina, Partynice, Ołtaszyn, Wojszyce, Tarnogaj. Zapewnią one mieszkańcom okolicznych osiedli możliwość wygodnego przemieszczania się, jak również szybki przejazd trasą Klecina-Wrocław Główny - ok. 14 min. Co sądzi Pani/Pan o takim rozwiązaniu?

Na wyremontowanej trasie w kierunku do Dworca Głównego planowane jest stworzenie 5 przystanków: Klecina, Partynice, Ołtaszyn, Wojszyce, Tarnogaj. Zapewnią one mieszkańcom okolicznych osiedli możliwość wygodnego przemieszczania się, jak również szybki prze

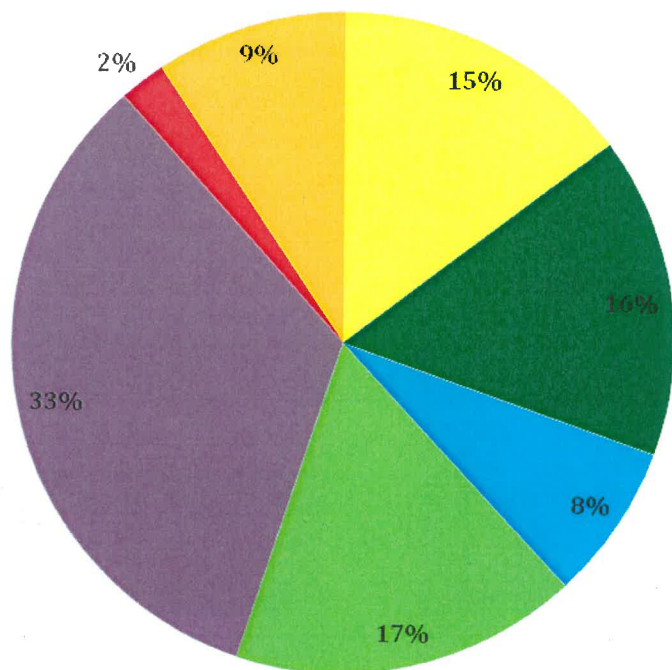


4. W jaki sposób najczęściej będzie Pan/Pani docierał/a do przystanku kolejowego przy tej trasie?

W jaki sposób najczęściej będzie Pan/Pani docierał/a do przystanku kolejowego przy tej trasie?

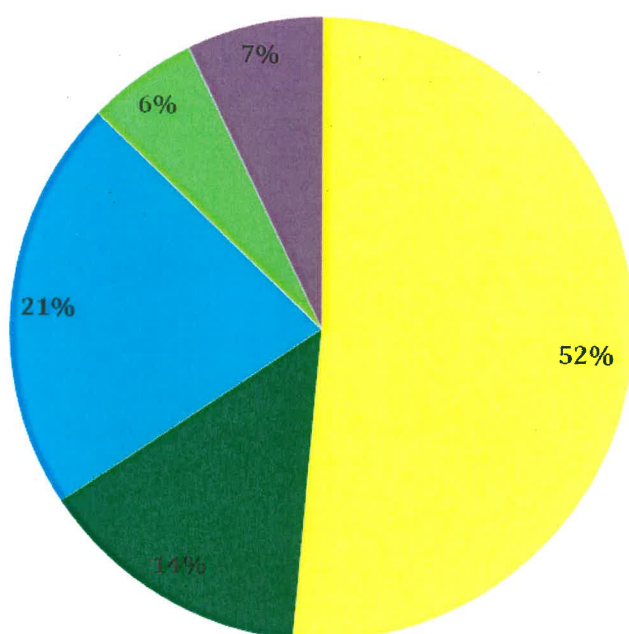


### Jagodno



- Pieszo
- Komunikacją zbiorową
- Rowerem, który zabiorę do szynobusu i wykorzystam w dalszej drodze (przewóz rowerem wymaga opłaty)
- Samochodem, który zaparkuję przy przystanku
- Rowerem, który zaparkuję przy przystanku
- Samochodem jako pasażer - samochód nie zostanie przy stacji
- Inne

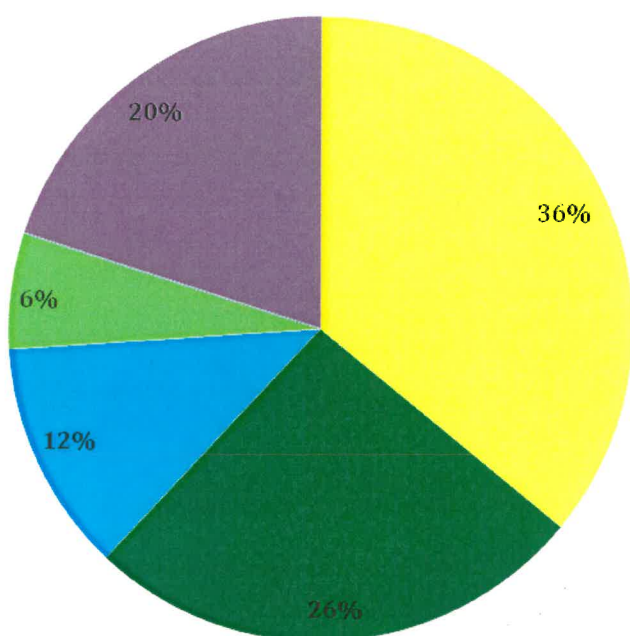
### Krzyki-Partynice



- Pieszo
- Komunikacją zbiorową
- Rowerem, który zabiorę do szynobusu i wykorzystam w dalszej drodze (przewóz rowerem wymaga opłaty)
- Samochodem, który zaparkuję przy przystanku
- Rowerem, który zaparkuję przy przystanku

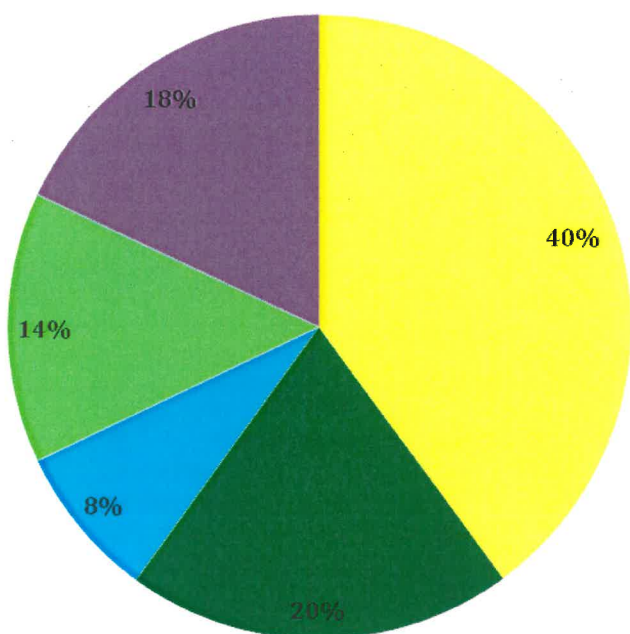


### Klecina



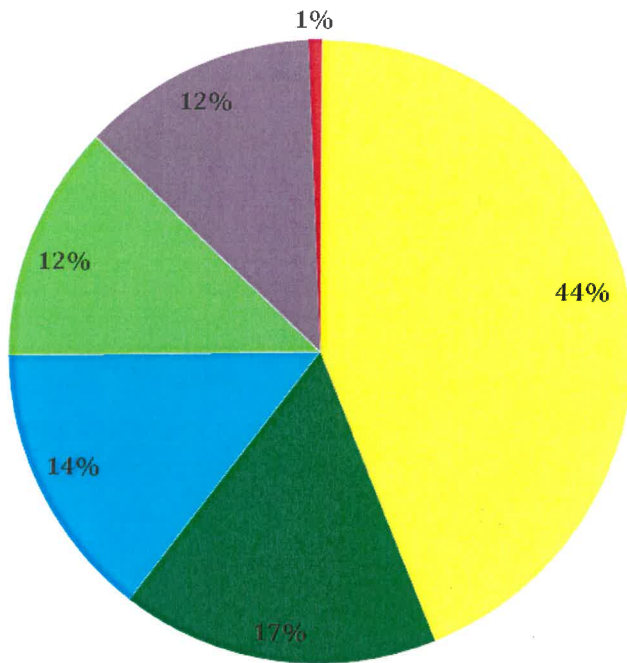
- Pieszo
- Komunikacją zbiorową
- Rowerem, który zabiorę do szynobusu i wykorzystam w dalszej drodze (przewóz rowerem wymaga opłaty)
- Samochodem, który zaparkuję przy przystanku
- Rowerem, który zaparkuję przy przystanku

### Oltaszyn



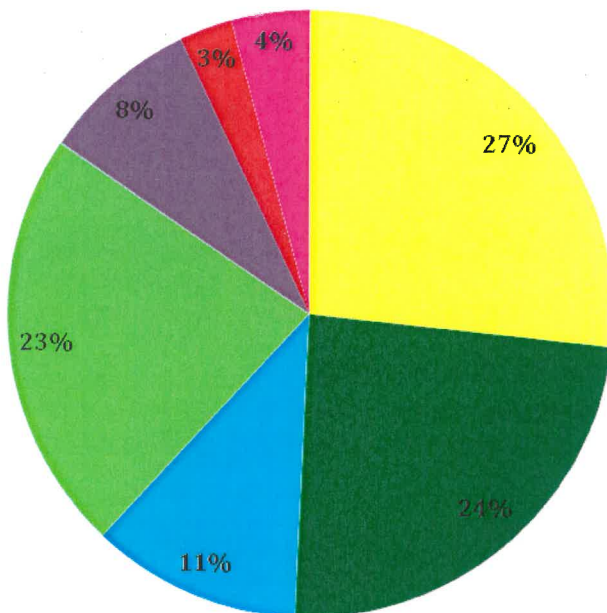
- Pieszo
- Komunikacją zbiorową
- Rowerem, który zabiorę do szynobusu i wykorzystam w dalszej drodze (przewóz rowerem wymaga opłaty)
- Samochodem, który zaparkuję przy przystanku
- Rowerem, który zaparkuję przy przystanku

### Pozostałe osiedla



- Pieszo
- Komunikacją zbiorową
- Rowerem, który zabiorę do szynobusu i wykorzystam w dalszej drodze (przewóz rowerem wymaga opłaty)
- Samochodem, który zaparkuję przy przystanku
- Rowerem, który zaparkuję przy przystanku
- Inny

### Poza Wrocławiem

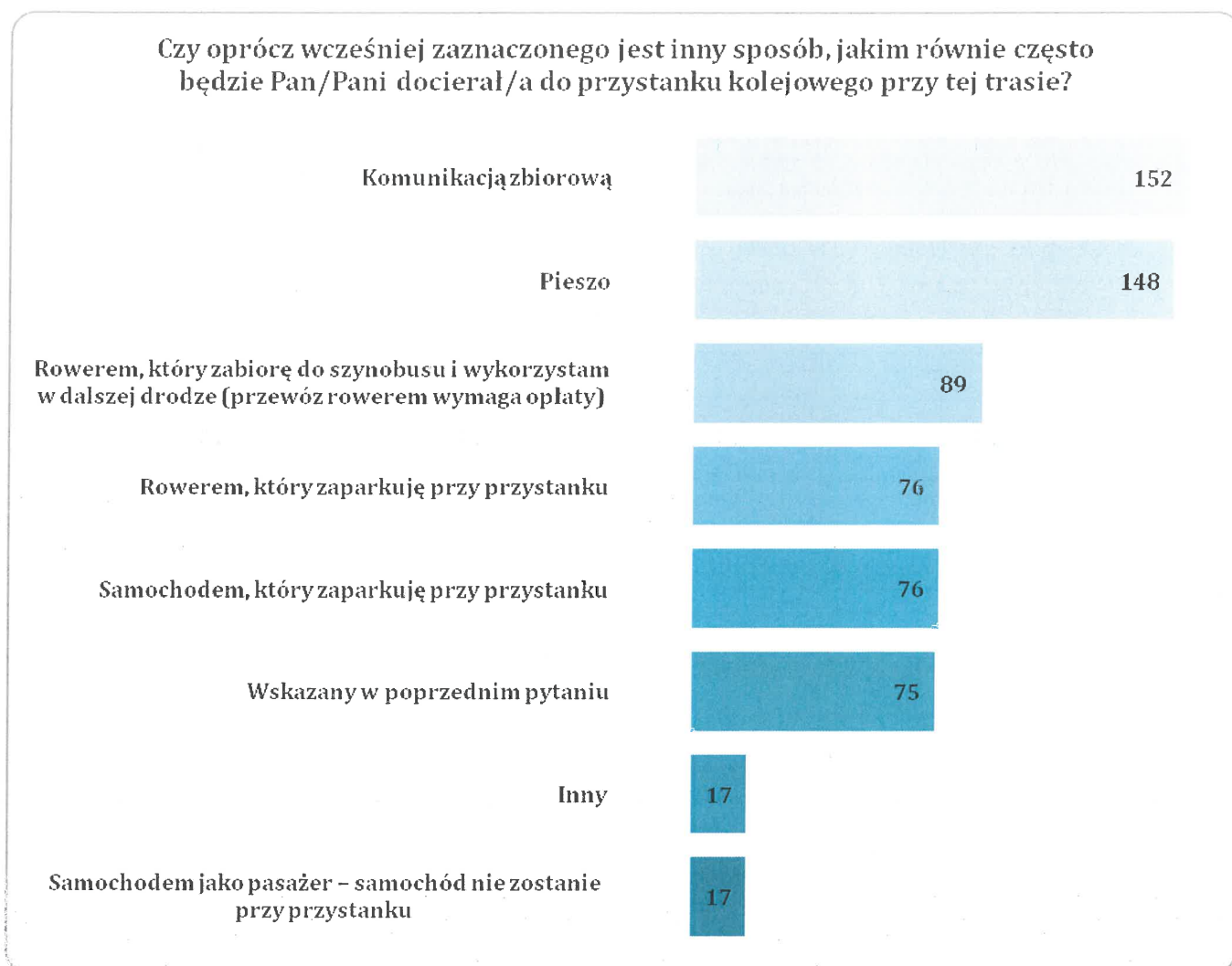


- Pieszo
- Komunikacją zbiorową
- Rowerem, który zabiorę do szynobusu i wykorzystam w dalszej drodze (przewóz rowerem wymaga opłaty)
- Samochodem, który zaparkuję przy przystanku
- Rowerem, który zaparkuję przy przystanku
- Inny

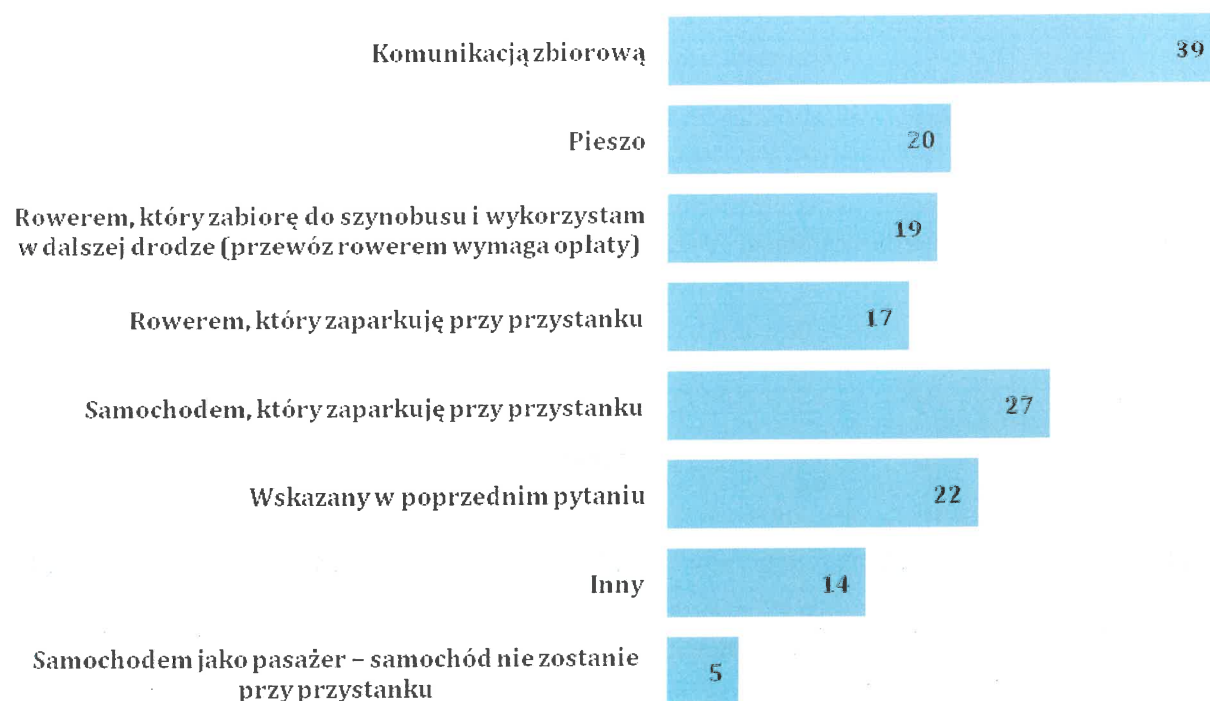
**Pozostałe odpowiedzi, które nie były "do wyboru" – 20 odpowiedzi:**

*Tramwajem; Nie będę korzystać x4; Nie skorzystam; Nie będę docierała w żaden sposób, bo ta linia to nie jest dobry pomysł; Na tej trasie żadnym; Nie dotyczy; Własny; Brak; Samochodem; A skąd mam dziś wiedzieć, w jaki sposób? Bezsensowne pytanie; Jestem z Jagodna, więc to mnie nie interesuje; **Ten przejazd będzie tworzył korek. Ten pociąg spowoduje katastrofę komunikacyjną i niebezpieczeństwo przecinając wszystkie zakorkowane ulice. Nikt z niego nie będzie korzystać...;** W Bielanych zatrzymuje się 5km od centrum Bielany, z południa do dworca nikt nie będzie jeździł, bo ma lepsze połączenie MPK. To wyrzucanie naszych pieniędzy w BŁOTO; Nie mam zamiaru korzystać z tego rozwiązania; Tramwajem, który będzie przecinał tę linię kolejową i ciekawe jak skrzyżowane zostaną szyny?; Pociągami.*

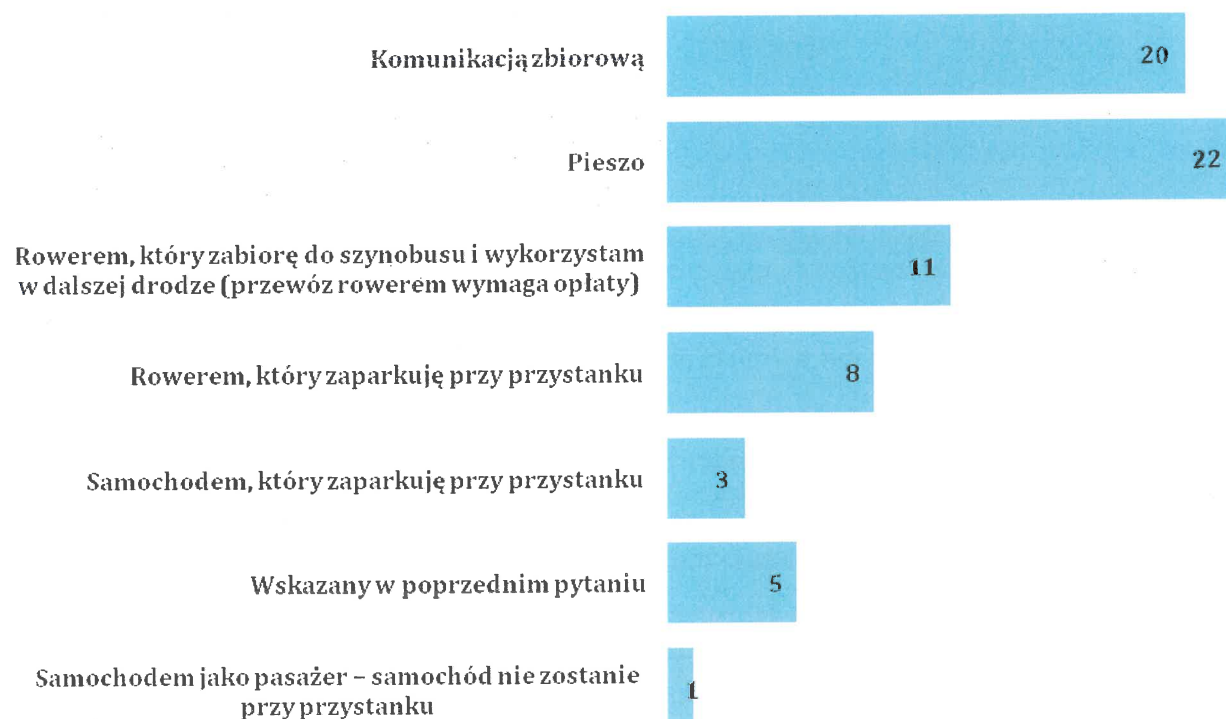
5. Czy oprócz wcześniej zaznaczonego jest inny sposób, jakim równie często będzie Pan/Pani docierał/a do przystanku kolejowego przy tej trasie?



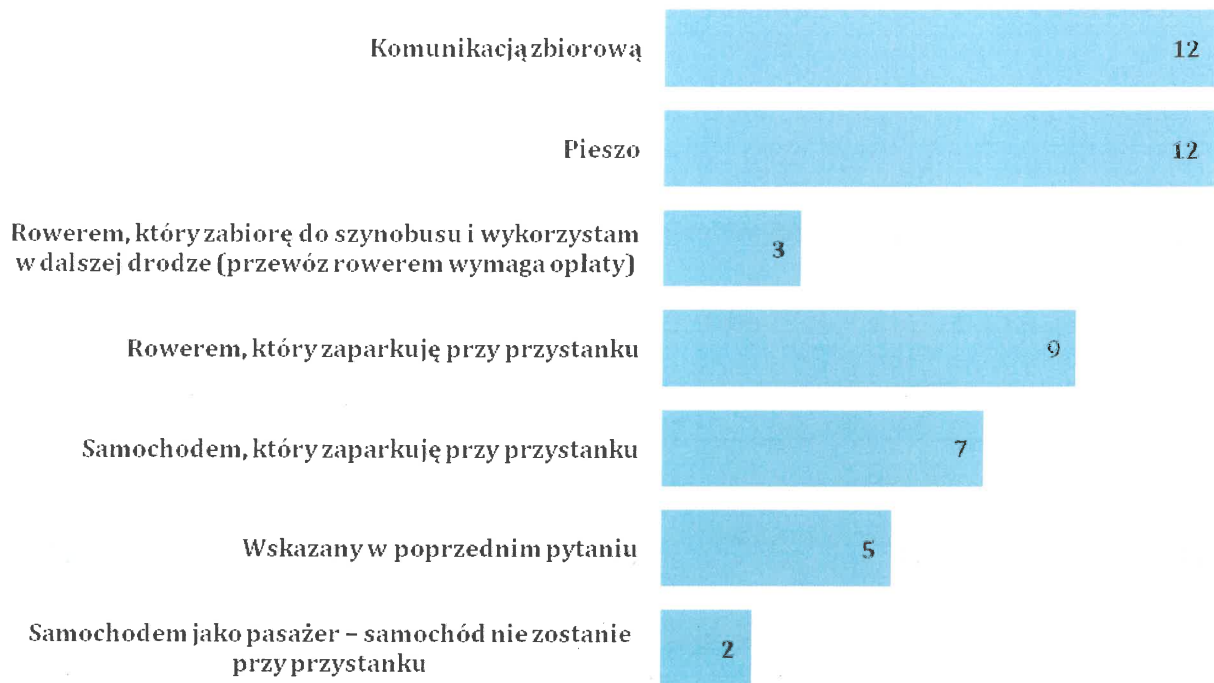
### Jagodno



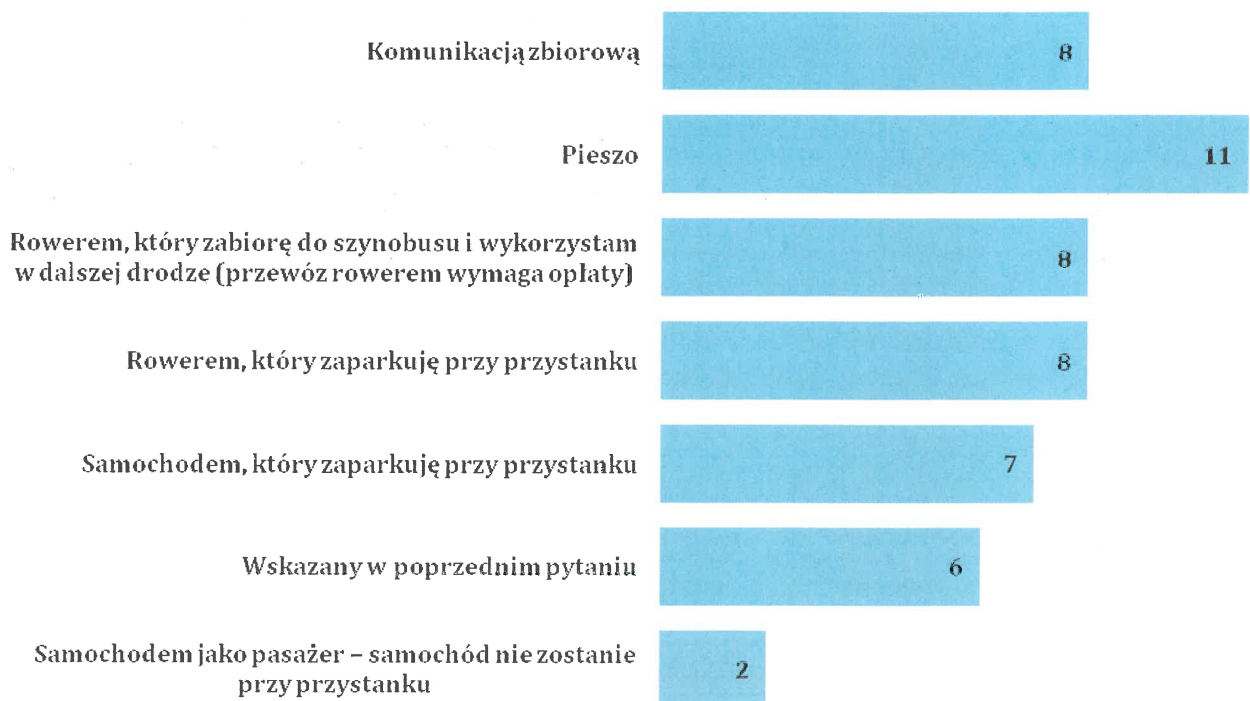
### Krzyki-Partynice



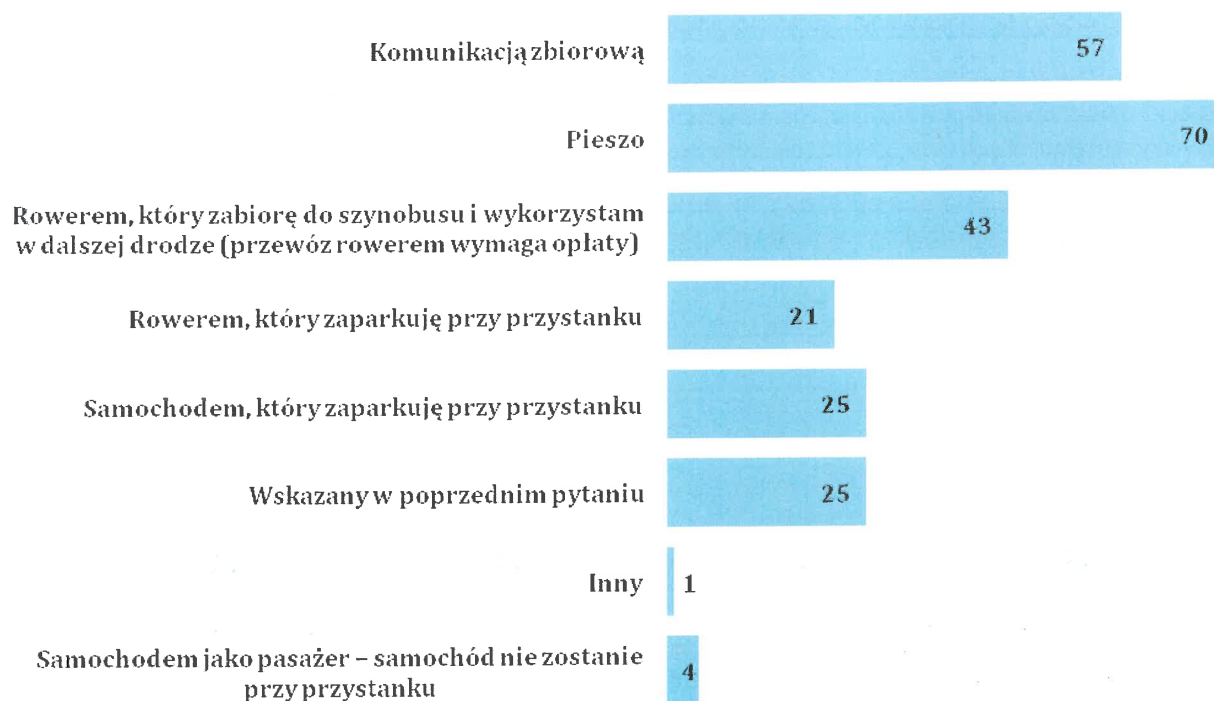
### Klecina



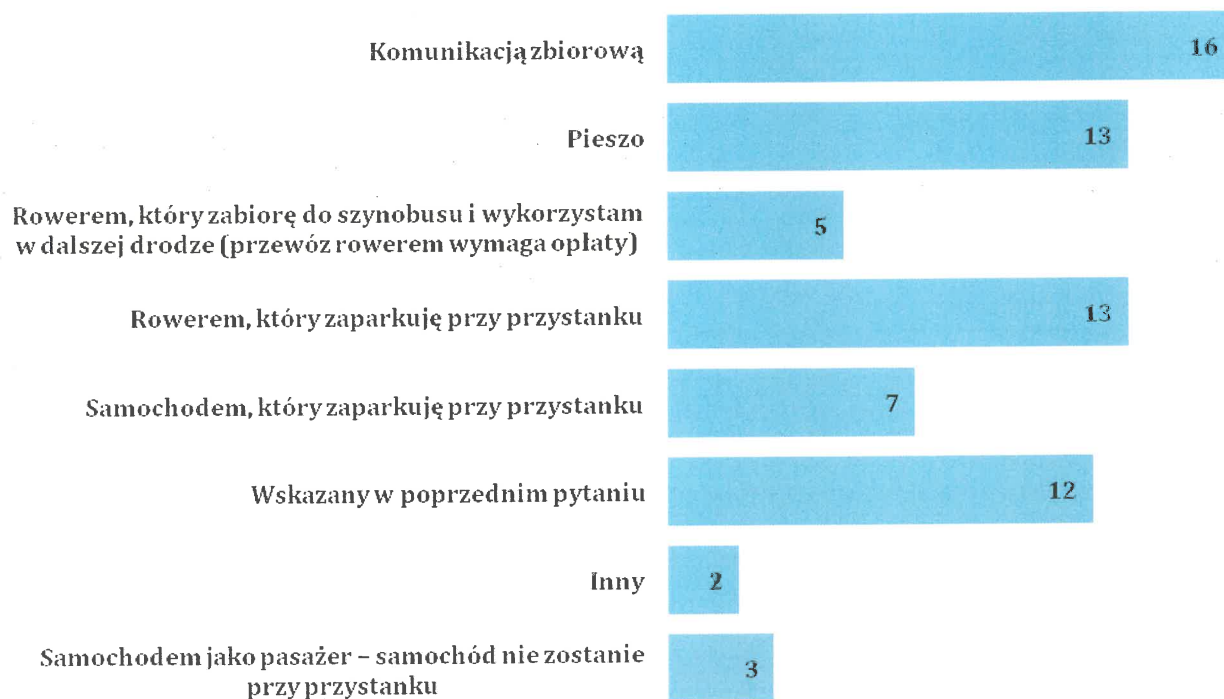
### Oltaszyn



### Pozostałe osiedla



### Poza Wrocławiem

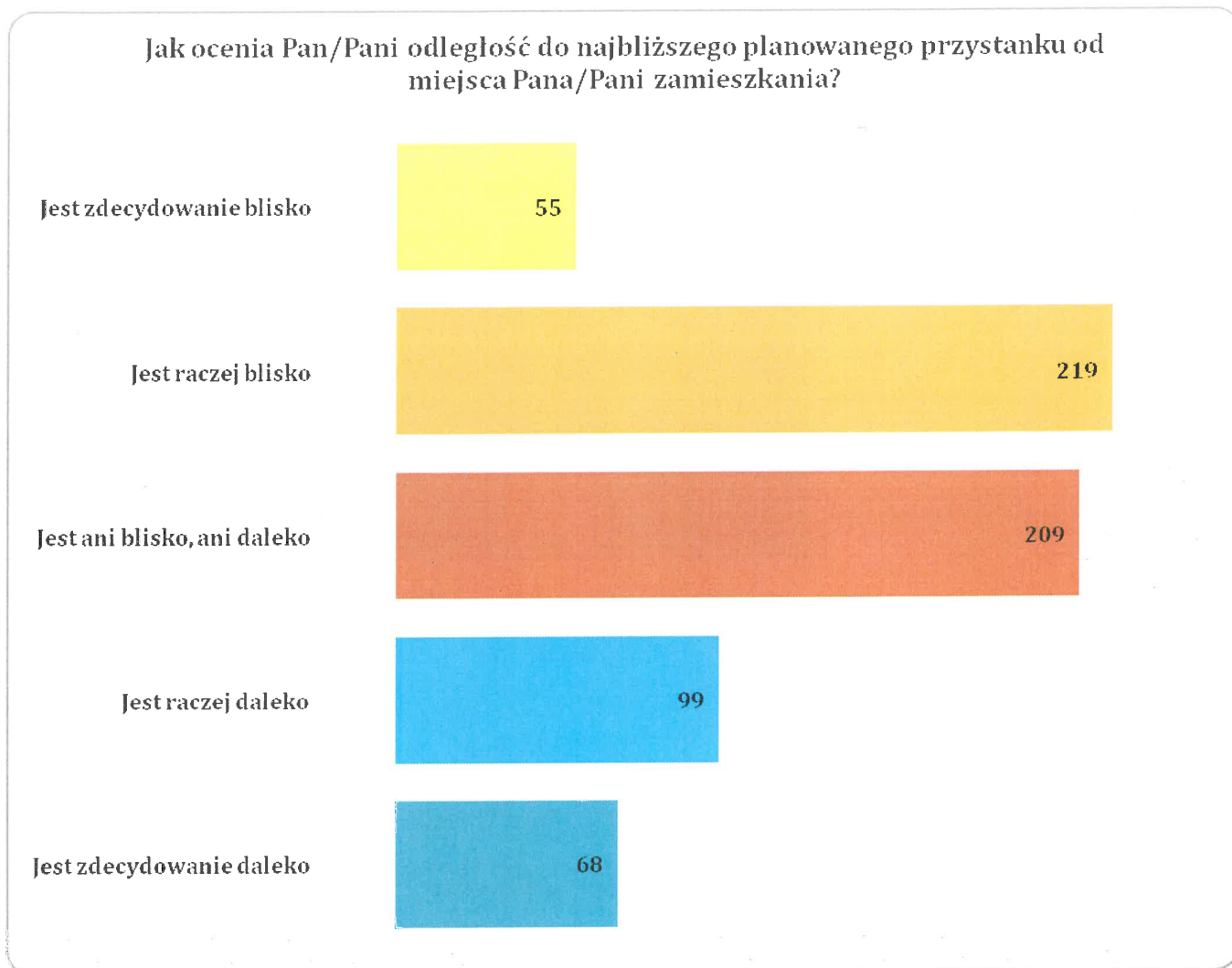


**Pozostałe odpowiedzi, które nie były 'do wyboru' – 11 odpowiedzi:**

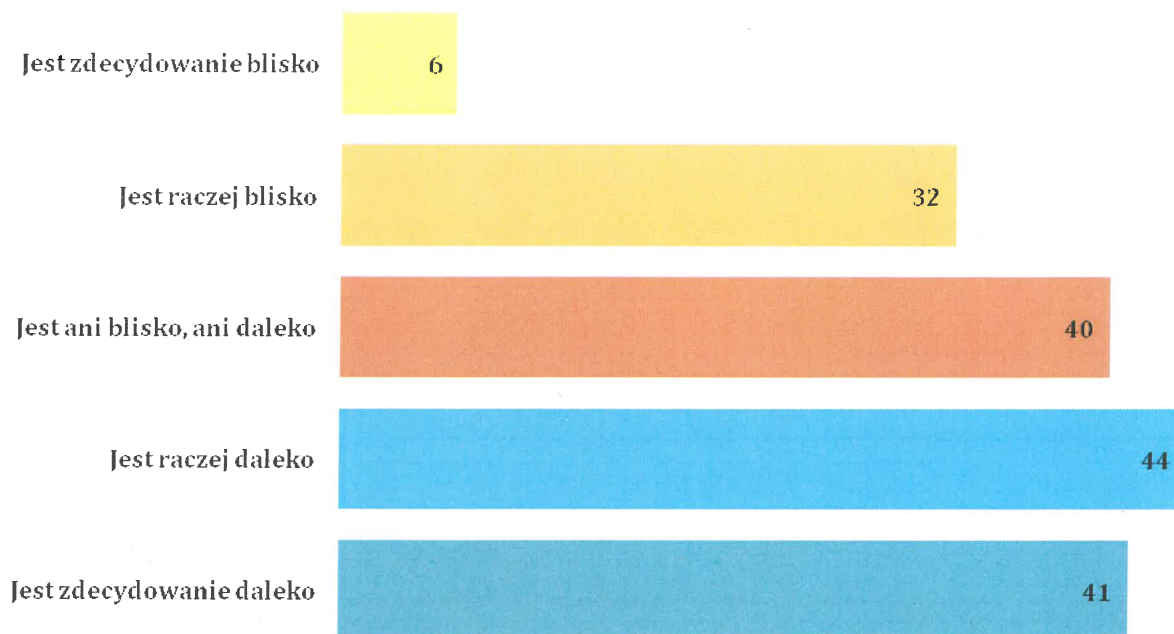
*Tramwajem; Nie będę korzystać x4; Nie skorzystam; Nie będę docierała w żaden sposób, bo ta linia to nie jest dobry pomysł; Na tej trasie żadnym; Nie dotyczy; Własny; Brak; Samochodem; A skąd mam dziś wiedzieć w jaki sposób? Bezsensowne pytanie; Jestem z Jagodna, więc to mnie nie interesuje; **Ten przejazd będzie tworzył korek. Ten pociąg spowoduje katastrofę komunikacyjną i niebezpieczeństwo przecinając wszystkie zakorkowane ulice. Nikt z niego nie będzie korzystać...;** W Bielanych zatrzymuje się 5km od centrum Bielany, z południa do dworca nikt nie będzie jeździł, bo ma lepsze połączenie MPK. To wyrzucanie naszych pieniędzy w BŁOTO; Nie mam zamiaru korzystać z tego rozwiązania; Tramwajem, który będzie przecinał tę linię kolejową i ciekawe jak skrzyżowane zostaną szyny?; Pociągiem.*



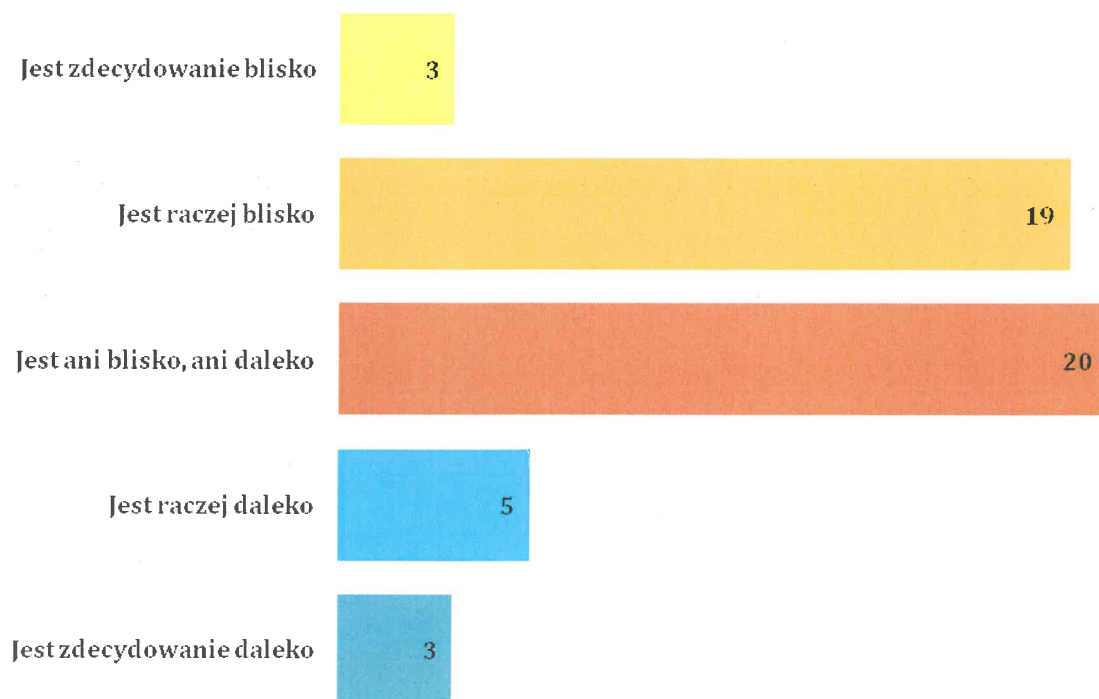
## 6. Jak ocenia Pan/Pani odległość do najbliższego planowanego przystanku od miejsca Pana/Pani zamieszkania?



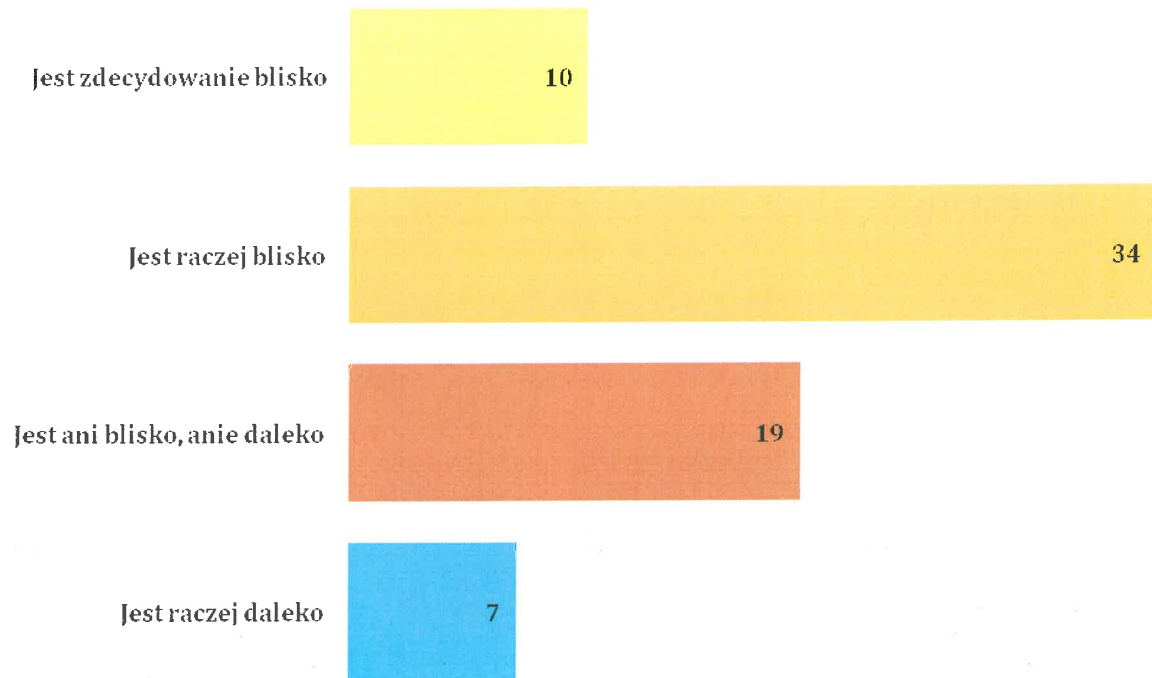
### Jagodno



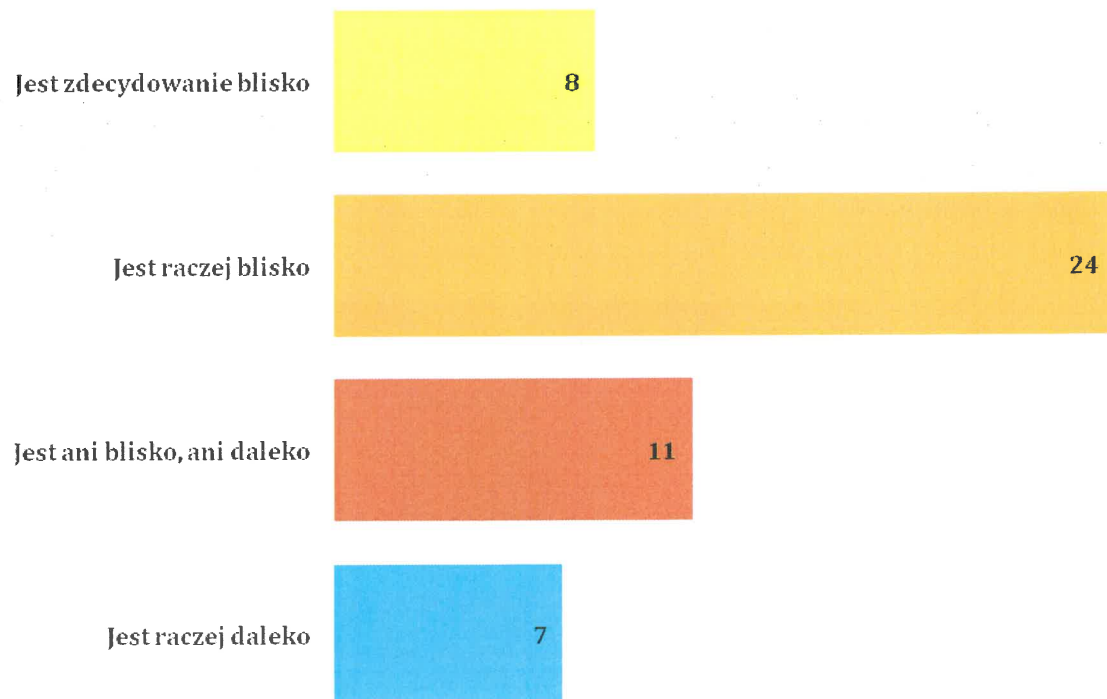
### Oltaszyn



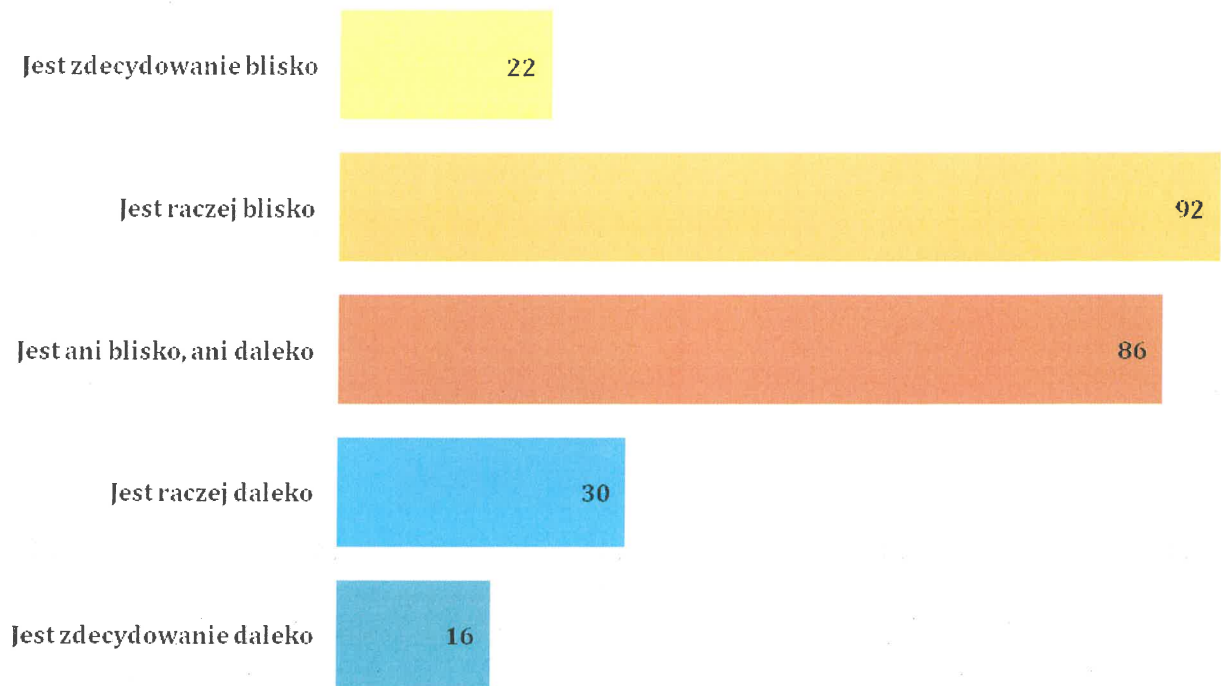
### Krzyki-Partynice



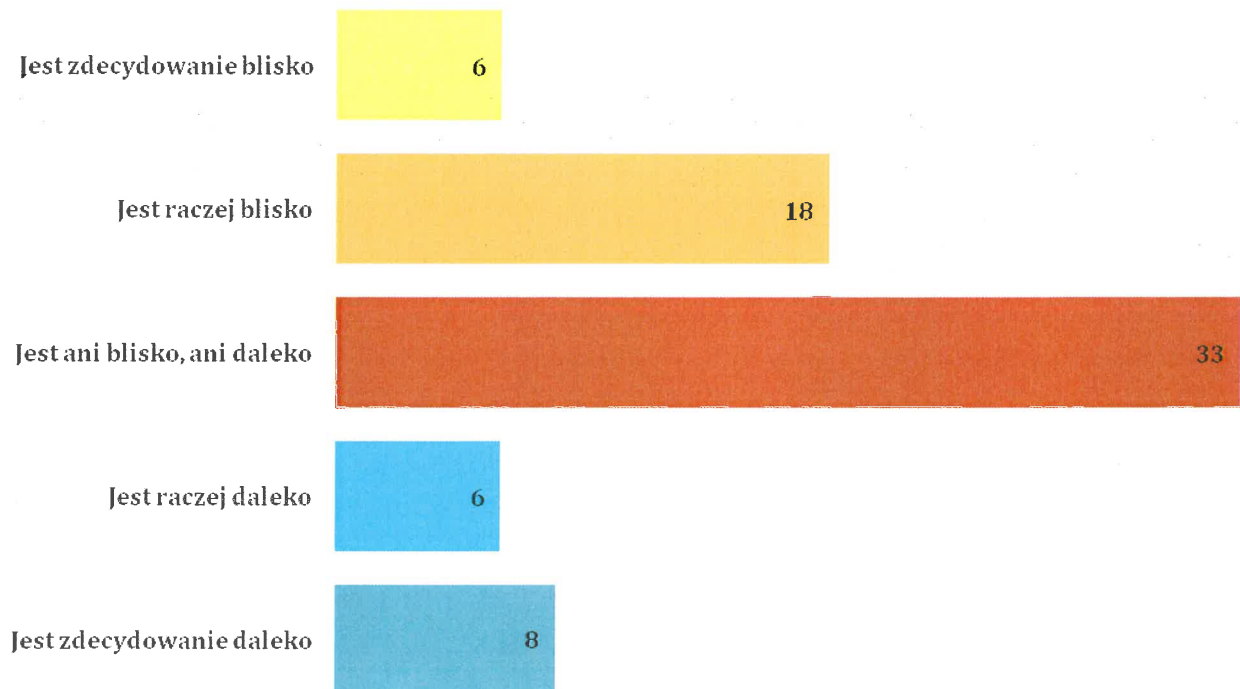
### Klecina



### Pozostale osiedla

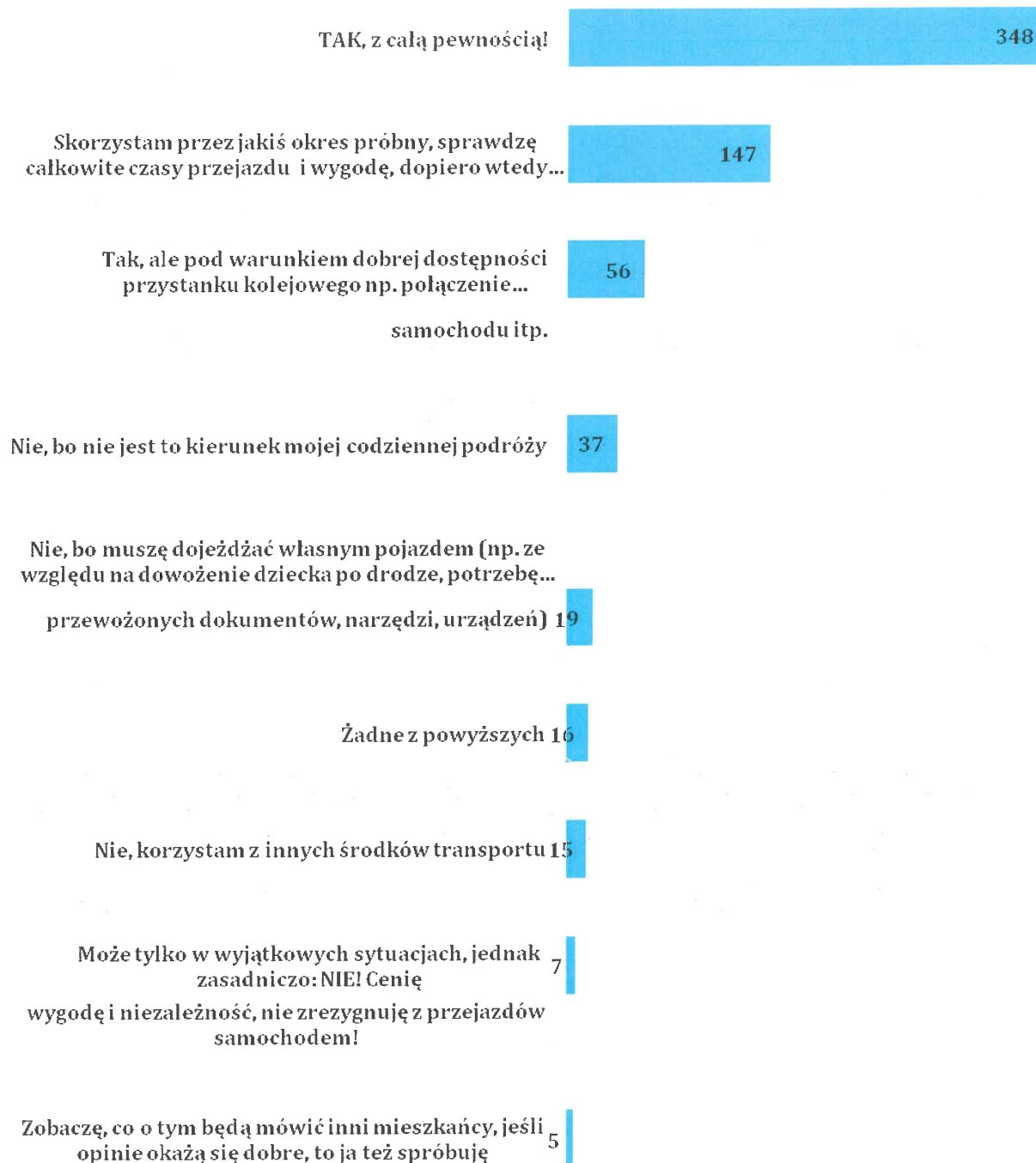


### Poza Wrocławiem



## 7. Jeśli kursy szynobusu zostaną urządzone wg Pana/Pani wskazań, to czy zacznie Pan/Pani korzystać z tego środka transportu?

Jeśli kursy szynobusu zostaną urządzone wg Pana/Pani wskazań, to czy zacznie Pan/Pani korzystać z tego środka transportu?



## WNIOSKI

Podsumowując wyniki przeprowadzonej ankiety można postawić tezę, że zamiar uruchomienia połączeń kolejowych na linii 285 spotkał się z akceptacją społeczną. Można nawet stwierdzić, że mieszkańcom miasta i okolic podoba się pomysł dojazdu pociągiem do centrum miasta. Taka reakcja pozytywnie sytuuje samo zamierzenie inwestycyjne i pozwala sądzić, że uruchomienie połączenia kolejowego mieszkańcy odczują jako pozytywną zmianę i poprawę jakości życia.

1. W badaniu ankietowym wzięło udział **650 respondentów**. Spośród nich **59%** stanowią osoby, którzy za miejsce zamieszkania podały **jedno z 5 osiedli znajdujących się przy planowanej linii kolejowej**, **30%** za miejsce zamieszkania podało **inne osiedle**, a **10,9%** to osoby mieszkające **poza Wrocławiem**. Blisko 2/3 respondentów (**64%**) to osoby w przedziale wiekowym **26–39 lat**, w drugiej kolejności wypowiedziały się osoby w przedziale **19–25 (19%)** oraz **40–65 (14%)**. **Mężczyźni** stanowili blisko 2/3 respondentów (**64%**), natomiast kobiety **36%**.
2. Wśród respondentów przeważały osoby, które są **zainteresowane korzystaniem z szynobusu**, który będzie kursował na wrocławskim odcinku wyremontowanej linii 285 pomiędzy stacją Wrocław Główny a Wrocław Klecina (**79,5%**), osoby, które **nie są zainteresowane korzystaniem z szynobusu** oraz te, którym na tę chwilę **trudno powiedzieć czy będą korzystały z szynobusu** stanowią podobną grupę (**odpowiednio 10,5% oraz 10%**).
3. Za najbardziej istotne elementy związane z remontem linii kolejowej nr 285 uznano:
  - 1) odpowiednia częstotliwość i punktualność kursowania pociągów – **456 odpowiedzi → 70,2%**;
  - 2) takie zorganizowanie miejsc przecięcia szynobusu z ważnymi ulicami, aby jak najmniej wstrzymywały ruch na tych ulicach – **273 odpowiedzi → 42%**;
  - 3) zintegrowanie rozkładów jazdy pociągów i komunikacji miejskiej – **267 odpowiedzi → 41,1%**;
  - 4) jak najkrótszy czas przejazdu w granicach Wrocławia – **188 odpowiedzi → 28,9%**;
  - 5) wygodne i bezpieczne dojście lud dojazd rowerem z miejsca zamieszkania do przystanku – **148 odpowiedzi → 22,8%**;
  - 6) możliwość przewożenia roweru w szynobusie – **118 odpowiedzi → 18,2%**;
  - 7) wygodne i czyste pociągi kursujące na linii – **104 odpowiedzi → 16%**;
  - 8) możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru lub auta przy przystanku – **104 odpowiedzi → 16%**;
  - 9) żadne z powyższych – **22 odpowiedzi → 3,4%**.

4. Przeważająca liczba respondentów (**76%**) uznała za odpowiednie planowane stworzenie 5 przystanków: Klecina, Partynice, Ołtaszyn, Wojszyce, Tarnogaj oraz możliwość wygodnego przemieszczania się, jak również szybki przejazd trasą Klecina - Wrocław Główny w ok. 14 minut, prawie **10%** respondentów uznało, że przystanków powinno być mniej albo niektóre z nich powinny być uruchamiane czasowo, aby dojazd do stacji Wrocław Główny się skrócił.

5. Blisko 1/3 respondentów (**31,2%**) jako preferowaną możliwość dotarcia do przystanków kolejowych wybrała **na piechotę**, 23,5% respondentów będzie dojeżdżać do przystanków kolejowych **komunikacją zbiorową**, niecały **1%** respondentów będzie docierać do przystanków kolejowych **samochodem, jako pasażer-samochód nie zostanie przy stacji**.

Jako alternatywę do preferowanej możliwości dotarcia na stację kolejowej respondenci wybrali: prawie **24%** respondentów wybrało **komunikację zbiorową**, **23%** respondentów dotrze do przystanków kolejowych **na piechotę** i w dalszym ciągu najmniejszą grupę respondentów (**2,6%**) stanowią osoby, które dotrą do przystanków kolejowych **samochodem, jako pasażer-samochód nie zostanie przy stacji**.

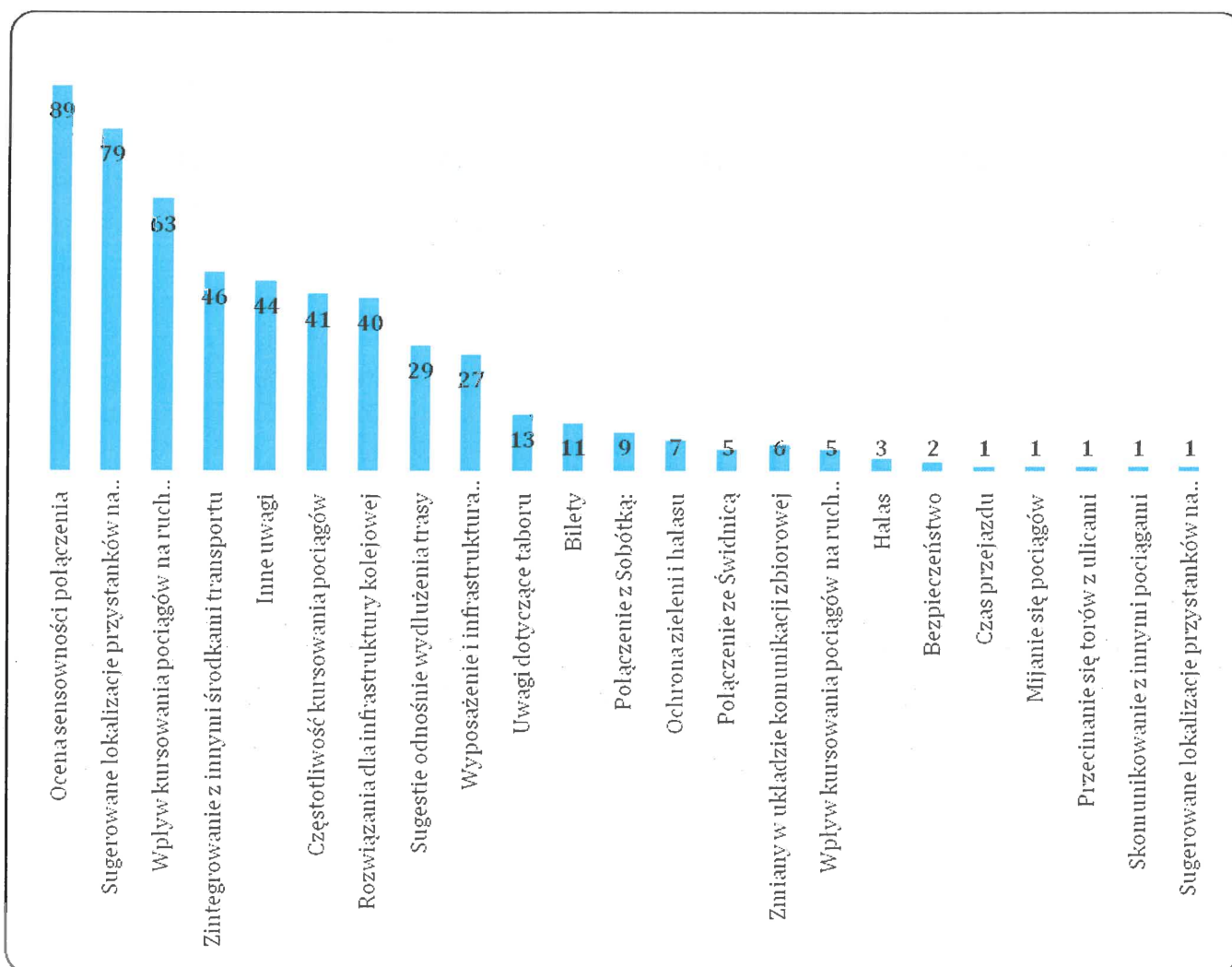
6. Spośród respondentów **43%** uznało, że odległość do najbliższego planowanego przystanku od miejsca zamieszkania **jest zdecydowanie bliska (9%)** lub **raczej bliska (34%)**. Natomiast **32%** respondentów oceniło, że odległość jest umiarkowana (**ani bliska ani daleka**). Zaś **25%** respondentów uznało, że odległość **jest raczej daleka (15%)** lub **zdecydowanie daleka (10%)**.

7. W ostatnim pytaniu respondenci zostali poproszeni o określenie czy jeśli kursy szynobusu zostaną urządzone według wskazań, to czy będą korzystać z tego środka transportu. Ponad połowa respondentów zadeklarowała, że **z całą pewnością będzie z niego korzystać (53,5%)**, **22,6%** respondentów **skorzysta przez jakiś okres próbny, sprawdzi całkowite czasy przejazdu i wygodę i dopiero wtedy zadecyduje**. Najmniejsza grupa respondentów (**1%**) uzależnia swój wybór od tego, **co o tym będą mówić mieszkańcy. Jeśli opinie okażą się dobre to też spróbują**.

## 4| ZGŁOSZONE UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE

Poniżej przedstawiamy uwagi, opinie, propozycje (w oryginalnej formie i kolejności zgłoszonej przez mieszkańców), które przekazano podczas trwania konsultacji społecznych. Wniesiono **803** uwagi: **743** zgłoszono na formularzu umieszczonym na dedykowanej konsultacjom stronie internetowej, **3** e-mailem oraz **57** zgłoszonych na spotkaniach konsultacyjnych.

W wyniku pogrupowania wniesionych wniosków poniżej przedstawiamy listę **524** niepowtarzających się sformułowań.





## SUGEROWANE LOKALIZACJE PRZYSTANKÓW

1|

Chciałabym się wypowiedzieć w sprawie planowanych przystanków. Obecne w obrębie Wojszyc są 2 przystanki przy ul. Buforowej i Grota-Roweckiego. Oba znacznie oddalone od największych skupisk ludzi, nie przypuszczam, żeby zachęciły one lokalnych mieszkańców. Proponuję jeden przystanek tam gdzie był i gdzie jest miejsce przy ul. Przystankowej. Obejmie on swoim zakresem nie tylko same Wojszyce, ale także część osiedla Gaj, ul. Strońska, Niemczańska itp. Przystanek na ul. Buforowej zapewne nie będzie w ogóle używany.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

2|

Uważam, że przystanek dla tego pociągu powinien znajdować się przy ulicy Przystankowej. Jest to odległość w połowie ulicy Terenowej i wszystkim mieszkańcom okolicznych ulic byłoby bardzo blisko. Zamiast iść jeszcze 10 minut do autobusu, wsiadali by do pociągu. Inaczej nadal będą jeździć autobusami, bo do przystanku na Grota-Roweckiego będzie za daleko.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

3|

Oczekiwałabym przystanku na Jagodnie.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

4|

Powinien być przystanek na Jagodnie zamiast na Tarnogaju. Jagodno nie ma linii tramwajowej a Tarnogaj ma.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

5|

Mam wątpliwości, co do ilości przystanków, wg mnie nie ma potrzeby budowy przystanku na Tarnogaju chyba, że dla dojeżdżających na ogródki lub cmentarz przy ul. Bardzkiej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

6|

Zbędne przystanki to Bardzka i Partynice. Wojszyce w starym miejscu, przy Grota-Roweckiego bez sensu.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

7|

Popieram proponowany przystanek szynobusu przy Grota-Roweckiego, zgadzam się z uzasadnieniem przedstawionym przez przedstawicieli miasta.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**8|**

To rozwiązanie dla mieszkańców Jagodna nie jest żadnym rozwiązaniem. Dla nas rozwiązaniem byłaby stacja Wrocław-Jagodno na wysokości osiedla IV Pory Roku. Dojazd z tej stacji na Dworzec Główny zajmie 5 minut.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**9|**

Przystanek przy Agrestowej byłby ok.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**10|**

Wrocław-Klecina moim zdaniem to zbędny przystanek.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**11|**

Powinien zostać zrobiony też przystanek na wysokości wiaduktu przy ulicy Buforowej. Znacznie zmniejszyłoby to czas dotarcia do Wrocławia Głównego dla mieszkańców np. Małej Toskanii i innych części Jagodna.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**12|**

Czekamy na przystanek PKP IWINY.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**13|**

Potrzebny jest przystanek szynobusu przy Buforowej (przy wiadukcie), ale żeby tam jeszcze tramwaj i torowisko wybudować. I będzie super.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**14|**

Stacja kolejowa na Jagodnie.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**15|**

Brak przystanku na Jagodnie.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**16|**

Proszę o utworzenie przystanku przy osiedlu "Mała Toskania".

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**17|**

Przystanek w okolicy ul. Buforowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**18|**

Poproszę o przystanek na Jagodnie!

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**19|**

Przystanek na Jagodnie w celu dojechania do centrum Wrocławia.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**20|**

Przystanek koło wiaduktu na Buforowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**21|**

Proponuje przemyśleć uruchomienia przystanku Jagodno na wysokości Vivaldiego gdzie są już tory i pomogło około 20 tys. ludziom dostawać się do pracy poprzez dostęp do Dworca Głównego.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**22|**

Przystanek przy wiadukcie na ul. Buforowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**23|**

Stworzenie przystanku przy ulicy Buforowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**24|**

Czy jest szansa na przystanek na Jagodnie?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**25|**

Przystanek na Ołtaszynie powinien być przy ul. Agrestowej, jeśli nigdy nie planują tam zrobić ruchu samochodowego. Bardzo blisko dla wszystkich z nowych osiedli i mogłoby to odciążać bardzo zakorkowaną już ulicę Zwycięską.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**26|**

Co do lokalizacji przystanku na Ołtaszynie - chyba najbardziej optymalną lokalizacją jest wariant drugi tzn. "gdzieś w połowie, między ulicą Ołtaszyńską i Agrestową". Jest tam nawet stary peron, który można by było wyremontować i wykorzystać. Duży parking P&R można zrobić na terenie byłej jednostki wojskowej, bezpośrednio przy linii tramwajowej (która ma powstać) i przy samej stacji. Jeśli przystanek byłby zlokalizowany przy Agrestowej to mocno zwiększyłby się na niej ruch, poza tym nie ma tam miejsca na to, żeby wybudować parking, a dojazd byłby możliwy tylko od zakorkowanej ulicy Zwycięskiej (Agrestową przecinają tory, brak przejazdu). Wariant "przy samej ulicy Ołtaszyńskiej" ma wadę w postaci odległości od przyszłej linii tramwajowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**27|**

Dodatkowy przystanek przy Gazowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**28|**

Przystanek Ołtaszyn powinien znaleźć się przy ul. Ołtaszyńskiej. Jest nieco dalej ode mnie, ale za to w mniej uciążliwym miejscu dla mieszkańców. Za to tramwaj na Ołtaszyn powinien jechać przez Wyścigową i Zwycięską do pętli na Ołtaszynie i np. co 2gi, 3ci w stronę Wysokiej. To byłoby rozwiązanie idealne, bo do pętli tramwajowej mam blisko i do szynobusu także, a z niego całą rodziną chcemy korzystać w weekendy jadąc do Sobótki pojeździć rowerami! Super sprawa, trzymam kciuki za sukces!

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**29|**

Stacje powinny być umiejscowione możliwie blisko przystanków innych środków komunikacji miejskiej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**30|**

Nowy przystanek kolejowy na Klecinie powinien się znajdować przy wiadukcie na ulicy Kobierzyckiej obok obecnego przystanku autobusowego 107.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**31|**

Ważny jest dla mnie przystanek na Bielanych Wrocławskich.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**32|**

Najlepiej, żeby przystanek Ołtaszyn znalazł się przy ulicy Poziomkowej-zapewni to łatwe dojsście i od Agrestowej i od Ołtaszyńskiej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

33|

Przystanek na Ołtaszynie najlepiej, jeśli będzie maksymalnie blisko przecięcia z Agrestową i połączyć go z planowanym przystankiem linii tramwajowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

34|

Budowa przystanku w okolicy ulicy Bardzkiej i Buforowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

35|

Proszę zwrócić uwagę na lokalizację przystanków nowej linii, większość podróżujących to studenci, którzy muszą się dostać w okolice Placu Grunwaldzkiego lub UW r.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

36|

Witam. Jeden z uczestników dzisiejszego spotkania słusznie zauważył, że przydałby się przystanek przy ulicy Pawiej. Dałby on wygodny dojazd do szkoły na Przystankowej, nowo budowanej szkoły na Gaju i dostęp do linii kolejowej południowej części osiedla Gaj przez przejście pod obwodnicą kolejową. To jest moja odpowiedź na pytanie numer 3, bo brakuje tam opcji "jest za mało";-)

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

37|

Dobrze byłoby rozważyć więcej przystanków pomiędzy Dw. Głównym a Wojszycami. Osiedla się rozrastają i jeden przystanek Wrocław Tarnogaj moim zdaniem to za mało.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

38|

W którym miejscu powstanie przystanek Tarnogaj?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

39|

Wolałbym przystanek przy przecięciu z ul. Ołtaszyńską-ten obszar jest lepiej skomunikowany niż okolice ul. Agrestowej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

40|

Proponuję dodanie przystanku na wysokości ulicy Armii Krajowej. Takie rozwiązanie pozwoli zebrać pasażerów z kierunku Oława podróżujących samochodami oraz mieszkańców nowych dużych osiedli na ul. Nyskiej, Pięknej i Tarnogajskiej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

41|

Przystanek Ołtaszyńska/Agrestowa powinien się znajdować pomiędzy ulicami, na miejscu dawnego złomowiska. Wymagałoby to utworzenia dogodnej ścieżki/chodnika prowadzącego bezpośrednio z ulicy Agrestowej oraz remontu dojścia z drugiej strony.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

42|

Czy można dodatkowo uwzględnić przystanek w okolicach parku Tarnogaj tak, aby łatwo było z tego miejsca dostać się do ulicy Krakowskiej?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

43|

Jeżeli będzie przystanek w Sobótce, Wierzbice Kobierzycy i Wrocław ułatwi mi to dojazd z Sobótki do rodzinnych Wierzbic i rodziny załatwione spr. w Kobierzycach będę szybciej, bo tam przynależne i dojazd do Wrocławia szybki do pracy by był.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

44|

Powinien szynobus również mieć przystanek na Dworcu Wrocław Nadodrze.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

45|

Polecałbym zrobić przystanki w mniejszych miejscowościach np. Pustków Żurawski.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

46|

Może powinni Państwo pomyśleć o dodaniu większej ilości przystanków poza granicami Miasta Wrocław, bardzo została ostatnio utrudniona komunikacja na odcinku Wrocław-Sobótka, Wrocław-Wałbrzych, że względu na ograniczoną ilość kursów autobusów. Ogólnie pomysł bardzo dobry, życzę powodzenia w realizacji :)

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

47|

Proponuję lokalizację przystanku przy ul. Pawiej. Wtedy, oprócz mieszkańców Wojszyc, z kolei będą korzystać mieszkańcy Gaju Południe, którzy mieszkają w okolicy nowej szkoły przy ul. Kłodzkiej, Strońskiej i os. Alpinistów. W przypadku pozostawienia przystanku przy ul. Grota-Roweckiego będą z niego korzystać mieszkańcy wyłącznie osiedla Wojszyce.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

48|

Nie wiem, gdzie dokładnie na Tarnogaju byłby przystanek, ale powinno być do niego wygodne dojście od ulicy Klimasa, żeby nie trzeba było chodzić na około, bo wtedy przestaje to mieć sens.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**49|**

Pytacie Państwo o przystanek a przydałoby się zamieścić obok mapkę z tymi planowanymi przystankami.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**50|**

Przystanek powinien być zlokalizowany bezpośrednio przy wiadukcie na ul. Bardzkiej, który będzie teraz przebudowywany. Pozwoli to na skorzystanie z kolei mieszkańcom Gaju. Przystanek powinien być zintegrowany z przystankiem autobusowym i przyszłą linią tramwajową na Jagodno. Pozdrawiam.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**51|**

Warto dodać przystanek Tarnogaj za Gazownią.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**52|**

Duża ilość nowych przystanków (rejon skrzyżowań z Buforową, Borowską i Ołtaszyńską).

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**53|**

Budowa przystanku również w okolicach skrzyżowania Krakowska/Armii Krajowej (obsługujący również ruch z Oławy, Jelcza), kluczowy zwłaszcza po wybudowanie mostu Wschodniego w stronę Wielkiej Wypsy.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**54|**

Zdecydowanie przydałby się dodatkowy przystanek w okolicach ulicy Krakowskiej/Opolskiej. Obecnie jedyną alternatywą jest tramwaj i przesiadka w centrum, co skutkuje czasem dojazdu z Kleciny do ok. godziny.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**55|**

Przystanki powinny być tak usytuowane jak najmniej blokowały, aby ruch samochodowy.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

**56|**

Warto zrobić przystanek blisko Jagodna na wysokości osiedla Cztery Pory Roku i Nowa Toskania :)

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

57|

Jako mieszkaniec Jagodna ulicy Vivaldiego nie jestem zainteresowany żadnym z przystanków oferowanych, bo nie mam żadnego sposobu, żeby się do niego dostać i odległość jest zbyt duża od mojego miejsca zamieszkania.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

58|

Potrzebny jest przystanek dla mieszkańców Jagodna! W pytaniu nr 3 zazaczyłem odpowiedź "nie mam zdania" tylko z powodu braku właściwej z mojego punktu widzenia odpowiedzi.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

59|

Brakuje przystanku Bardzka.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

60|

Utworzyć stację kolejową Wrocław-Krzyki przy samej pętli KRZYKI, wyremontowanie wiaduktu i na wiadukcie utworzenia stacji kolejowej W-W Krzyki.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

61|

Obecne przystanki są za daleko. Najlepiej pozostawić przystanek na Wojszycach ludzie będą mieli bliżej i skorzystają.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

62|

Obecny układ przystanków jest nie do przyjęcia. Jeżeli zostanie zaakceptowany na pewno będę jeździł samochodem lub motorem.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

63|

Dobrze byłoby, gdyby szynobusy zatrzymywały się poza Wrocławiem na przystankach nigdyś istniejących (jak np. w mojej miejscowości).

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

64|

Co z przystankiem na wysokości Armii Krajowej/Krakowska?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**



65|

Przystanek "Ołtaszyn" nie jest na Ołtaszynie! Ten rejon to część Partynic, a dokładniej Osiedle Alina, więc nie rozumiem skąd ta nazwa.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

66|

Przystanek pomiędzy ulicami Agrestową i Ołtaszyńską NIE POWINIEN nazywać się Ołtaszyn-to osiedle NIE NALEŻY do Ołtaszyna i część mieszkańców tych okolic może się poczuć urażona tą nazwą (poniekąd wprowadzającą w błąd). Proponuje nazwę dla przystanku: "Alina", gdyż ta część Partynic właśnie tak się nazywa - "osiedle budowlanych Alina". Po za tym, jaki jest sens budowy tramwaju 5 metrów dalej, gdy będzie już pociąg! Jest to ewidentne, zbędne dublowanie inwestycji. Pociąg by w zupełności wystarczył.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

## **CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POCIĄGÓW**

67|

Często kursujące pociągi to podstawa! Najlepiej co 15 minut.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

68|

Ważne żeby pociągi jeździły też wieczorami.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

69|

Kursy powinny być częstsze w godzinach szczytu.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

70|

Moim zdaniem powinno być ok. 20 par pociągów w cyklicznym rozkładzie jazdy.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

71|

Ważna jest częstotliwość kursów, minimum 1/30 min.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

72|

Najważniejsza dla tego typu rozwiązań jest odpowiednia częstotliwość kursowania pociągów. Muszą one stanowić alternatywę dla samochodu. Pociąg w godzinach szczytu musi odjeżdżać co 15, a nawet i 5 minut, a nie co godzinę. Proponuję wybrać się do takich miast jak Frankfurt nad Menem. Tamtejsze rozwiązania komunikacyjne powinny być dla Państwa wzorem.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

73|

Najistotniejsza sprawa to częste kursy, co 20 lub 30 minut!

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

74|

Często kursujące pociągi to podstawa. W miastach zachodnich kursują co 10-15 minut (Berlin, Zurych, Londyn, Bruksela, Amsterdam). Co godzinę to zdecydowanie za rzadko.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

75|

Pociąg musi kursować możliwie często. Co godzinę to zdecydowanie za rzadko. Konieczne są kursy co pół godziny.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

76|

Wskazane byłoby wprowadzenie jednolitego taktu (odjazdy o stałych końcówkach godzin).

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

77|

Ważna jest częstotliwość kursowania pociągu. Optymalne przerwy w szczycie nie powinny wynosić więcej niż 20 min.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

78|

Dla mnie, ze względu na pracę w nieregularnych godzinach, ważne jest, by pociągi jeździły jak najczęściej.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

79|

Duża częstotliwość kursowania.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

80|

Pomysł jest bardzo dobry, tylko naprawdę łatwo go zepsuć, bardzo ważne są częstotliwości i punktualność, jeśli pociągi nie będą kursować stale np. co 20 min to niestety rozwiązanie będzie połowiczne i młodzież, dzieci lub osoby, które mają elastyczny czas pracy, nie będą chciały i mogły korzystać w tego połączenia. Szkoły często zaczynają zajęcia 9-10, a kończą już od godz. 12-13 w zależności od dnia itp. Niemożność powrotu do domu o dowolnej porze spowoduje, że w dalszym ciągu ludzie będą woleli jechać autem, czy autobusem i utkną w korkach i sytuacja się nie poprawi.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**81|**

Powinny być co najmniej 2 kursy na godzinę a najlepiej 3.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**82|**

Niezbędny jest wysoki takt pociągów, takt co godzinę jest zdecydowanie zbyt mały wewnątrz Wrocławia i aglomeracji.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**83|**

Co pół godziny to minimum, a co 20 minut w szczycie to oferta, która może zmienić realnie sytuację komunikacyjną.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**84|**

Takt rzadziej niż co 15 minut-także w dni wolne od pracy i poza szczytem-nie wchodzi w grę. Jest to minimalny akceptowalny takt, by taki przejazd stanowił konkurencję dla komunikacji indywidualnej oraz dostępnych obecnie środków transportu zbiorowego.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**85|**

Uważam, że duża częstotliwość przejazdów na tej linii jest kluczowa, aby linia ta odciążała część komunikacji miejskiej.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**86|**

Duża częstotliwość pociągów jeżdżących.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**87|**

Pociągi powinny kursować w szczycie co 15-20 minut, aby były atrakcyjną ofertą dla mieszkańców.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**88|**

Kursy sobotnio niedzielne w takich porach, aby można było urządzać całodienne wycieczki.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**89|**

Pociąg musi jeździć często, co 15-20 minut. Im częściej tym lepiej!

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**90|**

Ważne jest dla mnie-ze względu na problemy z punktualnością komunikacji zbiorowej-by kursy pociągu były możliwie częste, przy kursie raz na godzinę albo raz na pół godziny spóźnienie się autobusem na pociąg byłoby zbyt dużym ryzykiem.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**91|**

Częstotliwość minimum co godzinę, w szczycie co pół godziny.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**92|**

Powinna być większa częstotliwość kursów-20-30 minut.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**93|**

Ważna jest duża częstotliwość.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**94|**

Częstotliwość 15-20 minut.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**95|**

Aby pociągi kursowały często.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**96|**

Rozkład powinien być zrobiony na zasadzie odjazdów o tych samych minutach każdej godziny (mniej kursów poza godzinami szczytu), na takiej zasadzie jak London Overground albo S-bahn w Frankfurt/Main. Czyli ważna jest cykliczność rozkładu, aby nie trzeba było za każdym razem się uczyć i sprawdzać, o której dokładnie godzinie jest pociąg.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**97|**

Nie można ograniczać kursów w weekendy.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**98|**

Im więcej tym lepiej :)

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

99|

Ważne jest, aby pociąg kursował nie za rzadko, pomimo jednego toru.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

## **WPLYW KURSOWANIA POCIĄGÓW NA RUCH ULICZNY WE WROCŁAWIU**

100|

Przejazd pociągu towarowego już dziś dezorganizuje w dużej mierze ruch (rondo przy Zwycięskiej, skręt z Karkonoskiej). Częste przejazdy szynobusu mogą nasilić to zjawisko.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

101|

Proszę zwrócić uwagę na czasową blokadę już teraz bardzo zakorkowanych ulic w związku z przejazdem pociągu-mam na myśli ulicę Zwycięską i Grota-Roweckiego.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

102|

Uruchomienie tej linii nie ułatwi dojazdu z Jagodna do miasta, a dodatkowo spowoduje jeszcze większe korki na Buforowej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

103|

Puszczenie linii "dołem" zakorkuje jeszcze bardziej ulice wjazdowe do miasta.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

104|

Zablokowany zostanie dojazd do osiedla Jagodno.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

105|

Płynność ruchu kolejowego nie powinna odbywać się kosztem pogorszenia płynności ruchu drogowego. Autobusy, tramwaje, samochody etc. oferują lepszą dywersyfikację tras oraz bezpośrednie dotarcie z punktu A do punktu B. Jeśli przecięcia linii 285 z ważnymi ulicami Wrocławia będą powodowały korki, to zamiast projektu rewitalizacji linii kolejowej, jednak stawiam na autobusy i tramwaje.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**106|**

Nowe połączenie kolejowe spowoduje zatrzymanie ruchu z takich osiedli jak: Ołtaszyn, Jagodno. Ludzie z tych osiedli będą tkwić w długotrwałych korkach na już obciążonej Bardzkiej czy też Borowskiej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**107|**

Ruch pociągów nie może wstrzymać ruchu na ulicach dojazdowych do miasta takich jak np. Buforowej!!!

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**108|**

Jestem przeciwko owej linii ze względu na to, iż spowoduje ona jeszcze większe korki niż są obecnie.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**109|**

Linia w obecnym stanie po uruchomieniu tej komunikacji spowoduje wzrost korków na ulicach wjazdowych od strony południa Wrocławia tj. na ulicy Bardzkiej/Buforowej oraz Grota-Roweckiego. Drugą kwestią jest przecięcie się linii kolejowej z planowaną na przyszłe lata linią tramwajową na Jagodno, jak projektanci/administratorzy chcą rozwiązać ten problem?

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**110|**

Szynobus nie może w żadnym wypadku blokować ulicy Borowskiej i Buforowej. To są dwie ważne drogi wyjazdowe z Wrocławia. Blokowanie ich szynobusami przysporzy więcej problemów niż ich rozwiąże.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**111|**

Puszczenie tej linii dołem dodatkowo zakorkuje część miasta za wiaduktem, czyli Jagodno i Iwiny. Po co wielki remont drogi, skoro za chwilę zaczną dołem kursować szynobusy wymuszające zamykanie szlabanów i korkowanie miasta?! Pomysł jest całkowicie oderwany od rzeczywistości i w ogóle nieprzemysłany.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**112|**

Linia kolejowa w obecnie proponowanej formie znacząco pogorszy sytuację komunikacyjną mieszkańców Jagodna. Utrudni codzienne dojazdy, również tych, którzy na co dzień korzystają z transportu publicznego. Częste kursy pociągu w godzinach szczytu będą blokować bezpośrednią drogę do miasta, nie tylko osób mieszkających wzdłuż ulicy Buforowej. Niepokoić może również fakt że reaktywacja tej linii może utrudnić budowę planowanego tramwaju na Jagodno (utrudnienia techniczne).

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**113|**

Największy problem dotyczy miejsc, w których szyny przecinają główne ulice. Przejazd pociągu/szynobusy będzie blokować ulice, które i tak na chwilę obecna są bardzo zakorkowane. Proszę się zastanowić, co będzie się dziać w godzinach szczytu, kiedy np. na ulicy Zwycięskiej, czy Grota-Roweckiego zostanie na kilka minut wstrzymany ruch.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**114|**

Jeśli tory spowodują korki pod wiaduktem na ul. Buforowej, która ma być wyremontowana to kiepsko.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**115|**

Martwi mnie to, że linia kolejowa przecina główne (często jedyne) trasy osiedli położonych na południu Wrocławia w stronę centrum. Oby ta inwestycja nie skończyła się paraliżem tych osiedli, bo wszyscy do pociągu się nie zmieszczą.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**116|**

Trasa nie może przecinać ulice Buforową, to by doprowadziło do ogromnego korku i politycznej klęski osoby, która taki pomysł wymyśliła. Nie po to buduje się drogę za ok. 80 milionów złotych, żeby stać w korku, aż pociąg przejedzie.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**117|**

Należy tak zaprogramować przejazdy żeby nie tworzyły się kolejne korki na Buforowej, bo obecnie w godzinach porannych i popołudniowych stoimy w korkach i liczymy, że rychła przebudowa drogi trochę to zmieni. Zapowiadane uruchomienie pociągów na jednym poziomie z ulicą Buforową jak i z pozostałymi ulicami Krzyk to nie do końca przemyślane rozwiązanie, które wygeneruje olbrzymie korki w tej części Wrocławia.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**118|**

Aktualne skrzyżowania ze Zwycięską, Grota-Roweckiego, Buforową muszą zniknąć, najlepiej pociąg wpuścić w tunel. Całe południowo-wschodnie miasto się rozbudowuje i bez pociągu jest już sparaliżowane. Jeżeli "oleje" się tę sprawę w tym momencie, tylko pogłębimy paraliż miasta.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**119|**

Puszczenie linii kolejowej dołem w poprzek ulicy Buforowej nie jest dobrym pomysłem gdyż będą tworząc w ten sposób jeszcze większe korki.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**120|**

Puszczenie linii kolejowej dołem w poprzek ulicy Buforowej sprawi, że będą tworzyć się w ten sposób jeszcze większe korki.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**121|**

Sama pochodzę z Wir (między Sobótką a Świdnicą) a jednak nie jestem za uruchomieniem szynobusu, który uprzykrzy jeszcze bardziej życie mieszkańców okolic ulicy Buforowej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**122|**

Nie uruchamiajcie tej trasy, bo zablokuje całkowicie ruch na ul. Buforowej, która i tak jest ciężko przejechać z Jagodna do miasta!!!!!!

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**123|**

Obawiam się o dojazd z Jagodna, jeśli kolejka będzie jeździć dołem nie wiaduktem-tak jak słyszałem, to przebudowa Buforowej i odkorkowanie ulicy, nie załatwi sprawy. Częste przejazdy zapchają Buforową, gdzie w ciągu minuty potrafi się zrobić spory korek, nie mówiąc o godzinach szczytu.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**124|**

Projekt ten stworzy dodatkowe korki na ulicy Buforowej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**125|**

Nie puszczajcie linii kolejowej na poziomie ulicy, żeby nie paraliżować ruchu drogowego co chwilę. Szczególnie na ulicy Buforowej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**126|**

Uruchomienie linii kolejowej bez wykorzystania wiaduktu nad ulicą Buforową spowoduje całkowity paraliż i tak już zakorkowanej drogi wylotowej do miasta. Proszę spróbować przejechać się Buforową w dni powszednie w godzinach porannego szczytu od strony Jagodna w stronę centrum.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**127|**

Kursowanie szynobusu spowoduje gigantyczne korki na ul. Buforowej.



Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**128|**

Największy niepokój budzi fakt, że linia kolejowa przecina kilka ważnych ulic będących jedynymi liniami komunikacyjnymi łączącymi centrum miasta z południowymi osiedlami Wrocławia (Jagodno, Wojszyce, Ołtaszyn). Od lat w godzinach szczytu drogi te są przeciążone, a wstrzymanie ruchu na kilka minut co pół godziny doprowadzi do komunikacyjnego dramatu zwłaszcza dla mieszkańców Jagodna, dla których szynobus nie będzie alternatywą ze względu na dużą odległość od najbliższego przystanku. Problematyczne może być również miejsce przecięcia torów kolejowych z planowanym od lat tramwajem wzdłuż ulicy Buforowej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**129|**

Witam. Moim zdaniem ta linia nie rozwiąże problemu zakorkowanego miasta, a może go jeszcze dodatkowo spotęgować. Przykładem jest tutaj ulica Buforowa, na której każdorazowo będzie wstrzymywany ruch, aby szynobus mógł przejechać. Ulica ta jest już dostatecznie zakorkowana i nie uważam, aby to był dobry pomysł z aktywacją tam szynobusu. Korek, który codziennie tworzy się na ulicy Buforowej będzie jeszcze większy, dlatego jestem przeciwna reaktywacji tej linii.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**130|**

Puszczenie linii przecinając ulicę Buforowa to jakieś nieporozumienie. Obok jest wiadukt, którym jeżdżą pociągi. Puszczenie linii, która będzie przecinać Buforowa poskutkuje wielkimi krokami w tym rejonie - już są duże a będą jeszcze większe.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**131|**

Jagodno stanie już zupełnie, pociąg wstrzyma ruch, a na Jagodnie nie ma przystanku. Może pociąg jechałby dalej np. przed cały Wrocław aż na Psie Pole.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**132|**

Absolutnie konieczne jest takie zorganizowanie ruchu pociągów, aby nie kolidował on z przecięciami ulic. Inaczej takie ulice jak Buforowa czy Zwycięska zostaną do reszty zablokowane - już teraz na tych drogach jest dramat.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**133|**

Ten pociąg spowoduje katastrofę komunikacyjną i niebezpieczeństwo (przecięcie zakorkowanych ulic sprawi, że ludzie będą wjeżdżać na przejazd przy otwartym szlabanie myśląc, że dalej korek się posunie, ale jak się nie posunie to zostaną na przejeździe ryzykując życie i wypadek). Przecięcia na poziomie jezdni: Zwycięskiej, Bardzkiej, Ołtaszyńskiej to szalony pomysł! Po tych drogach mają jeździć tramwaje! Jest olbrzymi ruch pieszo-

rowerowy! Ten pociąg powinien dojeżdżać po prostu pod Tor konny na Partynicach a nie do Dworca. Nikt z niego nie będzie korzystać... W Bielanach zatrzymuje się 5 km od centrum Bielany, z południa do Dworca nikt nie będzie jeździł, bo ma lepsze połączenie MPK. To wyrzucanie naszych pieniędzy w BŁOTO by obsłużyć kilka małych wiosek, bo Świdnica i tak będzie jeździć krótszą drogą przez Jaworzynę busami jak obecnie...

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**134|**

Taki szynobus spowoduje dodatkowe utrudnienia dla komunikacji indywidualnej i miejskiej na przecinanych drogach. W innych krajach takie rozwiązania owszem funkcjonują, ale są rozwiązane za pomocą bezkolizyjnych skrzyżowań!!!

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**135|**

Aktywizacja tej linii biegnącej na poziomie innych ciągów komunikacyjnych spowoduje powstanie ogromnych korków. Remont ul. Buforowej, który w założeniu miał zmniejszyć korki na tym wjeździe do miasta, nie da takiego efektu, bo ruch będzie wstrzymywany przez ruch pociągów/szynobusów. Mieszkańcy tej okolicy oraz mniejszych miejscowości sąsiednich nie przesiada się na tą formę transportu, więc korki będą ogromne. Jest to kompletnie nieżyciowe rozwiązanie nieuwzględniające rzeczywistych potrzeb mieszkańców tych rejonów.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**136|**

Obawiam się dużego zwiększenia korków na ulicach, gdzie pociąg przecina drogę-zwłaszcza skrzyżowanie ulic Zwycięskiej i Karkonoskiej. Jeśli szlaban będzie tam zamykany co 15 minut, bardzo wydłuży to przejazd samochodem lub autobusem.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**137|**

Linia ta nie może przecinać ulicy Buforowej "dołem", ponieważ zablokuje to całkowicie ulicę Buforowa i dojazd do Dworca. Zamiast rozładować korki, stworzy jeszcze większe problemy komunikacyjne.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**138|**

Planowana linia całkowicie odetnie południowe dzielnice i spowoduje gigantyczne korki. Budowana nowa droga Buforowa za 60 mln będzie nadal niedrożna. Nie, nie będę korzystać z tego połączenia, bo z ul. Morwowej tramwaj dowiezie mnie w takim samym czasie do Dworca, a przecież do Dworca to tylko początek trasy. Jeżeli linia nie będzie poprowadzona górną trasą uruchomienie jej przyniesie więcej szkody niż pożytku. I nie chodzi o wygodę jazdy samochodem, ale o to, aby ten środek komunikacji nie spowodował, że KZ we Wrocławiu będzie jeszcze bardziej spóźniona i niewydolna

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**139|**

Jeżeli ta linia będzie przebiegać przez ulicę Buforową dołem to generować się będą ogromne korki, dlatego proponuję od razu uwzględnić przebieg linii górą wiaduktem kolejowym nad ulicą Buforową.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**140|**

Na wysokości ulicy Buforowej powinien znajdować się wiadukt kolejowy. Po remoncie ulicy buforowej otwarcie linii 285 bez wiaduktu ponownie zakorkuje wyjazd z Wrocławia, Brochów i Jagodno.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**141|**

Ta linia kompletnie zakorkuje już zapchane ulice w miejscach gdzie będzie je przecinać. Absurdalny pomysł, aby dodatkowo wstawiać szlabany itp. na ulicach Zwycięska, Grota-Roweckiego itp.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**142|**

Skrzyżowania ze Zwycięską i Grota powinny być bezkolizyjne!!! Bo jeśli znowu na nich pojawią się zapory... To wylejemy dziecko z kąpielą!!!

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**143|**

Linia 285 powinna przebiegać na nasypach kolejowych-w żadnym wypadku nie powinna on przecinać dróg, ponieważ będzie to powodowało jeszcze większe korki na Jagodnie, Wojszycach i Ołtaszynie.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**144|**

Jeśli ta linia powstanie to gratulacje dla gamonia, który sparaliżował całe południe Wrocławia.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**145|**

Tylko nie róbcie rogatek na Zwycięskiej i Grota!!! Górą prosimy!!

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**146|**

Po co uruchamiać tą linie, która będzie przecinała ul. Buforową, skoro mieszkańcy tego rejonu wiele lat czekali na przebudowę drogi prowadzącej do miasta, z kolei ta rozbudowa ma zmniejszyć korki na ul. Buforowej a szynobus w tym miejscu tylko będzie im przeszkadzał. Jeszcze jedno, co jeśli dojdzie do przedłużenia linii tramwajowej choćby na

Jagodno a linia ta będzie się krzyżować z szynobusem, powoduje to kolejną kolizję interesu. Generalnie nie pałam entuzjazmem do, szynobusu bo jako mieszkańcom części miasta oddzielonej od centrum nie jest on po drodze.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**147|**

Uruchomienie linii 285 spowoduje jeszcze większe korki na Zwycięskiej i Grota-Roweckiego.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**148|**

Obawiam się również paradoksalnie zwiększenia uciążliwości dla kierowców, a tym samym zaognienia problemu korków w tym rejonie, ze względu na konieczność zamykania przejazdów przez tory co najmniej dwa razy na godzinę (a z pewnością więcej, zważywszy na fakt, że planowany jest także ruch towarowy).

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**149|**

Brak odpowiednio zaprojektowanych skrzyżowań linii kolejowej z ulicami Buforową i Grota-Roweckiego, spowodują powstanie jeszcze większych korków niż występują w tej chwili.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**150|**

Jest to złe rozwiązanie, ponieważ obecnie jest już zakorkowana ulica Grota-Roweckiego i Zwycięska. Wprowadzenie przejazdu w tym rejonie spowoduje jeszcze większe zatory komunikacyjne (wskażę, że ul. Zwycięska i Grota Roweckiego w bardzo newralgicznych odcinkach przecinana przez przejazd pociągu). Spowoduje to jeszcze większy spadek jakości życia w tym rejonie miasta. Wprowadzenia pociągu na tej linii nie służy mieszkańcom Wojszyc, Partynic, Ołtaszyna.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**151|**

Największym problemem jest przecięcie ulicy Buforowej przez linię kolejową na tym samym poziomie, co będzie skutkowało korkami oraz problemami przy uruchomieniu tramwaju w przyszłości.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**152|**

Pociąg z pewnością rozładowałby korki na ulicy Zwycięskiej oraz Grota-Roweckiego szczególnie, jeśli umożliwiłoby się kierowcom pozostawienie samochodów w pobliżu przystanku.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**153|**

Najbardziej obawiam się zatoru na ulicy Grota-Roweckiego.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**154|**

Najistotniejsze, żeby linia kolejowa nie przecinała kolizyjnie ul. Zwycięskiej i Grota-Roweckiego. Buforowa da radę, bo tam wkrótce będą po dwa pasy do ronda, więc na chwilę przejazd kolejowy mógłby być zamykany (tak jak to jest na Factory obecnie-do przyjęcia). Ideałem byłoby podniesienie linii kolejowej na estakadę (jak to już z okólną towarową zrobili Niemcy w XIX wieku) na odcinku od 100m przed Grota-Roweckiego do 100 m za ul. Zwycięską. Mamy z głowy problem krzyżówek wspomnianych wcześniej oraz Ołtaszyńskiej a i tramwaj na Partynice będzie jeździć bezkolizyjnie!!

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**155|**

Przywrócenie tej linii znacznie poprawi komunikację na południu miasta jak i na południe od miasta.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**156|**

Witam, jestem mieszkańcem dzielnicy Jagodno i uważam, że linia ta będzie tylko utrudniała, już bardzo zresztą trudny, ruch przez ulicę Bardzka i dalej Buforową. Trzeba rewitalizować ulice a nie linię kolejową. Przecież dojazd w godzinach szczytu z ulicy Bardzkiej na Jagodno nie wyniesie 15-20 minut, tylko z 40 minut. (to są tylko 3 km).

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**157|**

Blokowanie ruchu na już zakorkowanych ulicach to tragiczny pomysł. Przy częstotliwości przejazdu szynobusu co 30 minut czas dojazdu przez ul. Buforową czy Zwycięską wzrośnie o kilkanaście minut. Obecnie w godzinach porannych od ronda w Żernikach Wrocławskich do przejazdu kolejowego jedzie się około 30-40 minut, czyli jest szansa, że trafi się dwukrotnie na zamknięty przejazd. A obserwując inne rogatki, przejazd będzie zamknięty nie na 1 minutę, ale co najmniej na 4-5 minut. To będzie dramat południowej części Wrocławia. A szynobus nie zmniejszy ilości aut, bo taki dojazd wykorzysta niewielka część osób obecnie dojeżdżających autami.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**158|**

Utworzenie takiej linii kolejowej na tak zakorkowanym odcinku drogi (Buforowa) jest dla nas, mieszkańców Jagodna tragedią. Już w tej chwili dojazd do miasta w godzinach rannych, jak i popołudniowy, powrót do domu zabiera bardzo dużo czasu. Po uruchomieniu tej linii bardzo wydłuży nam się czas przejazdu. Bardzo proszę wziąć pod uwagę mieszkańców Jagodna, Żernik, Iwin, Wojkowic, Strzelina i wielu innych, którzy codziennie korzystają z tej drogi.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**159|**

Priorytetem powinien być płynny ruch uliczny.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**160|**

Nie wyobrażam sobie uruchomienia tej linii zanim powstanie obwodnica wschodnia przez Wysoką. Pociągi bez obwodnicy tylko pogorszą sytuację na skrzyżowaniu Karkonoskiej i Zwycięskiej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**161|**

Nie dla korka na Buforowej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**162|**

Nie zakorkować przy tym ruchu.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

**163|**

Uruchomienie takiej linii zdecydowanie rozładuje gigantyczny korek, który codziennie tworzy się na Grota-Roweckiego i Borowskiej.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu.**

## **WYPOSAŻENIE I INFRASTRUKTURA STACJI/PRZYSTANKÓW**

**164|**

Ławki na przystankach.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**165|**

Ważne dla mnie jest, by przystanek urządzony był z dobrą nawierzchnią, oświetleniem, a przede wszystkim z możliwością zakupu biletu.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**166|**

Każda stacja powinna być wyposażona w systemy informacji pasażerskiej-ekrany i zapowiedzi. Co jeśli jednak w budynkach stacji ktoś mieszka? Z tego powodu trzeba postawić automaty do sprzedaży biletów-miejskich, także regionalnych-Kolei Dolnośląskich. Aby wszystko się udało z taryfą biletową, w pojazdach także powinny pojawić się automaty i kasowniki biletów.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**167|**

Wydaje mi się, iż dobrym rozwiązaniem będą automaty biletowe w pojazdach, jak i na przystankach.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**168|**

Dla bezpieczeństwa użytkowników, jak i mienia, przystanki powinny być monitorowane.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**169|**

Nie wiem czy jest to możliwe, ale jak już będą porobione przystanki to można by wyposażyć przystanki w biletomaty na pociąg i komunikacje miejską.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**170|**

Ważne, aby dojście/dojazd do przystanków, był przystosowany dla niepełnosprawnych.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**171|**

Zadaszone przystanki, miejsca siedzące.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**172|**

Zadaszone parkingi rowerowe na stacjach.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**173|**

Peron oświetlony i chodniki i poczekalnia.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**174|**

Możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru lub auta przy przystanku.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**175|**

Już dziś planujemy kupić działkę na tej trasie. Zamierzam dojeżdżać na dworzec rowerem, więc super, jakby był tam parking dla rowerów.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**176|**

Na Klecinie potrzebny jest parking dla aut i rowerów.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**177|**

W Sobótce dworzec kolejowy został przebudowany na mieszkania, czy w zamian za to będzie jakiś inny czy zostanie przywrócona dawna funkcja budynku? Jest to bardzo ładna, zabytkowa budowla-dobrze by było gdyby została odnowiona i dalej pełniła funkcję dworca.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**178|**

Dobrym rozwiązaniem byłoby dodatkowo postawienie na przystankach w obrębie Wrocławia parkingów rowerów miejskich.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**179|**

Ważne jest, by tereny wokół stacji były uzbrojone w parkingi, a teren posprzątny, dojście chodnikami utwardzonymi. Dobór pojazdów powinien odpowiadać obciążeniu linii, no w relacji Wrocław-Trzebnica w szczycie jest straszny tłok w szynobusach.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

## **OCENA SESNSOWNOŚCI POŁĄCZENIA**

**180|**

Proszę to uruchomić, bo aktualny czas dojazdu do pracy nie zadowala mnie...

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**181|**

To jest prawdziwe rozwiązanie kolejowe dla Jagodna. Prawdziwe odciążenie dojazdu ul. Buforową. Realna zmiana samochodów na komunikację zbiorową. W Smarzowie/Żerniki Wrocławskie/do pociągu rano /7:30/ wsiada mniej niż 10 osób, gdyby pociąg był dostępny na piechotę z Jagoda jego rentowność byłaby znacznie większa.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**182|**

Takie projekty są bardzo potrzebne!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**183|**

Super pomysł. Długo oczekiwany. Drogi rowerowe do pociągu. Kursy świąteczne na wypoczynek w Sobótce. Zima też. Nasza rodzina 5 osób czeka.



Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**184|**

Cieszę się faktem, że będę mogła jeździć na wycieczki z dziećmi, które uwielbiają góry i jazdę pociągami.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**185|**

Mnie cieszy fakt, że dzięki tej linii będę mogła także jeździć na wycieczki z dziećmi, które uwielbiają spacerować, góry i jazdę pociągami :)

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**186|**

Zdecydowanie jestem na NIE dla reaktywacji linii, która przecina tak ważne ulice dojazdowe do centrum. Pociągi tak, ale w sposób bezkolizyjny.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**187|**

Super pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**188|**

Bardzo dobry pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**189|**

Nareszcie coś "rusza się" w tej sprawie.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**190|**

Interesujący projekt.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**191|**

Fajnie byłoby, aby taka linia powstała.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**192|**

Proszę o jak najszybsze uruchomienie tej linii.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**193|**

Wskazane jest uruchomienie takiej linii jak najszybciej. Pozdrawiam.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**194|**

Z pewnością uruchomieni linii tramwajowej było by zdecydowanie lepszym rozwiązaniem i zdecydowana większość mieszkańców korzystała by z takiego środka komunikacji.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**195|**

To bardzo dobry pomysł, bo dojazd na jagodno to koszmar, mieszkam przy Brochowie na tę chwilę tylko autobus 133.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**196|**

Nie jestem zainteresowany takim rozwiązaniem.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**197|**

Bardzo dobry pomysł. Mam nadzieję, że się uda uruchomić tą linię, taka linia jest potrzebna dla wszystkich. Samochodów coraz więcej, osiedla się rozrastają, ulice stają się coraz bardziej nieprzejezdne. Jakakolwiek dodatkowa komunikacja (tramwaj, kolejka) jest niezbędna.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**198|**

Oby Wam się udało :)

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**199|**

Dobry pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**200|**

Czekam na realizację.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**201|**

Zdecydowanie usprawni to ruch na wskazanym odcinku trasy. Mam nadzieje ze przy okazji nieco rozładuje korki.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**202|**

Jak najszybciej proszę uruchomić szynobusy.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**203|**

Ważny projekt! Na co dzień jeżdżę do pracy rowerem, dlatego bardziej tu myślę np. o dojeździe do szkoły dla mojej córki w dalszej przyszłości jej edukacji. A najbardziej trzymam kciuki za całą linię już do samej Sobótki, to świetny pomysł, tylko muszą być wtedy odpowiednie parkingi przy przystankach. Powodzenia!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**204|**

Wspaniały pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**205|**

Społeczeństwo, jakie jest wiadomo, robić i już.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**206|**

Nie podano terminu, a powinno być uruchomione jak najszybciej.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**207|**

Korzystać będę tylko w weekendy, ale pomysł super.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**208|**

Jest to bardzo ważna i niezwykle potrzebna inicjatywa, w szczególności dla rejonu Krzyki-Partynice i Ołtaszyna, które wymagają o wiele lepszej i sprawniejszej komunikacji z centrum miasta. Kursujące dwa razy na godzinę autobusy 113, a w przypadku wypadnięcia jednego z nich z obiegu, pozostawiając tylko jeden, uniemożliwia dotarcie do domu w godzinach popołudniowych. To niezwykle obniża komfort życia w tej prężnie rozwijającej się dzielnicy. Proponowany szynobus, dobrze skomunikowany z autobusami, z miejscami parkingowymi na pozostawienie aut i rowerów lub w bliskim położeniu od miejsca zamieszkania były super rozwiązaniem.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**209|**

Mimo iż jestem z Zakrzowa, to i tak całym sercem dopinguje jakiegokolwiek namiastce kolei miejskiej we Wrocławiu. W tych czasach jest to zdecydowanie najszybszy środek transportu, jeśli chodzi o całą aglomerację wrocławską.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**210|**

Mieszkam w Bielanych Wrocławskich i uważam, że szynobus na linii Klecina-Wrocław Główny będzie dla wielu innych osób z tej i pobliskich miejscowości świetnym rozwiązaniem. Sama bardzo chętnie wsiadłabym do szynobusu, zamiast stać samochodem w korkach lub czekać na spóźniający się autobus. Ponieważ przystanek Klecina będzie w pewnym oddaleniu od Bielanych i innych pobliskich miejscowości, to uważam, że bardzo ważne jest zapewnienie dobrego dojazdu do stacji i darmowego, dużego parkingu w jej pobliżu, aby można było zostawić tam samochód i przesiąść się w szynobus. Ważne też będzie miejsce do bezpiecznego pozostawienia roweru. Z Bielanych do Wrocławia codziennie dojeżdża mnóstwo osób, a póki co nie są one dobrze skomunikowane. Autobusy jeżdżą rzadko, więc szynobus będzie dla nich doskonałą alternatywą. Dlatego uważam, że mieszkańców południowych podwrocławskich miejscowości również należy wziąć pod uwagę przy projektowaniu tej linii szynobusu.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**211|**

Już nie mogę się doczekać!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**212|**

Proszę o jak najszybsze uruchomienie połączenia, gdyż dojazd do pracy we Wrocławiu to koszmar.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**213|**

Dziękujemy za powrót do czasów dzieciństwa, gdzie bez problemu mieszkańiec W-wia z dzieckiem mógł dostać się weekendowo do Sobótki, prezentując latorośli okolice. Wszystko, co usprawni dojazd do Bielanych Wrocławskich, będzie miało biznesowo dobry wizerunek.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**214|**

Bardzo dobry pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**215|**

Jak najszybciej uruchomić tę linię.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**216|**

Świetny pomysł, trzymam kciuki za jego realizację:)

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

217|

Bardzo dobry pomysł ze wskrzeszeniem tej linii.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

218|

Dobry pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

219|

Pociąg i trasa przystanków będą bardzo pomocne w codziennej komunikacji. Lepsza komunikacja miejska to mniej spalin z samochodów.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

220|

Punktualnie pociągi pomiędzy stacjami we Wrocławiu to super pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

221|

Świetny pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

222|

Myślę, że to świetna inicjatywa. Aż miło patrzeć jak Wrocław się rozwija.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

223|

Kocham linię 285!!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

224|

Super inwestycja żeby była zrealizowana bez żadnych opóźnień.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

225|

Mam nadzieję, że to się uda.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

226|

Realizacja tego przedsięwzięcia powinna być natychmiastowa.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

227|

Proszę o jak najszybszą realizację trasy :)

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

228|

Bez dodatkowych uwag, uważam, że to świetne rozwiązanie, bo podróż z tych części miasta trwa bardzo długo, a na ulicach tworzą się kolosalne korki.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

229|

Gratuluje pomysłu!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

230|

Czekamy na kolejne kierunki :)

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

231|

Jestem za remontem linii kolejowej Wrocław-Świdnica, skróci to czas dojazdu do Kobierzyc (nie trzeba będzie stać w korkach).

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

232|

Transport zbiorowy powinien mieć priorytet nad samochodowym indywidualnym. Na pewno będą protesty kierowców, ale uruchomienie tej linii wyjdzie wszystkim na dobre na dłuższą metę.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

233|

Założenia tego typu połączeń w Europie to wyciągnięcie ruchu samochodowego z centrum miasta docelowego. Jeśli używać kolei aglomeracyjnej z zasadami PR plus odpowiednie czasy przejazdu itd. będzie sukces. Jadąc np. do kina do centrum nie muszę mieć auta wystarczy, że szybko i wygodnie dojadę komunikacją.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

234|

Uruchomić połączenie jak najszybciej.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

235|

Czekam z niecierpliwością.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

236|

To bardzo dobry pomysł!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

237|

Popieram inicjatywę kolei aglomeracyjnej.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

238|

Konieczne uruchomcie tę linię. To były niezapomniane czasy pojechać do Sobótki czy nawet do Wrocławia z okolicznych wiosek.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

239|

Wspaniała inicjatywa! Nie mam samochodu, a chętnie w weekendy i dni wolne korzystałabym z tego połączenia w celach wypoczynkowych! I dziękuję, że konsultujecie Państwo sprawę z mieszkańcami!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

240|

Oby jak najszybciej ☺

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

241|

Jest to świetny pomysł. Osiedla pod Wrocławiem rozwijają się, a będzie to dodatkowy impuls np. dla Kobierzyc. Szosa do Świdnicy i krajowa 8 są przepełnione, korki na Bielanach. Super inwestycja.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

242|

Bardzo dobry pomysł.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

243|

Super pomysł. Z niecierpliwością czekam na realizację.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

244|

Zdecydowanie jestem za!!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

245|

Dla mnie jest najlepszym rozwiązaniem dojazdu na Ołtaszyn czy Partynice obok tramwaju od Parku Południowego. Obecna sytuacja z związane z ruchem samochodowym jest nie taka jak trzeba. Chce mieszkańców tych rejonów pomóc i jestem jak najbardziej za. Tak samo jest z tramwajem. POWODZENIA.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

246|

Rewelacyjna inicjatywa!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

247|

Układając rozkłady jazdy proszę wziąć pod uwagę zwiększony ruch turystyczny w weekendy i nie zmniejszać w dużym stopniu częstości kursowania szynobusów. Rewitalizacja tej linii to fantastyczny pomysł, gorąco popieram!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

248|

Bardzo zależy mi na tym połączeniu!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

249|

Bardzo mi się podoba perspektywa dojazdu z Wrocławia do Bielán i innych podwrocławskich miejscowości.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

250|

Proszę o jak najszybsze zrealizowanie tej inwestycji, do Świdnicy dojazd w tym momencie jest koszmarne i codzienne dojazdy do pracy bardzo zniechęcają. Już nie mogę się doczekać!!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

251|

Dobry pomysł, bo interesująca mnie dzielnica Ołtaszyn (tu pracuję) jest cała zakorkowana.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

252|

Połączenie kolejowe z Dworcem Głównym to świetne rozwiązanie.



Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

253|

Bardzo dobry pomysł, rozwiąże to także problemy komunikacyjne we Wrocławiu.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

254|

:) powodzenia

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

255|

Świetny pomysł! Mam nadzieję, że się szybko uda.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

256|

Byłoby super, jakby inwestycja wypaliła!

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

257|

Proszę o realizację wyżej wymienionej trasy.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

258|

Bardzo dobre połączenie weekendowe.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

259|

Potrzebne są alternatywne sposoby komunikacji, oby pociąg ruszył jak najwcześniej.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

260|

Aktualnie korzystam z połączeń PKP na trasie Brochów-Wrocław Główny-Legnica lub Brochów-Wrocław Główny-Wałbrzych. Dojazd do Dworca trwa 5 min. Chętnie skorzystałabym z takiej oferty w połączeniu na Klecinę, Psie Pole i Kamieniec Wrocławski. Przejazd samochodem to cała wyprawa. Szybusy i duże parkingi na auta z wiatami na rowery to ułatwiłyby życie.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

261|

To jest koncepcja, która powinna być rzeczywistością od lat 90tych...

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**262|**

Bierzmy przykład z Zachodu, gdzie kolej wciąż się rozwija, stając się poważną alternatywą dla samochodów i autobusów. Przy tym jest ekologiczna i komfortowa.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**263|**

Codzienne albo prawie codzienne pokonuje trasę Ołtaszyn-Poświętne, więc skrócenie czasu dojazdu do Dworca o 6 minut (bo autobus o 6 z minutami jedzie do Dworca około 20 min) niewiele pomoże, jeśli dalej nie będzie innej alternatywy niż przebijanie się przez całe miasto. Natomiast skróci na pewno drogę powrotną.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**264|**

Byłoby super, gdybyście to połączenie otworzyli i zintegrowali z połączeniami do Mikołajowa (zagłębnie biurowe Wrocławia).

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**265|**

Myślę, że szynobus powinien stać się częścią komunikacji aglomeracyjnej i w dzień i w nocy. Późne godziny odjazdów umożliwią części ludzi lepsze powroty z Dworca czy Rynku.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**266|**

Ważnym argumentem jest też szybki dojazd do najbliższych gór i parku krajobrazowego, jakim jest Ślęzański Park Krajobrazowy. Ludzie z chęcią w krótkim czasie uciekną od zgiełku Wrocławia zresetować się i powrócić do niego wypoczętym.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**267|**

Jak najszybciej pls.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**268|**

Jeżeli chodzi o dowożenie siebie do pracy czy dzieci do szkoły to szynobus musiałby wygrać z liniami tramwajowymi w zakresie dojazdu na dworzec i czasu na przesiadkę (tu raczej mu będzie trudno). Ale już w zakresie dojazdu do lekarza na Partynicach, czy wypadów poza Wrocław w wolne dni - na pewno skorzystamy.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**269|**

Transport Wrocław-Wrocław to tylko jeden z atutów tego przedsięwzięcia.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

**270|**

Polecam zapoznać się z funkcjonującą w Warszawie SKM-w godzinach szczytu świetna alternatywa dla komunikacji miejskiej. Bez kolei i zintegrowanych tramwajów miasto zostanie sparaliżowane. Staje się już nieznośne.

Hasła: **ocena sensowności połączenia.**

## **SUGESTIE ODNOŚNIE WYDŁUŻENIA TRASY**

**271|**

W przypadku reaktywacji pociągów na linii kolejowej 285 przydatne będzie wydłużenie kursów z/do Trzebnicy ze stacji Wrocław Główny w kierunku Kobierzyc i dalej, co umożliwi dogodne połączenie Wojszyc oraz Ołtaszyna ze Szczepinem, Karłowicami oraz Psim Polem.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**272|**

Pociąg nie powinien zatrzymywać się na Dworcu Głównym. Powinien kontynuować jazdę dalej przez Wrocław Mikołajów aż do Psiego Pola.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**273|**

Uruchomienie tej linii to będzie przełomowe rozwiązanie dla Wojszyc i Ołtaszyna może warto się zastanowić na przedłużeniu tej linii np. do Kuźnik albo nawet Pracz Odrzańskich, Psiego Pola i czy Wojnowa...

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**274|**

Powinna jechać dalej niż na Główny, np. aż do Psie Pole.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**275|**

Przedłużenie kursu po za Dworzec Główny (np. do Sołtysowic lub Osobowice).

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**276|**

Kursy powinny być przelotowe przez Wrocław Główny, tzn. nie kończyć się na Wrocławiu Głównym tylko dojeżdżać do przystanków takich jak Wrocław Muchobór czy Wrocław Nadodrze.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**277|**

Ten szynobusy to obecnie jedyna realna szansa na szybkie połączenie słabo skomunikowanego południa Wrocławia ze słabo skomunikowanym rejonem Parku

Technologicznego. Wystarczy przedłużyć linię poza Wrocław Główny-do Muchoborskiej, Nowego Dworu albo nawet Leśnicy. Taki przebieg trasy z pewnością zmniejszyłby korki w tych miejscach.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**278|**

Być może warto wziąć pod rozwagę możliwość przedłużenia linii w drugą stronę miasta?

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**279|**

Co z komunikacją za Dworcem Głównym? Gdybym mógł dostać się z Gaju na Nadodrze, to zrezygnowałbym z codziennej jazdy samochodem.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**280|**

Czy byłoby możliwe przedłużyć linię dalej na wschód?

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**281|**

Czy przewidujecie Państwo możliwość pociągnięcia linii dalej na północ w kierunku stacji Wrocław Mikołajów? Wiele osób z południowych osiedli, w tym ja, kieruje się w stronę centrum biznesowego w okolicach ulic Legnickiej, Braniborskiej i Strzegomskiej. Powstają tam kolejne budynki i za moment będzie drugi "Mordor", jak w Warszawie. Koledzy, którzy mieszkają w północnej części Wrocławia bardzo sobie chwalą dojeżdżanie pociągiem na Wrocław Mikołajów. Byłoby świetnie, gdyby z południa też taki bezpośredni dojazd się pojawił.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**282|**

Połączyć Leśnicę z Sobótką.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**283|**

Można byłoby uruchomić kursy dalej, niż do Wrocławia Głównego, np. do stacji Nadodrze.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**284|**

Proszę o rozważenie opcji przedłużenia linii do stacji Muchobór w przyszłości do stadionu. Stacja Muchobór to połączenie dla pracujących w biurach w obu rozwijających się business parkach. Ewentualnie zagwarantowanie krótkiej gwarantowanej przesiadki.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**285|**

Chciałbym, aby szynobusy kursowały nie tylko do stacji Wrocław Główny, ale dalej np. do Trzebnicy, aby zapewnić dojazd do innych przystanków kolejowych we Wrocławiu, co znacząco skróci czas przejazdu np. z Kleciny na Nadodrze czy z Partynic na Psie Pole, a także w relacjach pozamiejskich.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**286|**

Przedłużenie trasy szynobusu do Wałbrzycha.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**287|**

Uważam, że Wrocław potrzebuje takich połączeń, ale nie powinny one kończyć się na Dworcu Głównym. Chciałbym mieć możliwość przejechania z Brochowa do Leśnicy bez przesiadki. Pozdr:)

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**288|**

Pociąg nie powinien kończyć trasy na Dworcu Głównym. Dzięki temu będzie można bez konieczności przesiadania się dotrzeć do innych części miasta.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**289|**

Bardzo dobrym rozwiązaniem byłoby połączenie z CH Bielany do Stacji Wrocław Klecina, a najlepszym rozwiązaniem stworzenia linii np. Trzebnica-Wrocław Klecina albo Wrocław Swojszyce-Wrocław Klecina, to byłby świetny krok do SKM Wrocław.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**290|**

Rozwiązaniem dla Wrocławia byłyby jednak linia Bielany-Klecina-Dworzec Główny, ograniczenie do Kleciny jest sztuczną blokadą rozwoju tego połączenia.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**291|**

Przedłużenie do przystanku Muchobór pozwoli na dotransportowanie podróżnych do miejsc pracy w okolicy Dworca Głównego oraz w licznych biurach po obu stronach przystanku Muchobór.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**292|**

Istotne jest dla mnie, by było płynne połączenie szynobusem z innymi częściami miasta, np. Wrocław-Mikołajów.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**293|**

Trasy nie powinny być ustalane na zasadzie obrzeża-centrum, tylko raczej obrzeża-centrum-obrzeża i do tego najlepiej na zasadzie podobnej do autobusów nocnych w mieście, czyli tak by na Dworzec Główny przyjeżdżały o jednej porze, czekały parę minut, umożliwiając przesiadki i ruszały dalej. Wtedy umożliwi to maksymalne skracanie czasów przesiadek, więc też i skracanie globalnie czasu podróży, więc i konkurencyjność względem transportu samochodami osobowymi czy też autobusami.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**294|**

Dlaczego nie można pociągnąć linii jeszcze do Bielan Wrocławskich? Bardzo dużo ludzi teraz tam mieszka, objęcie ich linią dodatkowo skróci korki przy wjeździe do Wrocławia od strony Kobierzyc w godzinach szczytu.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**295|**

Powinien jechać też przez Domasław i Bielany Wrocławskie.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**296|**

Możliwe zwiększenie prędkość składu przy możliwie dużej liczbie przystanków i wydłużenie linii aż do Długołęki.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

## **ZINTEGROWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU**

**297|**

Należy przemyśleć sprawę skomunikowania stacji Klecina z pozostałą częścią osiedla oraz z osiedlami przyległymi. Stacja położona jest na obrzeżu osiedla, w pewnym oddaleniu od najbliższych budynków mieszkalnych. Jedyne autobusy, który tam dojeżdża, czyli 107, jeździ tak rzadko, że obecnie nie widzę możliwości korzystania z takiego połączenia. Koniecznie trzeba skomunikować odjazdy i przyjazdy pociągów i komunikacji miejskiej. Druga sprawa to parkingi park&ride, zarówno dla samochodów, jak i rowerów (dla rowerów: zamykane? strzeżone? monitorowane?). Wydaje się, że w pobliżu stacji Klecina jest mnóstwo miejsca na takie rozwiązanie (oczywiście nie znam struktury własności gruntów).

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**298|**

Czy przystanek Klecina, będzie zintegrowany za pomocą komunikacji z centrami handlowymi na Bielanych Wrocławskich?

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**299|**

Powinno być więcej kursów linii 107 przez stację Klecina, bo teraz jest ich zdecydowanie za mało, choć to raczej nikogo nie zdziwi, skoro na linii 285 nie ma ruchu pasażerskiego.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**300|**

Z mojego punktu widzenia istotna jest synchronizacja pociągu z komunikacją MPK, zwłaszcza w soboty, niedziele i inne dni wolne.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**301|**

Proszę zaprojektować stacje roweru miejskiego przy przystankach kolejowych.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**302|**

Skomunikowania pociągów do Sobótki i z Sobótki w Kobierzycach, a także linii 107 na stacji Wrocław Klecina i linii 612 przy stacji Bielany Wrocławskie na pociągi w kierunku Wrocławia Głównego.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**303|**

Rozkład jazdy pociągów powinien być skorelowany z innymi pojazdami komunikacji zbiorowej tak, aby dojazd kilkoma pojazdami zajmował możliwie najmniej czasu, wliczając przesiadki.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**304|**

Koniecznym jest utworzenie parkingów P&R przy stacjach oraz zintegrowanie tych stacji z komunikacją miejską.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**305|**

Przy przystanku powinien być parking Park and Ride dla ludzi dojeżdżających z południowych miejscowości. Dzięki temu nie będą musieli wjeżdżać w centrum samochodami.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**306|**

Bliskość i szybkość przesiadki z komunikacji miejskiej.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

### **307|**

Ważne jest, by przystanki kolejowe były blisko istniejących przystanków autobusowych. Umożliwi to korzystanie z pociągów mieszkańcom innych osiedli.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

### **308|**

Bardzo ważne, aby przy wszystkich stacjach kolejowych powstały parkingi "park and ride". Pozwoli to mieszkańcom na skorzystanie z linii kolejowej nawet, jeśli przystanek położony jest za daleko od miejsca zamieszkania, aby docierać do niego pieszo, tak jak w moim przypadku.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

### **309|**

Przystanek kolejowy na Klecinie obok przystanku autobusu linii 107 i zsynchronizowanie pociągu z autobusem.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

### **310|**

Propozycja do rozważenia, by przyszły autobus 144 lub 127 nie kończył trasy na przyszłej pętli przy ul. Zwycięskiej, tylko robił koło Ołtaszyńską, Chabrową, Kutrzeby, Strachowskiego, Zwycięską i dalej Ołtaszyńską w kierunku Centrum. Dzięki temu będzie więcej autobusów i będzie można łatwiej dojechać do pętli przyszłego tramwaju lub do przystanku szynobusu.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

### **311|**

Byłoby mądrze zsynchronizować rozkład jazdy MPK z dojazdem i odjazdem z tych stacji, żeby uniknąć sytuacji, że wysiadając z pociągu, gdzie jazda zajęła fenomenalne 15 minut przez miasto, czekam pół godziny na dojazd dalej. Więc zaoszczędzony czas jest zmarnowany.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

### **312|**

Bardzo pomocny może okazać się poprawa dojazdu z Alei Karkonoskiej do stacji Klecina.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

### **313|**

Byłoby świetnie, aby zintegrować połączenie szynobusem z komunikacją zbiorową w kierunku lotniska, tak, aby mieszkańcy np. Świdnicy czy Sobótki mogli swobodnie dojechać z domu prosto na lotnisko.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**



**314|**

Bardzo ważne będzie skomunikowanie tego połączenia z komunikacją miejską oraz bliskość przystanków kolejowych i komunikacji miejskiej.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**315|**

Rozkład jazdy musi być bezwarunkowo idealnie zsynchronizowany z resztą komunikacji miejskiej i przy użyciu tych samych biletów (czasowe). Mogłaby też występować komunikacja nocna.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**316|**

Przy przystanku Wrocław Ołtaszyn od strony północnej należy wybudować pętlę autobusową i wydłużyć do niniejszej pętli kursy linii autobusowej 144 (lub innej, kończącej bieg przy pętli Wojszycka).

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**317|**

Ważne by szynobus miał wygodne połączenie z trasami rowerowymi.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**318|**

W mojej ocenie bardzo ważne będzie zgranie ze sobą połączeń autobus-pociąg tak, żeby podróżni dojeżdżający do stacji np. Jagodno czy Klecina nie musieli czekać po 20 minut na pociąg tylko żeby był on maks po 5 minutach.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**319|**

Autobusy MPK powinny być skomunikowane z każdym kursem pociągów, przede wszystkim na stacjach Ołtaszyn i Klecina. Proponuję dodatkową linię dowozową z osiedli, częstsze kursy 112 i 107 oraz przedłużenie 125 do Zwycięskiej przez stację Ołtaszyn.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**320|**

Wygodne i bezpieczne dojście lub dojazd rowerem z miejsca zamieszkania do przystanku.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**321|**

Zintegrowanie rozkładów jazdy pociągów i komunikacji miejskiej.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**322|**

Nawet najszybsza i najlepsza kolej nie będzie dobrze funkcjonować, jako samodzielny twór- kolej musi być zintegrowana z innymi środkami transportu-autobusy, tramwaje, czy dawać możliwość skorzystania z samochodów/rowerów nie tylko własnych, ale i wypożyczanych poprzez ulokowane przy przystankach punkty.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**323|**

Zależy mi na wygodnym i szybkim transporcie do przystanku.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**324|**

Trzeba jak najmocniej powiązać kolej z transportem miejskim. Planowana trasa tramwajowa na Ołtaszyn powinna łączyć się ze stacją kolejową w taki sposób, aby pasażerowie mogli dokonać przesiadki "z drzwi do drzwi" (np. przystanek tramwajowy i przystanek kolejowy Gdańsk Brętowo).

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**325|**

Bezkolizyjny wjazd i wyjazd z parkingu.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**326|**

Zrobić dojazd rowerów i aut także od strony ul. Olsztyńskiej.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**327|**

Przystanek blisko takiej stacji zdecydowanie ułatwi dojazd mieszkańcom do stacji kolejowej.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**328|**

Doprowadzenie drogi z węzła Auchan poprzez ogródki działkowe do stacji Wrocław Klecina i zorganizowanie tam parkingu P&R. Samochody z poza Wrocławia nie musiałyby wjeżdżać do miasta a w przyszłości mieszkańcy Wysokiej mieli by lepszy dojazd do miasta po wybudowaniu WOW. Postawienie świetlnych tablic informacyjnych informujących o możliwości dojazdu do centrum.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**329|**

Bezpieczna droga do stacji dla pieszych i rowerów.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**330|**

Zależy mi, aby dostęp do stacji z mojego osiedla/dzielnicy był łatwy i szybki.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**331|**

Niech to będzie początek tworzenia szybkiej kolei miejskiej, warto we Wrocławiu wykorzystać kolej, aby była zintegrowana z innymi środkami komunikacji tj. autobusami, tramwajami i rowerami miejskimi.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**332|**

Szynobusy powinny być w miarę skomunikowane z pociągami w innych kierunkach (lub uruchomienie dodatkowych szynobusów). Chodzi o kierunki takie jak np. Muchobór, Kuźniki. Najlepszą formą komunikacji jest przesiadka na Dworcu Głównym, samo wyjście z Dworca to już strata czasu, a do tego jest się w centrum miasta, gdzie są spore korki.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**333|**

Byłoby super, gdyby dało się zintegrować z kursami pośpiesznymi np. pendolino na głównych trasach w Polsce.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

**334|**

Na tym etapie nie mam uwag. Bardzo mnie zachwyił pomysł takiego połączenia z Dworcem Głównym. Fajnie gdyby dało się skoordynować to choć trochę z kursami np. pendolino czy też przynajmniej pośpiesznymi na głównych trasach w Polsce.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

## **UWAGI ODNOŚNIE TABORU**

**335|**

WiFi w szynobusach.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**336|**

Trasę powinny obsługiwać składy o napędzie elektrycznym niepowodujące hałasu ponad to, co dobiega z ruchu ulicznego.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**337|**

Konieczne trzeba wyposażyć szynobus w przedziały dla rowerów.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**338|**

Koniecznym wygodny przewóz rowerów.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**339|**

Bezwzględnie powinna być możliwość transportu pociągiem/szynobusem rowerów, także (a może głównie) na odcinku poza granicami miasta Wrocławia. Umożliwi to dojazd z rowerami w okolice G. Ślęży i wykorzystanie walorów turystycznych tego regionu.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**340|**

Możliwość przewożenia rowerów jest ważna, bo z pewnością wybrałbym się do Sobótki takim szynobusem.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**341|**

Komfortowe czyste i bezpieczne pociągi.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**342|**

Wagony by miały do połowy okna otwierane i z przedziałami coś z stylu wagonów 112a, a także by był stukot kół słyszalny.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**343|**

Proszę KD w imieniu wielu ludzi o zakup wielu szynobusów z Newagu, by nie było obawy, że Pesowski szynobus się zepsuje.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**344|**

W środku więcej miejsc stojących, na rowery, bagaże niż siedzących.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**345|**

Co do samych pojazdów - nie powinny odbiegać standardem od pojazdów MPK Wrocław. Głośne zapowiedzi stacji, rozbudowany system informacji pasażerskiej, udogodnienia dla osób niepełnosprawnych.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**346|**

Nowe, komfortowe i szybkie pociągi :)

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**347|**

Byłoby dużym udogodnieniem na trasie, gdyby chociaż w weekendy jeździły szynobusy z wieloma miejscami na przewóz rowerów i aby opłata za rower była symboliczna (1-3 zł w jedną stronę).

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

**348|**

Składy nowe i bezpieczne.

Hasła: **uwagi odnośnie taboru.**

## **BILETY**

**349|**

System biletowy powinien być całkowicie zintegrowany z MPK, a w szynobusach biletomaty/kasowniki, takie jak w tramwajach i autobusach (analogicznie do SKM w Warszawie).

Hasło: **bilety.**

**350|**

Można pomyśleć też o zintegrowanym bilecie (UrbanCard+pociąg poza miastem) tak, by zachęcić ludzi do pozostawiania aut na swoich wsiach, bo tak jest po prostu taniej....

Hasło: **bilety.**

**351|**

Cena powinna być konkurencyjna względem innych środków komunikacji zbiorowej.

Hasło: **bilety.**

**352|**

Możliwość wykupienia abonamentu/biletu długoterminowego na ewentualny przewóz roweru np. na karcie Urbancard.

Hasło: **bilety.**

**353|**

Ważne, aby szynobus stanowił linię komunikacji zbiorowej, na którą można kupić bilet obowiązujący w autobusach i tramwajach, np. wybrać linię 17 i R (gdzie R to szynobus na tej trasie).

Hasło: **bilety.**

354|

Opłaty powinny być zintegrowane z biletem miejskim Urbancard.

Hasło: **bilety.**

355|

Przewóz rowerów w sumie mógłby być darmowy, jeżeli celem jest zredukowanie ruchu samochodowego.

Hasło: **bilety.**

356|

Integracja biletowa z MPK (również bilety jednorazowe).

Hasło: **bilety.**

357|

Potrzebny jest wspólny bilet miesięczny na tę linię i MPK Wrocław.

Hasło: **bilety.**

358|

Oczywiście zintegrowany system biletowy poza tym (bilety czasowe, takie same zasady korzystania jak w autobusach i tramwajach).

Hasło: **bilety.**

## **OCHRONA ZIELENI I HAŁAS**

359|

Mam nadzieje, ze inwestor przygotuje odpowiednią infrastrukturę i zadba o tereny zielone, które przecina linia.

Hasła: **ochrona zieleni i hałas.**

360|

Ważne, aby przy tworzeniu np. parkingu w pobliżu stacji nie wycięto znowu drzew.

Hasła: **ochrona zieleni i hałas.**

361|

Czekam na rozwój sytuacji mam tylko nadzieje, że szynobusy nie będą tworzyć nadmiernej ilości hałasu, mieszkam tuż przy torach.

Hasła: **ochrona zieleni i hałas.**

362|

Ważne, aby nie generowały dużego hałasu do otoczenia.

Hasła: **ochrona zieleni i hałas.**

**363|**

Należy rozważyć zastosowanie nowych, tłumiących hałas technologii wykonania torowiska, aby zminimalizować konieczność budowy ekranów akustycznych. Jeśli takowe okażą się konieczne do zabudowania, należy dbać o to, by były jak najniższe (zwykle wystarczy ekran o wysokości poniżej 1 m), ponieważ pociągi regionalne i towarowe generują hałas przede wszystkim przy styku szyn z kołami.

Hasła: **ochrona zieleni i hałas.**

**364|**

Zminimalizować jak najbardziej wycinkę drzew i zieleni.

Hasła: **ochrona zieleni i hałas.**

**365|**

Uważam, że należy zwrócić szczególną uwagę na zagadnienia akustyczne i problem uciążliwości dla mieszkańców w bezpośrednim sąsiedztwie trasy kolejowej. Chodzi nie tylko o uciążliwość spowodowaną hałasem, ale także np. drgania przenoszone przez grunt na pobliskie zabudowania.

Hasła: **ochrona zieleni i hałas.**

**366|**

Nie sądzę, aby teraz-kiedy wzdłuż planowanej linii rozbudowało się wiele nowych zielonych o niskiej zabudowy osiedli-należałoby puszczać pod oknami pociągi pasażerskie, które mocno by zachwiały ciszą i spokojnym otoczeniem, które to powody wybrali mieszkańcy kupując i budując tam swoje mieszkania/domy.

Hasła: **ochrona zieleni i hałas.**

## **POŁĄCZENIE ZE ŚWIDNICĄ**

**367|**

Bardzo zależy mi na dobrym połączeniu kolejowym ze Świdnicą, gdyż mam tam rodzinę. Ułatwiłoby też, gdyby szynobusy były przystosowane do przewozu rowerów lub ew. była możliwość pozostawienia takowych przy stacji.

Hasła: **połączenie ze Świdnicą.**

**368|**

Połączenie linią kolejową bezpośrednio ze Świdnicą byłoby czymś wprost bajecznym. Czuję się zagrożony jeżdżąc tą trasą drogą krajową, bo niektórym się za bardzo śpieszy i wyprzedzają za wszelką cenę. Poza tym, każda złotówka zainwestowana w komunikacje zbiorową się zwróci w przyszłości, zarówno w pieniądzu, jak i w czystości naszego powietrza.

Hasła: **połączenie ze Świdnicą.**

**369|**

Projektanci lepiej wiedzą, jak działa kolej, niż ja :) Ja będę korzystał z połączenia do Świdnicy, jeśli będzie konkurencyjne w czasie i cenie.

Hasła: **połączenie ze Świdnicą.**

**370|**

Najbardziej interesuje mnie dojazd do Świdnicy.

Hasła: **połączenie ze Świdnicą.**

**371|**

Komunikacja z Świdnicą i Wałbrzychem.

Hasła: **połączenie ze Świdnicą.**

**372|**

Kluczowe jest dla mnie, aby planowana trasa nie została skrócona i szynobus docierał do Świdnicy.

Hasła: **połączenie ze Świdnicą.**

## **POŁĄCZENIE Z SOBÓTKĄ**

**373|**

Dla mnie istotniejszy będzie dojazd do Sobótki (bądź innych miejsc rekreacji poza miastem) niż dojazd do centrum. Tarnogaj jest dobrze skomunikowany z centrum tramwajem i autobusami.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

**374|**

Planuję wyjazdy weekendowe do Sobótki.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

**375|**

Będzie to dodatkowa możliwość przejazdu rowerem do Sobótki w okresach weekendowych i nie tylko.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

**376|**

Najlepiej jak najszybciej uruchomić również trasę dalej aż do Sobótki.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**



377|

Najbardziej zależy mi na komunikacji szynobusem, oprócz w granicy miasta-również poza do Sobótki, gdzie mieszkam wraz z dziećmi w zw. z czym cała rodzina jest zainteresowana taką formą transportu.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

378|

Kursy do Sobótki i Jedliny-tak! Można jednak pomyśleć o kursach skróconych do Kobierzyc, które by na co dzień obsługiwały klientów sklepów w Bielanach.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

379|

Połączenie do Sobótki.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

380|

Jesteśmy zainteresowani głównie przejazdami weekendowymi na trasie do Sobótki z racji, że mieszkamy na osiedlu z dala od linii.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

381|

Po rewitalizacji będę często jeździł do Sobótki z rowerem. Jest to atrakcyjne. Przystanek Tarnogaj/Wojszyce będzie raczej blisko mojego domu.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

382|

Kursy w soboty i niedziele do Sobótki.

Hasła: **połączenie z Sobótką.**

## **SKOMUNIKOWANIE Z INNYMI POCIĄGAMI**

383|

Skomunikowanie pociągów z połączeniami do stacji Trzebnica.

Hasła: **skomunikowanie z innymi pociągami.**

## **ROZWIĄZANIA DLA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

384|

Należy na tej trasie rozróżnić 2 odcinki:

- 1) Wrocław-Świdnica (i oby jak najszybciej przedłużono ją dalej do Jedliny Zdr.)
- 2) Wrocław-Kobierzyce (lub nawet Sobótką)

Na pierwszym odcinku kursy w takcie 1-godz. wydają się być wystarczające (choć w szczycie porannym i popołudniowym powinny być co najmniej 30-minutowe).

W drugim przypadku kursy w takcie 1-godz. z pewnością nie będą wychodziły naprzeciw potrzebom mieszkańców. Po pierwsze będzie ciężiej dopasować godziny odjazdów/przyjazdów do codziennych potrzeb (praca, szkoła, etc.). Po drugie jest wysoce prawdopodobne, że składy będą przeładowane i dla przykładu rano: osoby wsiadające na Ołtaszynie, Wojszycach czy Tarnogaju będą miały problem, żeby w ogóle dostać się (wejść) do pociągu.

Dlatego też-jeśli nie budowa drugiego toru - to przynajmniej budowa kolejnej (-nych) mijanek na odcinku Wrocław-Kobierzyce, aby zwiększyć częstotliwość kursów.

Inaczej, obawiam się, że przy powyższych założeniach (kurs co 1 godz.) będzie to połączenie niszowe, swego rodzaju "atrakcja okazjonalna", a nie rozsądne rozwiązanie wychodzące naprzeciw codziennym potrzebom mieszkańców Wrocławia i okolic.

**Hasła: rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**385|**

Linia ma sens tylko przy wiaduktach nadziemnych przy skrzyżowaniach z Buforową, Borowską czy Zwycięską. Jeśli już to tylko jeśli przystanków byłoby więcej np. przy Buforowej, Borowskiej i Zwycięskiej.

**Hasła: rozwiązania dla infrastruktury kolejowej**

**386|**

Należy wynieść linię kolejową 285 w granicach Wrocławia na wysokość wiaduktów przy ulicy Borowskiej i Buforowej, gdyż nie czyniąc tego, zablokujecie południe miasta i zrobicie więcej szkody niż pożytku. Szynobus będzie miał dzięki temu właściwy czas przejazdu. Skorzystajcie z funduszy unijnych przeznaczonych na kolej. Warto umieścić przy stacjach również rower miejski.

**Hasła: rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**387|**

Korzystałem z kolei miejskiej mieszkając w Kopenhadze, tam działało to sprawnie, ponieważ w mieście nie było praktycznie ani jednego przejazdu kolejowego. Tylko wiadukty.

**Hasła: rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**388|**

Jak ta linia będzie się krzyżować z planowaną linią tramwajową na Jagodno oraz drogą 395? Czy w planach jest puszczenie tej linii nad ulicą Bardzką czy dołem powodując tym samym dodatkowe zatory na już zatkaną drodze wjazdowej od strony Strzelina?

**Hasła: rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**389|**

Odpowiednie rozwiązania skrzyżowania linii kolejowej i ul. Buforowej i Zwycięskiej.

**Hasła: rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

### 390|

Ważne także, aby dobrze rozwiązać skrzyżowanie linii kolejowej z ulicą Buforową i Zwycięską.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

### 391|

Przejazd z ulicą Buforową powinien być bezkolizyjny, aby nie powiększać korków na tej ulicy.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

### 392|

Absolutnie i bezdyskusyjnie kolej aglomeracyjna NIE powinna się przecinać na jednym poziomie z ulicami i szynami tramwajowymi. Powinno się wykorzystać tory na nasypie, tym bardziej, że planowany odcinek w sporej części jest jednotorowy. Kolej aglomeracyjna powinna zawierać w swoim planie minimum dwie linie obwodowe (jedna na poziomie ŚOW, druga na wysokości Piłsudskiego - obie na nasypie) i zamykać dwa pierścienie dookoła Wrocławia. Ponadto każde osiedle peryferyjne (np. osobno Brochów, Wojszyce, Ołtaszyn, Klecina itd.) powinno być skomunikowane z centrum trasami kolejowymi, również bezkolizyjnymi, a punkty przecięcia z obwodowymi powinny zapewniać wielopoziomowy punkt przesiadkowy - kolej, tramwaj i autobus, aby nie trzeba było wędrować przez skrzyżowania celem przesiadki. Tam, gdzie jest niemożliwe wykonanie połączeń kolejowych, należy wybudować linie tramwajowe, również bezkolizyjne - na estakadach lub w rowach poniżej poziomu ulic (patrz Wiedeń).

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

### 393|

Ta linia ma sens jedynie, jeżeli nie będzie przecinała bezpośrednio ulic i tak już zakorkowanych (np. Buforowa), czyli tylko jeżeli będzie przebiegała na wiaduktach. Jeżeli nie, to jestem absolutnie przeciwna puszczaniu szynobusu na poziomie jezdni.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

### 394|

Nie zgadzam się na budowę tej linii kolejowej, jeżeli nie zostanie wybudowana na wiaduktach kolejowych.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

### 395|

Najważniejszą dla mnie kwestia jest to, że trasa szynobusu absolutnie nie powinna przecinać głównych ulic i generować więcej korków.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

### 396|

Przede wszystkim, jeżeli ma być szynobus, to tak przeprowadzić połączenie, aby nie przecinał ulic wstrzymując ruch, tylko przeprowadzenie połączenia wiaduktem tak, aby

umożliwić płynny przepływ samochodów, np. na ulicy Buforowej, gdzie w tym momencie są bardzo duże korki.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**397|**

Jak rozwiązane zostanie skrzyżowanie z ulicą Buforowa w okolicach cmentarza w celu zminimalizowanie korków.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**398|**

Z punktu widzenia mieszkańca os. Jagodno, kluczowa jest kwestia remontu ul. Buforowej-tzn. zaprojektowanie zarówno remontu ulicy, jak i nowej linii w taki sposób, aby wziąć pod uwagę kwestie związane z przecinaniem Buforowej przez linię kolejową i zaprojektowanie przystanków w odległości umożliwiającej swobodny dojazd nie tylko samochodem, ale i rowerem.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**399|**

Ważne jest, aby nowo projektowana ulica Buforowa po raz kolejny nie została spowolniona-tym razem przez pociąg, ponieważ tą ulicą będą dojeżdżały nasze dzieci z Jagodna do szkoły, która o zgrozo jest na Gaju.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**400|**

Brak bezkolizyjnych przecięć z ulicami Buforową, Grota-Roweckiego, Ołtaszyńską i Zwycięską spowoduje zakorkowanie dojazdu w kierunku centrum z wszystkich osiedli na południowym wschodzie miasta, a więc z Partynic, Ołtaszyna, Wojszyc, Jagodna oraz spoza Wrocławia (Wysoka, Ślęza, Karwiany, Biestrzyków, Suchy Dwór, Bielany Wrocławskie). Na ten moment nie ma jak objechać tej linii kolejowej w sposób bezkolizyjny, przy przystankach brakuje miejsc na parkingi, poza tym po dojechaniu do Dworca Głównego najczęściej trzeba się przesiąść na tramwaj. Wspomniane wyżej osiedla w większości są zasiedlane przez osoby młode (i tak będzie jeszcze przez długi w związku z dalszą zabudową tych dzielnic), można więc spodziewać się, że za 10 lat mieszkańcy jadąc do pracy będą "rozwozić" dzieci do szkół, przedszkoli i linia kolejowa w niczym im nie pomoże. Jestem w stanie wyobrazić sobie 10-letnie dziecko dojeżdżające do szkoły tramwajem, ale do pociągu dziecka w tym wieku bym nie puścił samemu jeszcze przez kilka kolejnych lat.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**401|**

Przecięcie Bardzkiej musi odbywać się górą-wiaduktem nad jezdnią!

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**402|**

Na Buforowej szynobus musi jechać nad droga po wiadukcie.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**403|**

Linia nie powinna przecinać ulicy Buforowej na jej poziomie. Remont nic wtedy nie da.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**404|**

Tory kolejowe nie mogą krzyżować się z tramwajowymi.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**405|**

Jak widzą państwo tę linię w roku 2070? Bo ja jej nie widzę w poziomie dróg.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**406|**

Na ulicy Zwycięskiej konieczne będzie wprowadzenie świateł lub przebudowa skrzyżowania ulicy i linii kolejowej-wiadukt?

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**407|**

Enigmatyczna jest dla mnie propozycja rozwiązania dwupoziomowego skrzyżowania linii kolejowej z planowaną przez miasto linią tramwajową na Zwycięską. Nawiasem mówiąc, proponowana trasa tramwajowa jest dla mnie nie do przyjęcia z wielu względów, ale ankieta nie dotyczy tego tematu, więc sprawę tu pomnę.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**408|**

Na skrzyżowaniu linii kolejowej 285 z ulicą Bardzką oraz z ulicą Zwycięską tory przebiegały pod ulicą. Pociąg dołem a ruch uliczny górą. Umożliwi to ruch bez bezkolizyjny i tak zakorkowanych ulic.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**409|**

Często słyszałem argument, że pociąg będzie miał problem z przejazdem przez ulice, m.in. Zwycięską, a przecież są dziesiątki takich miejsc, gdzie we Wrocławiu jeżdżą tramwaje i nikt problemu nie robi. Wystarczy odpowiednia sygnalizacja świetlna i problemu nie będzie.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**410|**

Konieczne będzie umiejscowienie automatycznych rogatek na każdym przejeździe. Ludzie przez lata tak się przyzwyczaili do braku ruchu na tej linii, że zachowują się jakby ta linia kolejowa nie istniała.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**411|**

Optymalne byłoby wybudowanie dwóch peronów przystankowych przy głównych ulicach (za nimi w każdym kierunku), tak by czas zamknięcia rogatek był jak najkrótszy (minimalizacja konfliktów między użytkownikami samochodów i pociągów).

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**412|**

Drugi ważny aspekt to przecinanie ważnych dróg na południu miasta. Zbyt wczesne zamykanie rogatek spowoduje paraliż.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**413|**

Proszę wziąć pod uwagę mijanki na stacjach/przystankach tak, aby zmniejszyć do minimum czas oczekiwania na pociąg z naprzeciwnika.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**414|**

Mijanie się pociągów możliwie byłoby, gdyby stacje były dwu lub 3 torowe?

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**415|**

Brak przejazdu naziemnego na ul. Buforowej.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

## **WPŁYW KURSOWANIA POCIĄGÓW NA RUCH ULICZNY WE WROCŁAWIU + ROZWIĄZANIA DLA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

**416|**

Połączenie będzie miało sens tylko, jeśli nie będzie blokowało ruchu na i tak bardzo zakorkowanych ulicach jak np. ul. Buforowa. Tylko przy przejeździe wiaduktami nad ulicami będzie to miało sens i spójność w działaniu na korzyść mieszkańców.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu + rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**417|**

W żadnym wypadku nie może ta linia kolejowa przecinać ulicy Buforowej, bo spowoduje to jeszcze większe korki! Niech linia kolejowa będzie szła po zbudowanym wiadukcie tak, aby nie paraliżowała ruchu samochodowego.

Hasła: **wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu + rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**418|**

Proponuję puszczenie linii 285 NAD ulicą Buforową (wiaduktem) w innym razie remont ww. ulicy nie będzie miał większego sensu. Korki nadal będą a opuszczone szlabany w znaczący sposób będą spowalniały drożności wjazdu/wyjazdy z Wrocławia.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu + rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

**419|**

Dzień dobry,

Sugeruję głębokie rozważenie skutków ubocznych reaktywowania tej linii. Czy zdajecie sobie Państwo, że ta linia skutecznie zakorkuje już zakorkowane ulice Buforową, Grota-Roweckiego, Wyścigową? Oczywiście potrzeba reaktywacji istnieje, ale proszę to zrobić górnymi wiaduktami nad ulicą Buforową i na Grota-Roweckiego. I proszę nie mówić, że się nie da, bo dokonywałem obliczeń i się da. Dlaczego na siłę ktoś chce coś zrobić nie rozważając skutków ubocznych? Czyżby nowe wybory za pasem?

Dla mieszkańców np. Jagodna ważne jest dostanie się np. do centrum, Rynku czy na stadion miejski, na Psie Pole. Dojazd do Dworca Głównego to żadne rozwiązanie.

Chcemy linii tramwajowej, która ma perspektywy a nie czegoś, co zablokuje nam wszelki ruch co pół godziny. Już teraz ruch pociągów towarowych dołem blokuje cały ruch na długi czas.

Proszę zatem jeszcze raz zastanowić się nad konsekwencjami reaktywacji tej linii.

W imieniu mieszkańców Jagodna.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu + rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

## **WPŁYW KURSOWANIA POCIĄGÓW NA RUCH ULICZNY WE WROCŁAWIU + WYPOSAŻENIE I INFRASTRUKTURA STACJI/PRZYSTANKÓW**

**420|**

Przystanki niech nie blokują samochodów a dworce niech mają wygodną infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów.

**Hasła: wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu + wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

## **WYPOSAŻENIE I INFRASTRUKTURA STACJI/PRZYSTANKÓW + CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POCIĄGÓW**

**421|**

Ważne będą bezpieczne parkingi rowerowe i samochodowe, ale kluczowa częstotliwość kursowania pociągów.

**Hasła: wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków + częstotliwość kursowania pociągów.**

## **CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POCIĄGÓW + ZMIANY W UKŁADZIE LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ**

**422|**

Częstotliwość to najważniejsza sprawa. I dojazd komunikacji miejskiej do przystanków kolejowych. Do stacji Wojszyce nie dojeżdża żaden autobus.

**Hasła: częstotliwość kursowania pociągów + zmiany w układzie linii komunikacji zbiorowej.**

**423|**

Przy ulicach Zwycięskiej i Buforowej może dojść do dużych korków, jeśli szlaban będzie opodał przed przyjazdem pociągów i szedł do góry po odjeździe tak jak to zwykle wygląda w przypadku komunikacji kolejowej. Trzeba zrezygnować ze szlabanów i puszczać pociągi, które mają krótką drogę zatrzymywania się. Najwięcej korzyści transport przyniesie mieszkańcom Bielana i Kobierzyc, ale my też to odczujemy, bo będą mniejsze korki na al. Karkonoskiej. Tylko wszystko straci sens, jeśli zwiększy się zator koło wyścigów konnych. Powinien pojawić się autobus, który będzie częściej korzystał z Wyścigowej i przez ulicę Sudecką wyjedzie na Powstańców i zakończyć swój kurs w okolicach Dworca Świebodzkiego

**Hasła: częstotliwość kursowania pociągów + zmiany w układzie linii komunikacji zbiorowej.**

## **ZMIANY W UKŁADZIE LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ**

**424|**

Dla mnie istotne jest, aby autobus linii 110 jadący z Jagodna miał tak ułożony rozkład, by uwzględniał przejazd szynobusu przez ul. Buforową.

**Hasła: zmiany w układzie komunikacji zbiorowej.**

## **ZINTEGORWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU + ZMIANY W UKŁADZIE LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ**

**425|**

Korzystałbym ze stacji Klecina, gdy wszystkie kursy linii 107 będą jeździć przez stację Klecina.

**Hasła: zintegrowanie z innymi środkami transportu + zmiany w układzie linii komunikacji zbiorowej.**

## **ZINTEGORWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU + WYPOSAŻENIE I INFRASTRUKTURA STACJI/PRZYSTANKÓW**

**426|**

Marzy mi się kompleksowe rozwiązanie. Połączenie tramwaju, pociągu, odpowiednio dużego parkingu P+R, możliwości przewozu/pozostawienia roweru w pobliżu stacji na bezpiecznym parkingu. To wszystko połączone zintegrowanym rozkładem jazdy, by zminimalizować czas



czekania na przystankach oraz wsparte odpowiednio wysoką częstotliwością kursowania zarówno szynobusów jak i tramwajów.

**Hasła: zintegrowanie z innymi środkami transportu + wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**427|**

Często korzystam z komunikacji kolejowej na terenie miasta żeby dojechać na Pracze. Jest to niewątpliwie najszybsza opcja. Jeżeli oprócz linii kolejowej w stronę Kleciny powstanie odpowiednia infrastruktura przy stacjach (przystanki MPK, chodniki i parkingi) to będę wybierać szynobusy jadąc w tamte okolice.

**Hasła: zintegrowanie z innymi środkami transportu + wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**428|**

Co z parkingami P+R Klecina, Bielany, Domasław?

**Hasła: zintegrowanie z innymi środkami transportu + wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**429|**

Zastanowiłbym się nad możliwością skomunikowania tej linii z okolicznym, największym centrum handlowym, to jeszcze bardziej by zachęciło mieszkańców miasta. Jak już wydawać pieniądze to raz a porządnie.

**Hasła: zintegrowanie z innymi środkami transportu + sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**ZINTEGORWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU + SUGESTIE ODNOŚNIE WYDŁUŻENIA TRASY + WYPOSAŻENIE I INFRASTRUKTURA STACJI/PRYZSTANKÓW**

**430|**

Przy planowanych stacjach powinny być przystanki autobusowe w miarę blisko oraz bezpieczne, aby można było szybko przemieścić się w przesiadkach. Przekazy kolejowe powinny być tak zabezpieczone oraz tak zorganizowane, aby nie utrudniały przejazdu autem, co ewentualnie mogłoby tworzyć korki. Trasa powinna zostać wydłużona np. do Dworca Mikołajów a nawet na Swojaczce i pociągi powinny kursować często i wykorzystać np. jeden peron na Dworcu Głównym tylko do takich przejazdów. To rozwiązanie mogłoby poprawić przemieszczanie się po Wrocławiu i zastąpić ewentualne metro. Tylko tworząc takie przystanki trzeba pomyśleć o infrastrukturze dościa/dojazdu, żeby nie okazało się, że coś się zrobi a nie będzie praktyczne, a robi się dla ogółu na szybko i wydaje się nie potrzebnie duże środki a rozwiązanie okazuje się kłapa.

**Hasła: zintegrowanie z innymi środkami transportu + sugestie odnośnie wydłużenia trasy + wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

## SUGEROWANE LOKALIZACJE PRZYSTANKÓW NA TERENIE WROCŁAWIA

### 431|

Jeśli uda się podróżować z Kleciny do Wrocławia Głównego w czasie 14 minut, to nie należy zmieniać nic w liczbie przystanków, ale jeśli przejazd będzie się przedłużał, a z któregoś przystanku nie będzie korzystać odpowiednio duża liczba pasażerów, to można by usunąć jeden z przystanków.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków na terenie Wrocławia.**

### INNE UWAGI

### 432|

Fajnie byłoby zobaczyć plan 2d proponowanej inwestycji, wówczas łatwiej można byłoby uzmysłowić sobie i innym na ile inwestycja jest zasadna.

Hasła: **inne uwagi.**

### 433|

Przydałby się również tramwaj na Jagodno.

Hasła: **inne uwagi.**

### 434|

Mój znajomy, który mieszka w Pawłowicach i dojeżdża kolejką do pracy, jest ode mnie 5 razy szybciej.

Hasła: **inne uwagi.**

### 435|

Warto byłoby pomyśleć o równoczesnym otwarciu linii nr 349 (z Wojszyc wzdłuż miasta), która mogłaby mieć przystanek w okolicy pętli Krzyki. Pozdrawiam.

Hasła: **inne uwagi.**

### 436|

Fajnie by było, abym na weekend mógł pojechać pociągiem (z rowerem) w Kotlinę Kłodzką, bez przesiadek na Głównym, tylko prosto na południe a np. w tygodniu bez przesiadki odwiedzić rodzinę w Miękini. Bo zakładam, że wygodnie będzie i nowocześnie, ale rower chętnie bym miał przy sobie.

Hasła: **inne uwagi.**

### 437|

Połowa Ołtaszyna i Partynic i tak wybierze samochód, bo przystanek szynobusu/pętla przyszłego tramwaju jest za daleko od miejsca zamieszkania.

Hasła: **inne uwagi.**

**438|**

Bezpieczeństwo pieszych na trasie przejazdu pociągu.

Hasła: **inne uwagi.**

**439|**

Istotne jest, aby linia kolejowa była odpowiednio zabezpieczona na całej swojej długości, w granicach miasta.

Hasła: **inne uwagi.**

**440|**

Coś bliżej osiedla Jagodno.

Hasła: **inne uwagi.**

**441|**

Przepustowość Dworca Głównego skończy się szybciej, niż zakładane jest uruchomienie kolei aglomeracyjnej. Macie jeszcze jakieś fajne pomysły na wyrzucanie pieniędzy w błoto? Kiedy w końcu dopniecie obwodnicę, żeby zgodnie z nazwą spełniała rolę? Co z Buforową? Czemu wyskakujecie z pomysłami zastępczymi, a pytania w ankiecie konstruujecie tak, że nie da się wyrazić jednoznacznej dezaprobaty?

Hasła: **inne uwagi.**

**442|**

Jestem dokładnie z ulicy Buforowej-osiedle Mała Toskania, z którego obecnie wydostać się bez samochodu nie jest łatwo, więc zapewne dużo ludzi korzystałoby z korzystnego rozwiązania tramwajowego.

Hasła: **inne uwagi.**

**443|**

Dajcie pociągi niech częściej jeżdżą na Żórawinę, po południu co 30 min, oraz dajcie dojazd pociągiem do Domasławia, ludzie też tego potrzebują, żeby szybciej w domu być. Kiedyś tam kursowały pociągi w stronę Wałbrzycha. Dziękuję.

Hasła: **inne uwagi.**

**444|**

Przede wszystkim chodnik i komunikacja z osiedlem, obecnie Buforowa i Konduktorska nie są bezpieczna: trasa dla pieszych, brak oświetlenia, swobodnego dotarcia.

Hasła: **inne uwagi.**

**445|**

Interesuje mnie to czy dana linia będzie jeździła przez miejscowości gminy Kobierzyce. Bardzo by mi na tym zależało.

Hasła: **inne uwagi.**

**446|**

Dojazd do Głównego.

Hasła: **inne uwagi.**

**447|**

Myślę, że przystanek Klecina powinien być czasowym. Połączenia autobusowe ma bardziej elastyczne, mimo zmiany linii D.

Hasła: **inne uwagi.**

**448|**

Przystanki na wrocławskim odcinku mogłyby być na żądanie, tak, aby w przypadku braku pasażerów skrócić możliwie czas przejazdu.

Hasła: **inne uwagi.**

**449|**

Proszę wprowadzić numerację linii jak dla innych linii kolejowych obsługiwanych przez KD. Jeśli będzie to przedłużona linia z Trzebnicy będzie to D7. Mogłyby się pojawić wyświetlacze jak na przystankach MPK z systemem GPS informujące o realnym czasie przybycia. I kwestia opłat: w mieście powinna obowiązywać taryfa MPK.

Hasła: **inne uwagi.**

**450|**

Na ul. Kobierzyckiej grasują dziki. Mogą zniechęcać pasażerów z Kleciny do dojścia na stację pieszo. Autobus dowozowy relacji Oporów-Krzyki przez stację. Rozkład jazdy zsynchronizowany z pociągami.

Hasła: **inne uwagi.**

**451|**

Pozostawienie miejsca na drugi tor do Kobierzyc, jeżeli uruchomiona byłaby linia na Pilawę. Zwiększyłyby to przepustowość linii.

Hasła: **inne uwagi.**

**452|**

Będę często korzystać w weekendy.

Hasła: **inne uwagi.**

**453|**

Szybko, sprawnie, bezpiecznie.

Hasła: **inne uwagi.**

**454|**

Odciążenie korków.

Hasła: **inne uwagi.**

**455|**

Sprawny dojazd.

Hasła: **inne uwagi.**

**456|**

PS przepraszam, że trochę nie w temacie, ale gdyby przy stacji Wrocław Zachodni był parking, przystanek autobusowy i chodnik do Stanisławowskiej, to mieszkańcy Muchoboru chętnie korzystaliby z kolei.

Hasła: **inne uwagi.**

**457|**

Ponieważ dojeżdżam do pracy Muchoboru to z mojego punktu widzenia będzie również istotny czas przesiadki na Dworcu Głównym. Ponadto myślę, że połączenie będzie bardzo atrakcyjne także w weekendy jako sposób na wyrwanie się z miasta.

Hasła: **inne uwagi.**

**458|**

Uwzględnienie w planowaniu rozkładów jazdy i wielkości składów tzw. godzin szczytu. Dostosowanie rozkładów jazdy oraz wielkości składów do ilości pasażerów związane z tzw. godzinami szczytu.

Hasła: **inne uwagi.**

**459|**

Na koniec tylko mała refleksja. Jakim absurdem była likwidacja linii, rozebranie drugiego toru, zamknięcie dworców, odwrócenie się miasta, a co za tym idzie mieszkańców od stacji i kolei jako takiej. W świadomości ludzi mieszkających w zasięgu linii 285 kolej dawno temu umarła i teraz trzeba przywracać ją do życia nie tylko fizycznie (rewitalizacja, remonty, odbudowa), ale również w świadomości ludzi, tak by dojeżdżanie koleją stało się czymś normalnym, po prostu codziennością. Pozdrawiam serdecznie. Mieszkaniec Kleciny (mieszkam tu od urodzenia i pamiętam jeszcze lata osiemdziesiąte, kiedy można było odbyć piękną podróż w Góry Sowie pociągiem ciągniętym przez parowóz).

Hasła: **inne uwagi.**

**460|**

Jestem mieszkańcem wsi Kobierzyce. Wielokrotnie słyszałem pytania czy kolej powróci na dawne tory.

Hasła: **inne uwagi.**

**461|**

Dla mieszkańców osiedla Gaj należałoby stworzyć dojście do planowanego przystanku Tarnogaj. Aktualnie wzdłuż torów biegnie tylko błotnista ścieżka.

Hasła: **inne uwagi.**

**462|**

Z Wojszyc nie da się obecnie wyjechać, bo autobusy stoją w korkach ;{

Hasła: **inne uwagi.**

**463|**

Linia powinna być jak najszybciej zelektryfikowana z powodu smogu.

Hasła: **inne uwagi.**

**464|**

Pamiętajcie o tym, dla kogo projektujecie. Jeżeli z różnych względów ograniczenia wymuszają zmianę projektu to wyjaśnijcie je dobrze użytkownikom-wtedy będą mieli szanse je zrozumieć i zaakceptować. Owocnej i inspirującej pracy nad projektem życzę :)

Hasła: **inne uwagi.**

**465|**

Przystanki powinni być dostosowane do osób o ograniczonej sprawności ruchowej i powinny częściej jeździć tramwaje linii 0 albo nowa linia tramwajowa łącząca szybko Dworzec Główny z Placem Grunwaldzkim, gdyż obecnie autobusy linii 145-146 są zapchane i nie skłania mnie to do przesiadki na komunikację zbiorową jeśli mam być sardynką w puszce.

Hasła: **inne uwagi.**

**466|**

Działajcie sprawnie! Nie dajcie się biurokracji.

Hasła: **inne uwagi.**

## **CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POCIĄGÓW + ROZWIĄZANIA DLA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ (PRZECINANIE SIĘ TORÓW Z ULICAMI)+ MIJANIE SIĘ POCIĄGÓW + ZMIANY W UKŁADZIE KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ + WYPOSAŻENIE I INFRASTRUKTURA STACJI/PRYZSTANKÓ + ZINTEGROWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU + UWAGI DOTYCZĄCE TABORU + BILETY**

**467|**

Dzień dobry

Przesyłam listę uwag i sugestii dotyczących rewitalizacji Linii Kolejowej nr 285 na odcinku Wrocławskim:

Część dotycząca samej linii i infrastruktury kolejowej:

- Należy uniknąć groźnienia peronów, które można zaobserwować na niektórych modernizowanych przystankach osobowych. Płoty powinny być postawione tylko tam, gdzie będzie to konieczne ze względów bezpieczeństwa.
- Dojście na peron powinno być możliwe z każdej strony, z której będą w jego kierunku przybywać przyszli pasażerowie. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której pasażer

przychodzący na stacje od np. strony wschodniej, musiałyby obchodzić cały peron, ponieważ wejście znajdowałoby się tylko od strony zachodniej. Takie sytuacje powodują skracanie drogi przez miejsca niedozwolone, np. tory i co za tym idzie sytuacje niebezpieczne. Wejście na peron powinno być możliwe z obu jego krańców oraz od „tyłu”. W przypadku, kiedy możliwe dojścia znajdowałyby się po drugiej niż peron stronie toru, na obu krańcach peronu powinny być zlokalizowane przejścia przez tory.

- Rozkład jazdy powinien być cykliczny, o stałych końcówkach minutowych, możliwie maksymalna ilość połączeń powinna kursować codziennie (możliwe nieuruchamianie w dni wolne tylko połączeń szczytowych o takcie gęstszym niż godzina) tak, aby takt w dni wolne nie był np. dwa razy rzadszy niż w dni robocze. Takie sytuacje powodują, że pociąg staje się niepewnym, a więc nieatrakcyjnym środkiem transportu.
- Na każdej stacji powinien być zamontowany choćby najprostszy system dynamicznej informacji pasażerskiej, informujący o odjazdach w najbliższym czasie i ewentualnym spóźnieniu.

Część dotycząca infrastruktury towarzyszącej:

- Każda stacja powinna być wyposażona w zadaszone i monitorowane parkingi dla rowerów.
- Przy dojeźdżeniu do stacji powinny znajdować się tablice informujące za ile minut odjedzie pociąg, aby pasażer wiedział, czy musi się śpieszyć.
- Powyższe tablice powinny również znajdować się na parkingach.
- W przypadku stacji przy ul. Zwycięskiej (i nie tylko), warto rozważyć budowę osobnych peronów dla każdego z kierunków tak, aby pociąg miał postój zawsze po przejeździe przez ulicę, niezależnie od kierunku jazdy, co pozwoli skrócić czas zamknięcia zapór. Wtedy należy po tej samej stronie, co perony, zlokalizować przystanki komunikacji miejskiej.

Część dotycząca integracji z komunikacją miejską:

- Z/do każdej stacji musi odjeżdżać/przyjeżdżać skomunikowany z każdym pociągiem autobus, który będzie na niego oczekiwał w przypadku opóźnienia.
- Należy pamiętać, że linie te nie powinny biec prosto do centrum miasta, ponieważ pasażer chcący się udać do centrum wysiądzie na stacji Wrocław Główny, a powinny obsługiwać osiedla położone w okolicy (strefie wpływu) danej stacji tak, aby osoby dojeżdżające spoza Wrocławia mogły wysiąść z pociągu np. na Buforowej i udać się autobusem do szkoły/pracy na Gaj.
- Przystanki komunikacji miejskiej muszą znajdować się jak najbliżej peronu tak, aby droga między drzwiami pociągu a autobusu/tramwaju była jak najkrótsza, dodatkowo powinna być zadaszona, aby podróżny nie zmókł podczas przesiadki. Sugerowane są w miarę możliwości wspólne perony pociągu i komunikacji miejskiej.
- Należy podjąć działania w celu maksymalnej integracji taryfowej komunikacji miejskiej z kolejową tak, aby pasażer na jednym bilecie mógł podróżować komunikacją zbiorową i koleją (urbancard=>aglocard?).
- Na odcinkach powodujących największe opóźnienia komunikacji zbiorowej, należy zastosować wydzielone pasy, aby nie dochodziło do sytuacji, w której przez opóźniony autobus pasażerowie spóźnią się na pociąg.
- Warto również wprowadzić wzajemne informowanie się kierowców i drużyn trakcyjnych o opóźnieniach (np. przez tablice pokazujące czas do przyjazdu), aby kierujący mogli podjąć decyzje o wstrzymaniu odjazdu (o np. max 3 minuty), aby nie dopuścić do rozkomunikowania między poszczególnymi środkami transportu.
- W pociągach należy zamontować SIP informujący o możliwych przesiadkach na transport miejski

Mamy nadzieję, że ta linia będzie wzorcem dla reszty kraju, jak komunikować ze sobą pociągi aglomeracyjne i komunikacje miejską, a kolej i komunikacja miejska będzie jednym systemem, tak jak to działa na przykład w Szwajcarii.

**Hasła: częstotliwość kursowania pociągów + rozwiązania dla infrastruktury kolejowej (przecinanie się torów z ulicami) + mijanie się pociągów + zmiany w układzie komunikacji zbiorowej + wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków + zintegrowanie z innymi środkami transportu+ uwagi dotyczące taboru + bilety.**

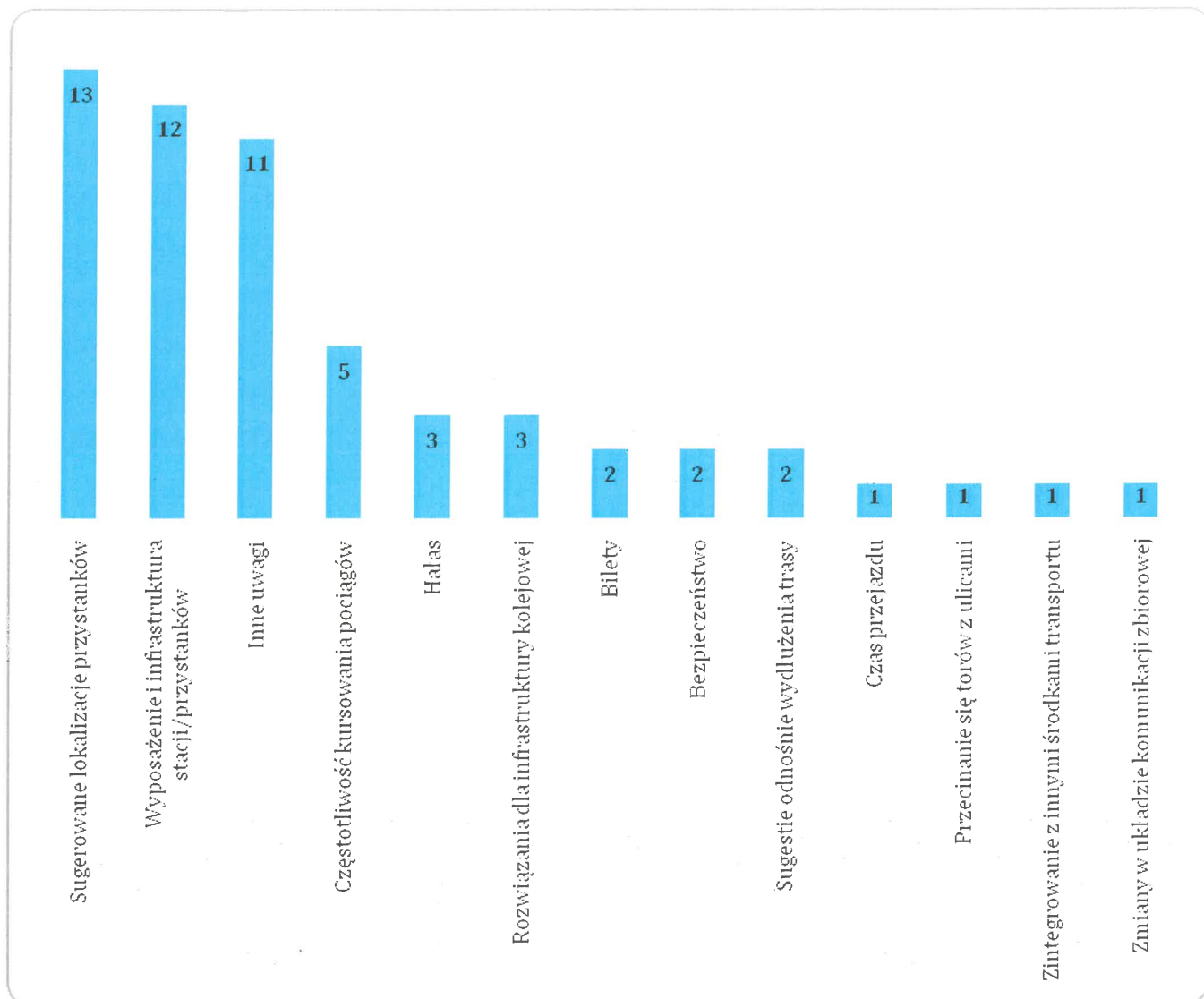


## PODSUMOWANIE OPINII ZGŁOSZONYCH NA FORMULARZU UMIESZCZONYM NA DEDYKOWANEJ KONSULTACJOM STRONIE INTERNETOWEJ

W ramach uwag, opinii i wniosków wniesionych do konsultacji społecznych dla rewitalizacji linii 285 zidentyfikowano następujące grupy tematyczne:

✓ sugerowane lokalizacje przystanków na terenie Wrocławia:	79 wniosków/uwag;
✓ częstotliwość kursowania pociągów:	41 wniosków/uwag;
✓ wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu:	63 wnioski/uwagi;
✓ wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków:	27 wniosków/uwag;
✓ ocena sensowności połączenia:	89 wniosków/uwag;
✓ sugestie odnośnie wydłużenia trasy:	29 wniosków/uwag;
✓ zintegrowanie z innymi środkami transportu:	46 wniosków/uwag;
✓ uwagi dotyczące taboru:	13 wniosków/uwag;
✓ bilety:	11 wniosków/uwag;
✓ ochrona zieleni i hałasu:	7 wniosków/uwag;
✓ hałas:	3 wnioski/uwagi;
✓ połączenie ze Świdnicą:	5 wniosków/uwag;
✓ połączenie z Sobótką:	9 wniosków/uwag;
✓ skomunikowanie z innymi pociągami:	1 wniosek/uwaga;
✓ rozwiązania dla infrastruktury kolejowej:	40 wniosków/uwag;
✓ wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu:	5 wniosków/uwag;
✓ zmiany w układzie komunikacji zbiorowej:	6 wniosków/uwag;
✓ sugerowane lokalizacje przystanków na terenie Wrocławia:	1 wniosek/uwaga;
✓ mijanie się pociągów:	1 wniosek/uwaga;
✓ bezpieczeństwo:	2 wnioski/uwagi;
✓ przecinanie się torów z ulicami:	1 wniosek/uwaga;
✓ czas przejazdu:	1 wniosek/uwaga;
✓ inne uwagi:	44 wnioski/uwagi.

## UWAGI – REKOMENDACJE ZGŁOSZONE W TRAKCIE SPOTKAŃ KONSULTACYJNY



## SUGEROWANE LOKALIZACJE PRZYSTANKÓW

1|

Propozycja, aby przystanek przy Grota-Roweckiego był „małym” przystankiem, a przy ul. Pawiej był docelowy przystanek.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

2|

Postulat, aby przystanek kolejowy nr 3 był bliżej ul. Ołtaszyńskiej.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

3|

Czy planowana budowa przystanku 5 będzie szła razem z przebudowa ul. Buforowej?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

4|

Przystanki 2 i 5 raczej mało potrzebne, a jeśli już je budować, to zatrzymania tam pociągów tylko w związku z takimi wydarzeniami, jak np. imprezy na WTWK (2) lub Święto Zmarłych (4), ale czy to jest dostateczne uzasadnienie?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

5|

Przystanki 2, 4, 5 są zbędne-będą opóźniać ruch pociągów, weekendowe przystanki się nie sprawdzą, nie ma dla kogo ich robić itp.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

6|

Przystanek 4 przesunąć na miejsce przystanku Wrocław-Wojszyce (w miejsce "starego"), uzasadnienie dla lokalizacji proponowanej słabe, a dostępność dla mieszkańców Wojszyc wschodnich (Przystankowa, Pawia, Terenowa) oraz także dla niektórych z południowego Gaju -dużo lepsza w miejscu dzisiejszego przystanku.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

7|

Przystanek 3 bliżej ul. Agrestowej, przy przecięciu z tramwajem.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

8|

Jedynie sensowna wydaje się lokalizacja przystanku nr 3. Przy przystanku nr 4 nie ma MPK.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

9|

Skrzyżowanie linii 285 z al. Armii Krajowej: czy jest planowane wyjście na wiadukt? Czy będzie tam przystanek? Patrząc od strony al. Armii Krajowej, które tory są przeznaczone dla linii 285?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

10|

Postulaty:

- przystanek nr 2 i 5 nie ma sensu,
- przystanek nr 3 powinien być zlokalizowany przy ul. Agrestowej wraz z pętlą linii autobusowej 144. Postulat, aby pętla linii autobusowej była przy ul. Agrestowej a nie przy planowanej pętli tramwajowej,
- przystanek nr 4 powinien zostać przesunięty na stary przystanek Wrocław-Wojszyce.

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

11|

Co z przystankiem PKP Arkady?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

12|

Czy przystanki 4, 5 są planowane potencjalnie jako sparowanie z potencjalnymi przystankami na boczniczy towarowej? Jeśli przystanki na boczniczy towarowej nie są obecnie planowane to czy można je zaplanować i przygotować tak, żeby były gotowe i służyły mieszkańcom za 15-20 lat?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

13|

Czy przystanki nr 1, 4, 5 są planowane na żądanie? Jeśli tak to dobrze, żeby tak było, jeśli nie to dlaczego?

Hasła: **sugerowane lokalizacje przystanków.**

## **CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POCIĄGÓW**

14|

Jak często miałyby jeździć pociągi osobowe? Czy przewozy towarowe nadal będą się odbywać na tej trasie? Jeśli tak to, w jakich godzinach?

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

15|

Ograniczenie ilości przejazdów towarowych, postulat, aby w studium wykonalności oszacować ile będzie przejazdów towarowych. Postulat, aby nie zagęszczać przejazdów towarowych, żeby nie generować korków.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**15|**

Czy częstotliwość przejazdu pociągu co 30 minut to nie za rzadko?

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**16|**

Czy nie istnieje ryzyko opóźnień przejazdów osobowych przy charakterze towarowym linii 285?

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**17|**

Postulat, aby po godzinie 21 nie jeździły pociągi i osobowe i towarowe.

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

**18|**

Czy było badane zapotrzebowanie na przejazd na trasie Wrocław-Świdnica w godzinach 20-23?

Hasła: **częstotliwość kursowania pociągów.**

## **ZINTEGROWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU**

**19|**

Integracja linii kolejowej z MPK.

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu.**

## **WYPOSAŻENIE I INFRASTRUKTURA STACJI/PRZYSTANKÓW**

**20|**

Parking P&R przy lokalizacji 4-bez sensu, przy ul. Borowskiej będą korzystać pacjenci szpitala.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**21|**

Parking P&R przy lokalizacji 5-bez sensu, przy ul. Bardzkiej będzie dla odwiedzających cmentarz.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

22|

Parking P&R na Klecinie: ważny, ale warunkiem jest zrobienie dojazdu z kierunku od węzła bielańskiego, a szczególnie będzie przydatny po dokończeniu przez Pana Marszałka południowego odcinka (do Karkonoskiej) Wschodniej Obwodnicy Wrocławia.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

23|

Parking P&R powinien być w Kobierzycach, tak, żeby ludzie nie wjeżdżali autem do miasta.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

24|

Parkingi P&R na Jagodnie czy Borowskiej nie zachęca ludzi do przesiadania się z samochodu na pociąg, jeśli przejazdy pociągu będą rzadkie oraz jeśli będą mieć mało opcji transportu

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

25|

Na parkingach i przed nimi powinny być dobre informacje za ile minut będzie odjeżdżał pociąg oraz za ile minut dojedzie się do centrum Wrocławia-wtedy kierowcy zostawia samochód.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

26|

Gdzie poza przystankiem nr 1 są planowane parkingi P&R? Jak duże będą to parkingi? Na ile samochodów?

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

27|

P&R: ile powstało do tej pory a ile powstanie?

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

28|

Czy jest planowany P&R w Domasławiu?

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

29|

Postulat: P&R ma sens przy stacji w Żernikach, żeby przechwycić mieszkańców okolic Strzelina.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

30|

Postulat: P&R poza granicami miasta: Smardzów, Żórawina.

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

**31|**

Czy jest planowana godzinach techniczna na parkingach P&R?

Hasła: **wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków.**

## **ZINTEGROWANIE Z INNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU + ZMIANY W UKŁADZIE LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ**

**32|**

Czy miasto się zobowiązało, zadeklarowało, że do planowanych przystanków kolejowych zostaną uruchomione linie autobusowe czy tramwajowe, skomunikowane z pociągami i dowożące mieszkańców do centrum miasta?

Hasła: **zintegrowanie z innymi środkami transportu + zmiany w układzie linii komunikacji zbiorowej.**

## **BILETY**

**33|**

Integracja komunikacji miejskiej: czy będą honorowane bilety jednorazowe na parkingach P&R i przy przesiadkach do autobusów?

Hasło: **bilety.**

**34|**

Postulat o wprowadzenie biletomatów MPK w KD i na odwrót.

Hasło: **bilety.**

## **HAŁAS**

**35|**

Ekrany akustyczne między 2 a 5 przystankiem.

Hasło: **hałas.**

**36|**

Ekrany akustyczne na całej trasie.

Hasło: **hałas.**

**37|**

Postulat, aby już na etapie projektowania, nie czekając na raport środowiskowy, zaplanować ekrany akustyczne.

Hasło: **hałas.**

## **BEZPIECZEŃSTWO**

**38|**

Czy podczas rewitalizacji linii kolejowej będzie rewitalizowany przejazd przy ul. Grota-Roweckiego? Czy będą roгатki? Chodzi o bezpieczeństwo przejścia przez ul. Pawią dla dzieci, które z Wojszyc będą szły do szkoły na ul. Kłodzkiej.

Hasło: **bezpieczeństwo.**

**39|**

Pary przystanków za szlabanami, po obu ich stronach, powinny być bezpieczne i bardzo dobrze czytelne, gdzie się ustawiać na pociąg w danym kierunku tak, żeby ludzie nie biegali między nimi jak na przystanku tramwajowym "Świdnicka".

Hasło: **bezpieczeństwo.**

## **SUGESTIE ODNOŚNIE WYDŁUŻENIA TRASY**

**40|**

Postulat o przedłużeniu linii kolejowej dalej niż do Dworca Głównego, np. do stacji Wrocław-Mikołajów. Kiedy będzie szansa na wydłużenie linii z południa na północ Wrocławia?

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

**41|**

Postulat o połączenie planowanej linii kolejowej z Brochowem przez obwodnice kolejową.

Hasła: **sugestie odnośnie wydłużenia trasy.**

## **PRZECINANIE SIĘ TORÓW Z ULICAMI**

**42|**

Szczególnie zadbać o minimalizację blokowania szlabanami przejazdów samochodów na głównych drogach do centrum (Zwycięska, Grota-Roweckiego, Bardzka), bo i tak już są duże "korki" w szczycie a będzie dużo gorzej.

Hasła: **przecinanie się torów z ulicami.**

## **ROZWIĄZANIA DLA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

**43|**

Dobra alternatywą byłoby wybudowanie bezkolizyjnych z drogami skrzyżowań kolei na odcinku do rzeki Ślęzy. Np. "podziemne" przejazdy na całej trasie, kolej zagłębiona



w wykopie lub na estakadzie - na razie zrobić 1 tor, ale sukcesywnie wykupywać ludzi i w przyszłości budować tor drugi.

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

44|

Czy w projekcie jest planowana mijanka? Czy jest przewidziana rezerwa pod nią?

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

45|

Trasa do Trzebnicy: czy te trasy będą się korelować ze sobą? To będzie jeden pociąg, który będzie jeździł czy będzie to kwestia połączenia tych kursów czy wprowadzenie dodatkowego?

Hasła: **rozwiązania dla infrastruktury kolejowej.**

## **CZAS PRZEJAZDU**

46|

Jaki byłby czas przejazdu ze stacji Wrocław-Wojszyce do stacji Wrocław-Mikołajów?

Hasła: **czas przejazdu.**

## **INNE UWAGI**

47|

Czy będą konsultacje nt. linii tramwajowej na Ołtaszyn? Propozycja puszczenia tramwaju al. Karkonoską.

Hasła: **inne uwagi.**

48|

Propozycja, aby w terenie zabudowanym maszyniści nie używali sygnału dźwiękowego.

Hasła: **inne uwagi.**

49|

Jak się ma planowana dwutorowość do terenów ogródków działkowych?

Hasła: **inne uwagi.**

50|

Generalnie projektować przede wszystkim z myślą o mieszkańcach mieszkających na osiedlach a nie o mieszkańcach miejscowości ościennych.

Hasła: **inne uwagi.**

**51|**

Likwidacja szlabanu, budowa przejazdu i puszczenie ruchu ul. Agrestowej.

Hasła: **inne uwagi.**

**52|**

Pętla autobusowa (a być może także-tramwajowa) powinna być przy ul. Agrestowej (od południa).

Hasła: **inne uwagi.**

**53|**

Likwidacja przejazdu rowerowego na ul. Borowskiej, przy Kukuczki.

Hasła: **inne uwagi.**

**54|**

Postulat, aby planując linię tramwajową przeprowadzić konsultacje, biorąc pod uwagę kierunki jazdy mieszkańców miejscowości ościennych.

Hasła: **inne uwagi.**

**55|**

Czy był badany spadek wartości nieruchomości i wpływ na środowisko? Domy znajdują się ok. 12-15 metrów od torów.

Hasła: **inne uwagi.**

**56|**

Połączenie ul. Krakowskiej z ul. Mickiewicza.

Hasła: **inne uwagi.**

**57|**

Czy było planowane, żeby z potencjalnej/planowanej linii na Ołtaszyn wprowadzić tramwaj na tory kolejowe i wyprowadzić tramwaj w kierunku Auchan i PH Bielany? Tramwaj dwusystemowy?

Hasła: **inne uwagi.**

## WNIOSKI

---

W ramach uwag, opinii i wniosków zgłoszonych w trakcie spotkań konsultacyjnych zidentyfikowano następujące grupy tematyczne:

- ✓ sugerowane lokalizacje przystanków na terenie Wrocławia: 13 wniosków/uwag;
- ✓ częstotliwość kursowania pociągów: 5 wniosków/uwag;
- ✓ wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu: 0 wniosków/uwag;
- ✓ wyposażenie i infrastruktura stacji/przystanków: 12 wniosków/uwag;
- ✓ ocena sensowności połączenia: 0 wniosków/uwag;
- ✓ sugestie odnośnie wydłużenia trasy: 2 wnioski/uwagi;
- ✓ zintegrowanie z innymi środkami transportu: 1 wniosek/uwaga;
- ✓ uwagi dotyczące taboru: 0 wniosków/uwag;
- ✓ bilety: 2 wnioski/uwagi;
- ✓ ochrona zieleni i hałasu: 0 wniosków/uwag;
- ✓ hałas: 3 wnioski/uwagi;
- ✓ połączenie ze Świdnicą: 0 wniosków/uwag;
- ✓ połączenie z Sobótką: 0 wniosków/uwag;
- ✓ skomunikowanie z innymi pociągami: 0 wniosków/uwag;
- ✓ rozwiązania dla infrastruktury kolejowej: 3 wnioski/uwagi;
- ✓ wpływ kursowania pociągów na ruch uliczny we Wrocławiu: 5 wniosków/uwag;
- ✓ zmiany w układzie komunikacji zbiorowej: 0 wniosków/uwag;
- ✓ sugerowane lokalizacje przystanków na terenie Wrocławia: 0 wniosków/uwag;
- ✓ mijanie się pociągów: 0 wniosków/uwag;
- ✓ bezpieczeństwo: 2 wnioski/uwagi;
- ✓ przecinanie się torów z ulicami: 1 wniosek/uwaga;
- ✓ czas przejazdu: 1 wniosek/uwaga;
- ✓ inne uwagi: 11 wniosków/uwag.

## 5. WNIOSKI Z KONSULTACJI

---

### 5.1. Geneza i ocena zasadności konsultacji

Podjęte przez władze województwa dolnośląskiego, w porozumieniu z PKP PLK SA, decyzje o rewitalizacji linii kolejowej Wrocław – Świdnica, przez Bielany Wrocławskie i Sobótkę,<sup>1</sup> wraz z zadeklarowaną wolą uruchomienia następnie regularnych przewozów pasażerskich na tej linii niewątpliwie dotyczą żywotnych interesów dużej grupy mieszkańców Wrocławia, a także miejscowości i gmin przyległych.

Przebieg procesu konsultacji, a w szczególności:

- liczba osób wyrażających opinie na temat powyższych planów poprzez wypełnienia przygotowanej ankiety,
- liczba aktywnych uczestników spotkań konsultacyjnych,
- szeroka, istotnie wykraczająca poza zakres podstawowy, skala tematyki zgłaszanej w procesie konsultacyjnym,

potwierdził, jak istotną sprawą, szczególnie dla mieszkańców południowych dzielnic Wrocławia, jest optymalne przeprowadzenie planowanej inwestycji, a następnie jak najkorzystniejsza organizacja przewozów w transporcie kolejowym i powiązonym transporcie miejskim.

Dla zapewnienia powyższych cech opisywanego przedsięwzięcia niezbędne było poznanie opinii mieszkańców, co uzasadnia tezę o nie tylko zasadności, ale i dużej wartości użytkowej niniejszych konsultacji.

### 5.2. Wyniki ankiet a kwestie dominujące w zgłaszanych wnioskach

Zbiorcze zestawienie wyników ankiet opisano w części 3 niniejszego raportu. Dla władz wojewódzkich, miejskich oraz kolejowych, niewątpliwie jednym z najistotniejszych punktów

---

<sup>1</sup> ) Szacowana wartość projektu przekracza 166 mln zł, w tym wkład UE to ok. 115 mln zł. Rewitalizacja będzie realizowana przez PKP PLK SA w trybie „Projekt i Budowa” w latach 2019 - 2020. Pociągi mają pojechać po tej trasie w 2021 roku.

w ankietach jest informacja o czynnikach, które dla respondentów są najważniejsze z punktu widzenia decyzji o wyborze przejazdu koleją w stosunku do transportu alternatywnego. Opisują to odpowiedzi na pytanie nr 2. Wyjście na przeciw wyrażonym tu oczekiwaniom będzie prawdopodobnie decydować o powodzeniu omawianej inwestycji.

Warto jednocześnie zauważyć, że tematyka wniosków i opinii wniesiona pisemnie w trakcie konsultacji pokrywa się z tematyką zgłaszaną na spotkaniach konsultacyjnych z mieszkańcami. Jednakże ich ogólny wydźwięk w porównaniu z wynikami ankiet jest nieco inny. Natomiast uwagi zgłaszane przez osoby uczestniczące w spotkaniach oraz opinie wnoszące pisemnie, w pierwszej kolejności wskazywały na potencjalne zagrożenia, aspekty negatywne inwestycji, a nie rzadko także - wyrażały wątpliwości odnośnie do zasadności nakładów inwestycyjnych w odniesieniu do korzyści oraz ostrzegaly przed dodatkowymi problemami komunikacyjnymi wynikającymi z uruchomienia linii.

Zauważa się także różnicę w postrzeganiu tematu lokalizacji przystanków. O ile ankietowani uznali, że planowane stworzenie 5 przystanków: Klecina, Partynice, Ołtaszyn, Wojszyce, Tarnogaj jest odpowiednie, to osoby zgłaszające uwagi pisemnie lub na konsultacjach kontestowały te lokalizacje, często uznając, że przystanków jest za dużo.

Pomimo, że w zamierzeniu organizatorów, kluczowym przedmiotem konsultacji były kwestie dotyczące liczby i lokalizacji przystanków na rewitalizowanej trasie w obrębie granic administracyjnych Wrocławia, to uwagi, wnioski i postulaty mieszkańców pokrywały znacznie szersze spektrum zagadnień. Omawiane były praktycznie wszelkie aspekty dotyczące przygotowania i późniejszej organizacji i funkcjonowania przywracanych przewozów kolejowych. Zasadne jest stwierdzenie, że kluczowym przedmiotem zainteresowania wypowiedających się była kwestia jak optymalnie pod każdym względem przeprowadzić inwestycję i jak zorganizować przyszłe przewozy, aby jak najkorzystniej oddziaływało to na zaspokojenie potrzeb transportowych, ale i bytowych, mieszkańców.

Najważniejsze postulaty zgłaszane w komentarzach i wnioskach tj. poza sama ankietą, generalnie sprowadzały się do wyartykułowania tezy, iż tylko dostatecznie atrakcyjna oferta przewozowa ma sens i może być uzasadnieniem tak dużej inwestycji. Atrakcyjność ta z kolei zależna będzie przede wszystkim od dużej częstotliwości kursów, maksymalnie przyjaznej infrastruktury towarzyszącej - parkingów samochodowych i rowerowych, ciągów dojścia lub dojazdu do przystanków, a także od niezawodności i wysokiej jakości taboru. Dużo uwag dotyczyło także odpowiednich powiązań z miejskim transportem zbiorowym, integracji

czasowej i taryfowej takich przewozów, ale także - zapobieganiu lub minimalizacji utrudnień dla funkcjonowania transportu samochodowego na przejazdach kolejowych.

### 5.3. Wykorzystanie wniosków i zgłaszanych uwag, odpowiedzi na pytania i postulaty


Zebrane w trakcie konsultacji uwagi będą przedmiotem analiz i prac wydziałów Urzędu Miejskiego Wrocławia zajmujących się

- pracami związanymi z rozwojem transportu kolejowego w obszarze aglomeracji,
- przygotowaniem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym opracowaniami komunikacyjnymi, infrastrukturalnymi i przyrodniczymi,
- zarządzania miejskim transportem zbiorowym, w tym m.in. analizami potrzeb przewozowych, nadzorowaniem i koordynacją zmian tras i rozkładów jazdy.

Pozyskane opinie mieszkańców są dla służb miejskich bardzo ważne, pokazują bowiem związane z tą inwestycją potrzeby i oczekiwania mieszkańców. Maksymalne możliwe ich uwzględnienie będzie miało duży wpływ na funkcjonalność trasy i jej wykorzystywanie.

Urząd Miejski Wrocławia ustosunkuje się do uwag mieszkańców w formie oficjalnego stanowiska na temat planowanej inwestycji, które zostanie przekazane do Urzędu Marszałkowskiego do końca III kwartału 2017 r. Zostanie ono także dołączone do raportu z konsultacji.

Ponadto Prezydent Wrocławia zwróci się do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego oraz do PKP PLK S.A. z prośbą o udzielenie odpowiedzi adekwatnie do kompetencji tych jednostek. Z chwilą otrzymania wyjaśnień zostaną one dołączone do raportu i opublikowane na stronie konsultacji.

DYREKTOR BIURA  
  
Bartłomiej Świerczewski

Z-ca DYREKTORA  
DEPARTAMENTU  
  
Zbigniew Komar

DYREKTOR BIURA  
  
Monika Kozłowska-Święconek

---

**Organizator konsultacji:**  
Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia  
**Dyrektor:** Bartłomiej Świerczewski

**Współpraca:**  
Przemysław Wronecki, Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej S.A.

**Wsparcie merytoryczne:**  
Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego  
Koleje Dolnośląskie  
PKP Polskie Linie Kolejowe  
Zbigniew Komar, Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Gospodarki  
Monika Kozłowska-Święconek, Dyrektor Biura Zrównoważonej Mobilności

**Opracowanie raportu:**  
Patrycja Przybylska

Wrocław | maj 2017



WROCŁAW  
ROZMAWIA