



**RAPORT Z KONSULTACJI
I OPINIOWAWANIA PRZEZ JEDNOSTKI MIEJSKIE
19.05 - 18.06.2017 r.**

**WROCŁAWSKIE
STANDARDY KSZTAŁTOWANIA
PRZESTRZENI MIEJSKICH
PRZYJAZNYCH PIESZYM**

RAPORT Z KONSULTACJI

Standardy to rozwiązania projektowe, stanowiące wytyczne dla planowania, projektowania oraz wykonywania infrastruktury pieszej.

Ich celem jest określenie wymagań jakie powinna spełniać przestrzeń publiczna Wrocławia, by stworzyć optymalne warunki rozwoju ruchu pieszego.

Aby ten cel osiągnąć koniecznym było opublikowanie i przeprowadzenie publicznej oceny dokumentu.

Wymiana poglądów dotyczyła proponowanych rozwiązań poprawiających dostępność, atrakcyjność i funkcjonalność przestrzeni miejskich dla pieszych, oraz zakresu ich stosowania.

Celem konsultacji było przede wszystkim poznanie opinii mieszkańców, jako żywo zainteresowanych możliwością wpływu na kształt przestrzeni, w której się poruszają.

Adresatami konsultacji byli też planiści, projektanci i wykonawcy przestrzeni publicznych oraz nimi zarządzający.

Dzięki uzyskanym wnioskom i opiniom możliwe stało się wypracowanie ostatecznych rozwiązań akceptowanych przez przyszłych użytkowników.

Zakres opracowania projektu *Standardów*, określony w umowie, narzucił powstającemu dokumentowi charakter katalogu rozwiązań inżynierskich, które są zgodne z obowiązującymi we Wrocławiu dokumentami (Katalog mebli miejskich, Katalog nawierzchni, zarządzenia Prezydenta itp.) oraz są aktualnie stosowane przez jednostki miejskie i wykonawców. Z założenia więc *Standardy* nie miały być innowacyjne, chociaż wprowadzono również rozwiązania uściślające istniejące regulacje lub ulepszenia wykraczające poza obecną praktykę.

Uwzględnianie szerszego kontekstu środowiska miejskiego, które według autorów ma istotny wpływ na poprawę warunków ruchu pieszego, wywołało negatywne opinie niektórych osób uzgadniających opracowanie ze strony Urzędu Miejskiego Wrocławia. Z kolei, ze strony mieszkańców, organizacji pozarządowych i środowiska eksperckiego, pojawiły się głosy wyrażające rozczarowanie wycinkowym potraktowaniem zagadnienia i brakiem kompleksowego podejścia do rozwiązywania problemów mobilności w mieście.

Można więc stwierdzić, że projekt *Standardów* według jednych zawiera więcej niż jest to potrzebne, a według drugich zbyt mało.

Faktycznie – dla autorów opracowania – ten problem był jednym z trudniejszych do rozwiązania. Z jednej strony zdawaliśmy sobie sprawę, że kształtowanie przestrzeni przyjaznej pieszym wymaga określenia pewnych parametrów stref przeznaczonych dla innych użytkowników ulic (choćby ze względów bezpieczeństwa), z drugiej zaś, niemożliwym było ujęcie, w jednym opracowaniu, wszystkich szczegółów dotyczących formowania i utrzymania otoczenia pieszego. Choćby były tak ważne, jak np. prace związane z wykonawstwem i utrzymaniem zieleni.

Wydaje się, że *Standardy* stanowią rozsądny kompromis między tymi stanowiskami, dając podstawy zintegrowanego projektowania przestrzeni Wrocławia.

W dalszej części raportu przedstawiono, zebrane z ankiet i spotkań, uwagi i opinie, wraz z odpowiedziami autorów. Jest to materiał do przemyśleń dla wszystkich stron uczestniczących w procesie konsultacji i uzgadniania projektu *Standardów*. Zdecydowaną większość z tych uwag uwzględniono, korygując zapisy lub wprowadzając dodatkowe. Niektóre postulaty były już wcześniej uwzględnione w projekcie *Standardów* – w tych przypadkach wskazano gdzie w opracowaniu należy ich szukać.

Część zgłaszanych wniosków dotyczyła natomiast zagadnień wykraczających poza określony umową zakres opracowania *Standardów*. Zwykle były to wskazania dotyczące konkretnych miejsc i problemów stanowiących utrudnienie dla mieszkańców. Te uwagi zostały przekazane odpowiednim jednostkom miejskim.

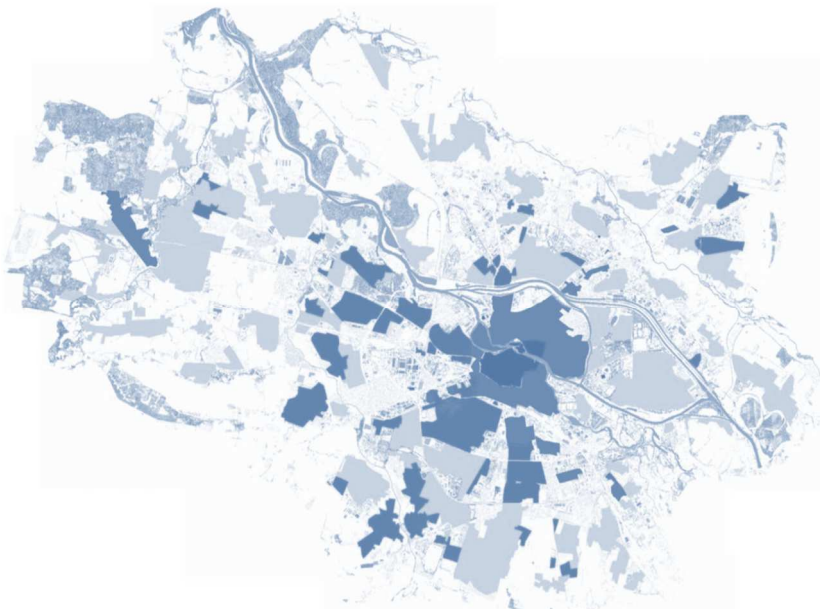
O KONSULTACJACH

str. 4: narzędzia

str. 5: spotkania konsultacyjne

str. 9: ankieta

str. 11: zaproszeni



WNIOSKI Z KONSULTACJI

str. 12: wyniki ankiety

str. 23: zgłoszone wnioski

str. 53: opinie osób fizycznych i organizacji pozarządowych

OPINIE JEDNOSTEK MIEJSKICH

w kolejności przekazywania opinii

str. 59: Wydział Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia

str. 60: Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków

str. 61: Koordynator Projektu Plastycznego Wystrój Miasta

str. 62: Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia (*Samodzielne stanowisko ds. rozwoju ruchu rowerowego*)

str. 65: Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia (cz.1)

str. 72: Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A.

str. 73: Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia (*Stanowisko ds. rozwoju przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego*)

str. 95: Rzecznik do spraw osób niepełnosprawnych Urzędu Miejskiego Wrocławia

str. 97: Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia (cz.2)

str. 99: Zarząd Zieleni Miejskiej we Wrocławiu

str. 106: Biuro Rozwoju Wrocławia Urzędu Miejskiego Wrocławia

str. 107: Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta

Raport | [O konsultacjach](#) **NARZĘDZIA**

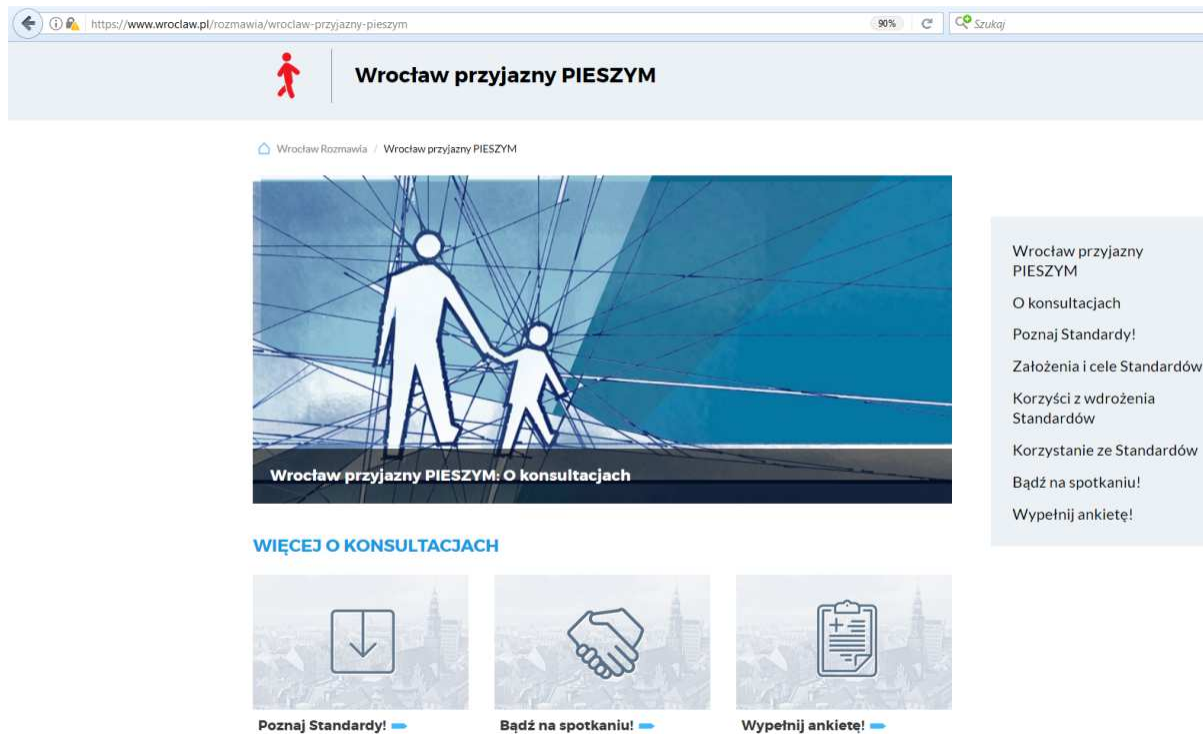
Konsultacje prowadzone były między 19 maja a 18 czerwca 2017 roku.– za pośrednictwem internetu – w serwisie Wrocław Rozmawia miejskiego portalu:

<https://www.wroclaw.pl/rozmawia/wroclaw-przyjazny-pieszym>

Strona internetowa pozwalała zapoznać się z całym dokumentem, a także wyrazić swoje opinie na jego temat w przygotowanej ankiecie.

Przeprowadzono dwa spotkania konsultacyjne:
- 1. czerwca 2017 r. w Infopunkcie Barbara na godz. 17.00.
- 13. czerwca 2017 r. na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej o godzinie 11.15.

Prowadzącymi spotkanie byli autorzy projektu.



The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/wroclaw-przyjazny-pieszym>. The page title is "Wrocław przyjazny PIESZYM". The main banner features a stylized illustration of a person and a child walking, with the text "Wrocław przyjazny PIESZYM: O konsultacjach". Below the banner, there is a section titled "WIĘCEJ O KONSULTACJACH" with three icons: a downward arrow, a handshake, and a clipboard. To the right, a sidebar contains a list of navigation links: "Wrocław przyjazny PIESZYM", "O konsultacjach", "Poznaj Standardy!", "Założenia i cele Standardów", "Korzyści z wdrożenia Standardów", "Korzystanie ze Standardów", "Bądź na spotkaniu!", and "Wypełnij ankietę!".

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Protokół ze spotkania konsultacyjnego **1. czerwca 2017 r. w Infopunkcie Barbara.**

Uczestnik 1

1. Pytanie odnośnie zaopiniowania przez jednostki miejskie, ZDiUM, etc. Etap ich opiniowania.
2. Czy standardy uda się wdrożyć w przestrzeń zabudowy śródmiejskiej, gdzie ciągi piesze są znacznie węższe. Uwaga, że w tym przypadku może zabraknąć optymalnej, rekomendowanej szerokości chodników.
3. Brak poruszonej w standardach kwestii małej architektury, np. Lamp ulicznych. Sugestia korekty o poszerzenie opracowania o informacje odnośnie małej architektury, tak aby przestrzeń miejska była jeszcze bardziej przyjazna pieszym użytkownikom.

Uczestnik 2, Akcja Miasto, radny osiedlowy

1. Brak w standardach połączenia pieszego użytkownika z rowerzystami. Pytanie, czy dokument traktuje o konfliktach na tej linii – styku ruchu pieszego z rowerowym.

Uczestnik 3, Instytut Rozwoju Terytorialnego

1. Czy standardy będą konsultowane z gminami ościennymi: szerokości chodników?
2. Uwaga odnośnie występowania w standardach rysunków z wysuniętymi przystankami tramwajowymi. Pytanie czy takie rozwiązanie będzie rekomendowane również w przypadku przystanków autobusowych. Czy istnieje możliwość w pewnych przypadkach rezygnacji z zatok autobusowych ze względów bezpieczeństwa?
3. Czy standardy przewidują minimalizację sygnalizacji świetlnej gdzie ruch kołowy jest słaby, np. Wydzielony prawoskręt. Czy jest możliwość rezygnacji z owej sygnalizacji na pewnej grupie użytkowników. Uwaga odnośnie dużej intensywności stawiania sygnalizatorów świetlnych w miejscach, gdzie zdaje się to być absurdalne.
4. Uwaga do rozważenia przez autorów. Stosowanie nienormatywnego oznakowania na ścieżkach rowerowych.
5. Przykład przystanku na ul. Grabiszyńskiej.

Odp.

1. Standardy są w trakcie opiniowania przez jednostki miejskie.
2. W standardach uwzględniono sytuacje, w której może nie być miejsca na wprowadzenie komfortowych szerokości ciągów: opisuje to rozdział o rezygnacji z minimalnych szerokości
3. W tym zakresie obowiązuje katalog mebli miejskich. Standardy jedynie zalecają stosowanie pewnych wytycznych odnośnie lokalizacji i formy elementów małej architektury.

Odp.

1. W rozdziale o wyznaczaniu ciągów w pasie drogi znajdują się ogólne wytyczne, w jakich relacjach powinny pozostawać ciągi piesze i rowerowe. Podobne informacje można znaleźć w rozdziałach dotyczących przejść dla pieszych czy przystanków komunikacji zbiorowej.

Odp.

1. Nie.
2. Nie. Standardy zalecają rezygnowanie z zatok autobusowych.
3. Tak. Standardy zalecają ograniczenia stosowania sygnalizacji świetlnej.
- 4,5. Rozważono.

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Protokół ze spotkania konsultacyjnego **1. czerwca 2017 r. w Infopunkcie Barbara (c.d.)**

Uczestniczka 4, studentka

1. Pytanie odnośnie formy funkcjonowania dokumentu w przyszłości: jako katalog rekomendowanych rozwiązań czy obligatoryjny dokument.

Odp.

1. I jedno i drugie.

Uczestnik 2, Akcja Miasto, radny osiedlowy

1. Uwaga odnośnie wizualizacji graficznej standardów: w odbiorze wyglądają jak standardy dla miasta, gdzie przypada 200 samochodów na 1000 mieszkańców. Jak autorzy zamierzają wcielić w życie wizualizacje tak, aby ruch kołowy malał w przestrzeni miejskiej.

Odp.

1. Standardy są pierwszym krokiem w tym kierunku. Mamy nadzieję, że dzięki podjętym działaniom, z czasem liczba samochodów będzie maleć.

Uczestnik 1

1. Pytania odnośnie częstotliwości retencji wody, warunków w jakich ma być stosowana.
2. W jaki sposób standardy traktują o starszych użytkownikach. Ich możliwościach korzystania z wody i zieleni miejskiej.
3. Czy w standardach mogą pojawić się konkretne dane np. ile procent chodnika powinno być przeznaczone na zieleń.

Odp.

1. Standardy zalecają stosowanie jej w każdych warunkach i w każdej strefie miasta – choć w zależności od uwarunkowań, sposoby retencjonowania są różne.
2. Poświęcony jest temu rozdział 2.4. – bez barier.
3. Tego standardy nie mogą określić, ponieważ zależy to od lokalnych uwarunkowań.

Uczestniczka 5, studentka

1. Czy przed opracowanie standardów zostały przeprowadzone badania kim jest współczesny pieszy, czyli główny adresat opracowania. Uwaga odnośnie przeprowadzonych badań sprzed kilkadziesiąt lat iż pieszym jest kobieta. Uwaga odnośnie deficytu szalek miejskich w przestrzeni miejskiej. Uwaga odnośnie nawierzchni – młode matki.

Odp.

1. Standardy opierają się z jednej strony na wiedzy i doświadczeniu autorów, a drugiej na wiedzy i doświadczeniu zarządców przestrzeni miejskiej.

Uczestnik 3, Instytut Rozwoju Terytorialnego

1. Pytanie o przyszłe monitorowanie efektu funkcjonowania standardów, czy będzie monitorowany. Jeżeli tak, w jaki sposób.

Odp.

1. Tak. Wdrożenie standardów ma być monitorowane. Mają temu służyć wskaźniki obowiązujące we Wrocławskiej Polityce Mobilności oraz doświadczenia z codziennej pracy jednostek uzgadniających projekty i plany oraz nadzorujących ich wykonanie.

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Protokół ze spotkania konsultacyjnego **1. czerwca 2017 r. w Infopunkcie Barbara (c.d. 2)**

Uczestnik 1

1. Czy władze są w stanie sprawdzić efekt wprowadzonych elementów proponowanych w standardach, czy staną się one atraktorami przyciągającymi większą ilość osób. Przytoczenie przykładu ulicy Szewskiej jako negatywnej w odbiorze przestrzeni publicznej dla użytkownika pieszego.

Odp.

1. Badania ruchu pieszego są przewidziane na ten rok. Mają być wykonywane raz na pięć lat.

Uczestnik 2, Akcja Miasto, radny osiedlowy

1. Czy zmniejszenie sygnalizacji świetlnej będzie się wiązało z wprowadzaniem wyniesionych przejść dla pieszych. Czy będą stosowane szynki dla kierowców w przypadku wyniesionych przejść dla pieszych. Dlaczego w standardach rozwiązaniem preferowanym jest azyl dla pieszych. Uwaga odnośnie możliwości występowania w miejscach o mniejszej intensywności ruchu kołowego zwężonych skrzyżowań.

2. Pytanie o możliwości faworyzacji pieszych i tworzenia zielonej fali dla nich, a nie użytkowników ruchu kołowego.

3. Pytanie o możliwość minimalizacji świateł w przypadku długich przejść dla pieszych.

Odp.

1. Standardy proponują różne rozwiązania przejść dla pieszych oraz rozwiązania spowalniające ruch. Tam gdzie ruch samochodowy zostanie ograniczony, będzie można rozważyć stopniową likwidację sygnalizacji.

2. Standardy zalecają takie rozwiązania.

3. Standardy zalecają takie rozwiązania.

Uczestnik 6, Akcja Miasto

1. Czy w standardach wzięto pod uwagę to, aby nawierzchnia w strefach zamieszkania, uspokozonego ruchu była bardziej przyjazna pieszym.

Odp.

1. Tak.

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Protokół ze spotkania konsultacyjnego **13. czerwca 2017 r. na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej o godzinie 11.15.**

Uczestnik 1

Uwaga formalna dotycząca nazewnictwa: zamiast „prace budowlane” lepiej „pieszo przez budowę”. Podobnie: „piesi wśród pojazdów”, „pojazdy wśród pieszych”.

Odp.

Uwagi zostaną ropatrzone w ostatecznej redakcji.

Uczestnik 2

Zakaz iglaków w obszarze stare miasto i śródmieście, ze względu na ochronę środowiska kulturowego.

Odp.

Uwzględniono.

Uczestnik 2

Należy tak formułować wytyczne dotyczące zieleni, żeby nie spowodować, że będą sadzone wyłącznie małe drzewa.

Odp.

Uwzględniono.

Uczestnik 4

Czy *Standardy* uwzględniają rzeczywiste potrzeby mieszkańców w konkretnych obszarach ulic? Czy zostały wykonane badania przestrzeni miejskich pod względem stopnia przyjazności pieszym?

Odp.

Standardy z założenia muszą uogólniać uwarunkowania. Z jednej strony nie są zestawem indywidualnych projektów ulic, z drugiej nie wskazują jedyne słusznego, obowiązującego wszędzie rozwiązania. Natomiast wskazują, że miejsca szczególnie istotne dla mieszkańców powinny być projektowane i uzgadniane indywidualnie.

Nie – podobnych badań nie prowadzono, a Miasto wynikami takich badań nie dysponuje. Standardy oparto na wiedzy i doświadczeniu autorów oraz zarządców.

Uczestniczka 5

Należy wprowadzić wymaganie udziału architekta w pracach projektowych dotyczących wszystkich inwestycji w obszarach ulic, ze względu na potrzebę właściwego kształtowania miejskiego krajobrazu.

Odp.

Uwzględniono.

ANKIETA

Między 19 maja a 18 czerwca 2017 r. – za pośrednictwem Internetu – w serwisie Wrocław Rozmawia miejskiego portalu:

<https://www.wroclaw.pl/rozmawia/wroclaw-przyjazny-pieszym-wypelnij-ankiete>

można było wyrazić swoje opinie na temat *Standardów* i szerzej, problemów pieszych we Wrocławiu, w przygotowanej ankiecie.

W ankiecie wzięty udział **704 osoby**.

Pytania zamieszczono obok.

Wyniki ankiety oraz wnioski ankietowanych zamieszczono w rozdziale: [wnioski z konsultacji](#).

1. Jakie według Pani/Pana zagadnienia tworzenia przestrzeni miejskiej przyjaznej pieszym są najważniejsze? (Proszę wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi):

- jakość nawierzchni chodników
- odpowiednia szerokość chodników
- ochrona przed nielegalnym parkowaniem
- zwiększenie ilości ławek i innej drobnej infrastruktury
- zwiększenie ilości drzew
- zwiększenie ilości ogródków gastronomicznych, punktów handlowych
- większa dbałość o estetykę
- likwidacja barier architektonicznych
- krótsze oczekiwanie na przejściach z sygnalizacją
- inne – jakie?
- żadne z powyższych
- nie mam zdania

2. Jaki element w Pani/Pana opinii może się pojawić na chodniku, nawet jeśli powoduje miejscowe zwężenie ulicy? (Proszę wybrać maksymalnie 2 odpowiedzi)

- ogródek gastronomiczny
- stoisko przysklepowe (np. wystawka z warzywami i owocami)
- wystawa artystyczna
- inne – jakie?
- żadne z powyższych
- nie mam zdania

3. Jakie działania zwiększające dostępność przestrzeni miejskich dla osób o ograniczonej sprawności powinny być według Pani/Pana obowiązkowe? (Proszę wybrać maksymalnie 8 odpowiedzi)

- obniżanie krawężników
- znakowanie krawędzi przejść dla pieszych i peronów płytkami ostrzegawczymi (stop)
- stosowanie pasów prowadzących dla osób niewidomych i niedowidzących
- sygnalizacja dźwiękowa uzupełniająca sygnalizację świetlną na przejściach dla pieszych
- likwidacja kładek i tuneli
- likwidacja schodów i innych barier architektonicznych
- tworzenie dostępnych miejsc postojowych
- inne – jakie?
- żadne w powyższych
- nie mam zdania

4. Czy – biorąc pod uwagę korzyści wynikające z obecności zieleni w przestrzeni miasta – zgodziłaby się Pani / zgodziłby się Pan, aby co piąte miejsce parkingowe zawsze przeznaczać na posadzenie drzewa? (Proszę wybrać 1 odpowiedź)

- zdecydowanie nie
- raczej nie
- ani tak, ani nie
- raczej tak
- zdecydowanie tak

ANKIETA

5. Czy uważa Pani/Pan, że zastawianie i niszczenie chodników przez parkujące samochody jest we Wrocławiu istotnym problemem i miasto powinno w większym stopniu chronić przestrzeń przeznaczoną dla pieszych? (Proszę zaznaczyć 1 odpowiedź)

- zdecydowanie nie
- raczej nie
- ani tak, ani nie
- raczej tak
- zdecydowanie tak

6. Standardy są narzędziem realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności. Jakie zadania według Pani/Pana powinny spełniać w pierwszej kolejności? (Proszę zaznaczyć maksymalnie 3 odpowiedzi)

- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszego
- zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta
- powiększanie stref dla pieszych
- ochrona przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele (np. parkowanie)
- zapewnienie przyjaznych i bezpiecznych dojazdów do przystanków transportu zbiorowego
- zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych
- zapewnienie pieszym poczucia bezpieczeństwa
- dbanie o odpowiedni standard i estetykę nawierzchni chodników
- dostosowanie sygnalizacji świetlnej do potrzeb wszystkich pieszych
- preferowanie w obrębie skrzyżowań i węzłów komunikacyjnych przejść w poziomie terenu

- zapewnienie dostępności przestrzeni wszystkim, niezależnie od ich stopnia sprawności psychofizycznej
- żadne z powyższych
- nie mam zdania

7. W jaki sposób Pani/Pana zdaniem powinien być realizowany priorytet pieszych w centrum? (Proszę wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi).

- restrykcyjne egzekwowanie zakazu parkowania na chodniku
- wyłączenie kolejnych ulic z ruchu samochodowego
- tworzenie stref współdzielonych, w których piesi mają priorytet, jednak którymi mogą poruszać się także pojazdy, ale ilość miejsc postojowych ograniczona jest do minimum
- przeznaczanie przestrzeni ulicy na elementy takie jak ogródki gastronomiczne, wystawy artystyczne czy zieleń
- inne - jakie?
- żadne z powyższych
- nie mam zdania

8. Jaka Pani/Pana zdaniem powinna być podstawowa nawierzchnia wrocławskich chodników? (Proszę wybrać 1 odpowiedź)

- a) asfaltowa – o jednolitej strukturze, jednak z brakiem możliwości odtworzenia w przypadku robót sieci biegnących pod chodnikiem oraz nie do odróżnienia od tras rowerowych i jezdni
- b) z płyt (kamiennych lub betonowych) – wygodna do chodzenia, łatwa do odtworzenia po remoncie i nawiązująca charakterem do nawierzchni historycznych, jednak mało odporna na parkowanie pojazdów
- c) z kostki (kamiennej lub betonowej) – niewygodna dla części użytkowników (np. na wózkach, z walizkami) ze względu na drgania i hałas, jednak łatwa w odtworzeniu i odporna na postój pojazdów
- inna – jaka?
- żadne z powyższych
- nie mam zdania



9. Jeśli ma Pani/Pan inne uwagi dotyczące projektu Wrocławskich Standardów kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznym pieszym prosimy o podzielenie się nimi. (Pole nieobowiązkowe)

ZAPROSZENI

Do konsultacji zostali zaproszeni w szczególności:

- 1) Rady wrocławskich osiedli,
- 2) Stowarzyszenie Akcja Miasto,
- 3) Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia,
- 4) Wrocławski Sejmik Osób Niepełnosprawnych,
- 5) Wrocławska Inicjatywa Rowerowa,
- 6) Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu,
- 7) Stowarzyszenie Architektów Polskich Oddział Wrocław,
- 8) Dolnośląska Okręgowa Izba Architektów,
- 9) Towarzystwo Urbanistów Polskich,
- 10) Pracownicy i doktoranci Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej.

Do procesu opiniowania włączone zostały następujące jednostki Gminy Wrocław:

- 1) Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia,
- 2) Wydział Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia,
- 3) Biuro Rozwoju Wrocławia Urzędu Miejskiego Wrocławia,
- 4) Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta,
- 5) Zarząd Zieleni Miejskiej we Wrocławiu,
- 6) Koordynator Projektu Plastycznego Wystroju Miasta,
- 7) Rzecznik do spraw osób niepełnosprawnych Urzędu Miejskiego Wrocławia,
- 8) Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków,
- 9) Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia.

WYNIKI ANKIETY

Osoby biorące udział w ankiecie.

Według wieku:

do 18 lat	16
19–25 lat	163
26–39 lat	414
40–65 lata	107
powyżej 65 lat	4

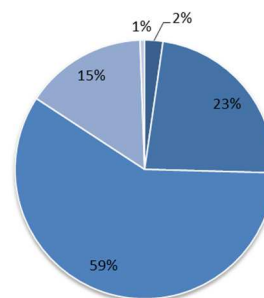
Według płci:

Mężczyzna	397
Kobieta	307

Według przeważającego sposobu poruszania się po mieście:

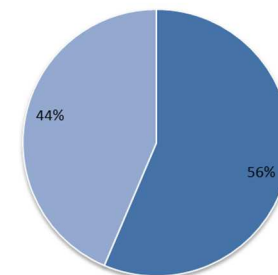
Pieszo	188
Rowerem	127
Samochodem	160
Komunikacją zbiorową	229

Wiek



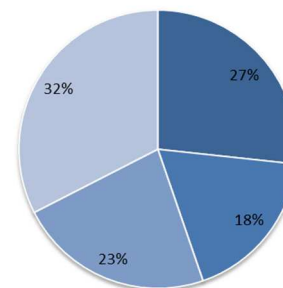
- do 18 lat
- 19–25 lat
- 26–39 lat
- 40–65 lata
- powyżej 65 lat

Płeć



- Mężczyzna
- Kobieta

Przeważający sposób poruszania się po Wrocławiu



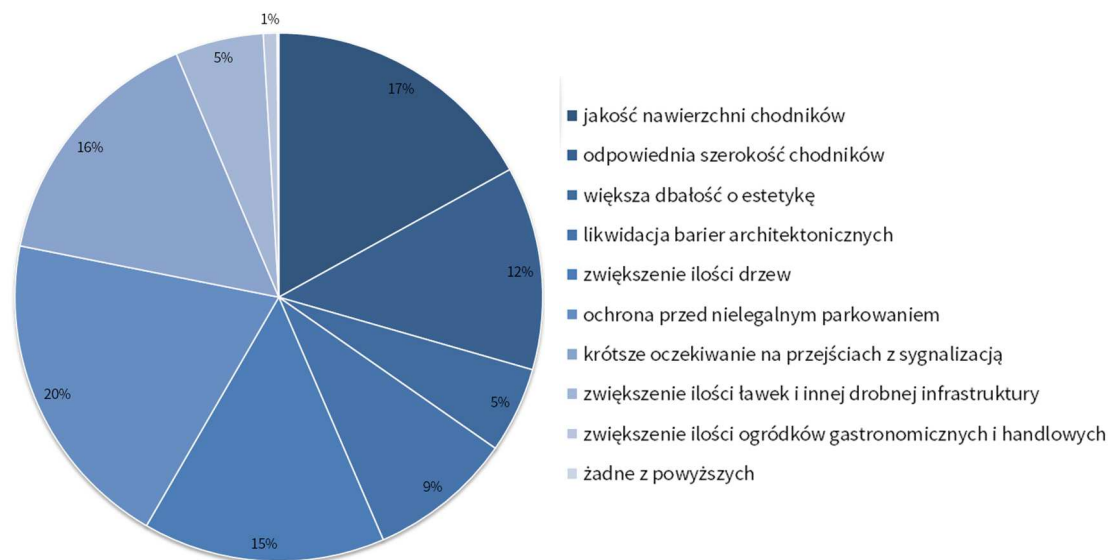
- Pieszo
- Rowerem
- Samochodem
- Komunikacją zbiorową

WYNIKI ANKIETY

Pytanie 1.:

Jakie według Pani/Pana zagadnienia tworzenia przestrzeni miejskiej przyjaznej pieszym są najważniejsze? (Proszę wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi).

ochrona przed nielegalnym parkowaniem	398
jakość nawierzchni chodników	342
krótsze oczekiwanie na przejściach z sygnalizacją	313
zwiększenie ilości drzew	299
odpowiednia szerokość chodników	251
likwidacja barier architektonicznych	178
zwiększenie ilości ławek i innej drobnej infrastruktury	109
większa dbałość o estetykę	106
zwiększenie ilości ogródków gastronomicznych i handlowych	17
żadne z powyższych	2

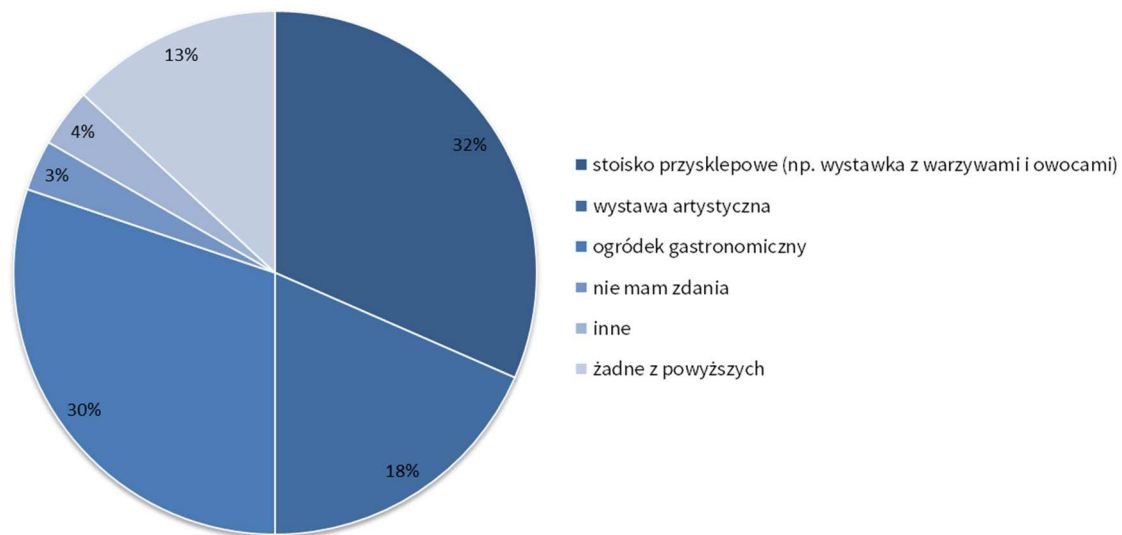


WYNIKI ANKIETY

Pytanie 2.:

Jaki element w Pani/Pana opinii może się pojawić na chodniku, nawet jeśli powoduje miejscowe zwężenie ulicy? (Proszę wybrać maksymalnie 2 odpowiedzi).

stoisko przysklepowe (np. wystawka z warzywami i owocami)	342
ogródek gastronomiczny	327
wystawa artystyczna	200
żadne z powyższych	142
inne	39
nie mam zdania	34

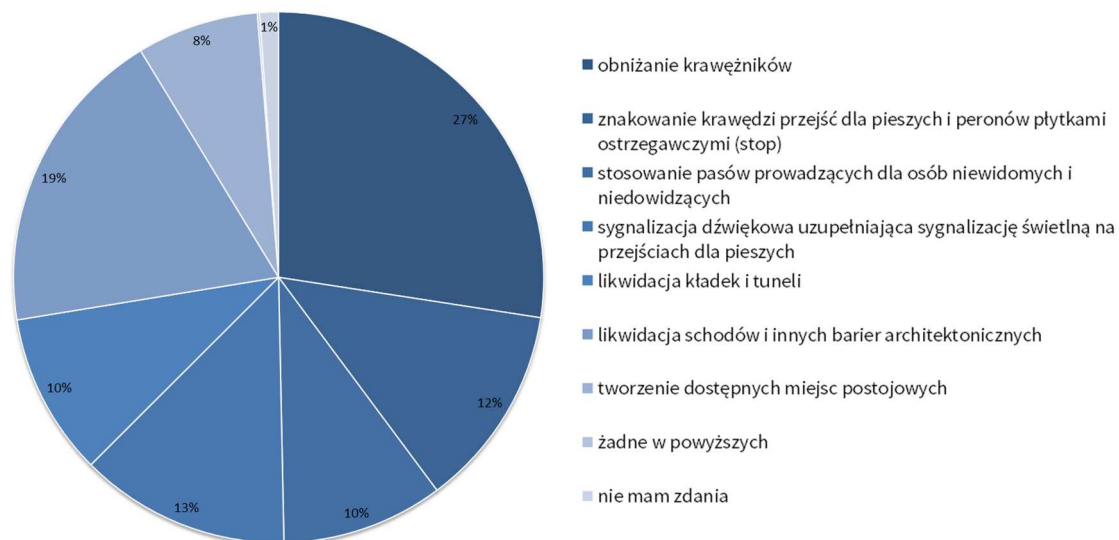


WYNIKI ANKIETY

Pytanie 3.:

Jakie działania zwiększające dostępność przestrzeni miejskich dla osób o ograniczonej sprawności powinny być według Pani/Pana obowiązkowe? (Proszę wybrać maksymalnie 8 odpowiedzi).

obniżanie krawężników	598
likwidacja schodów i innych barier architektonicznych	411
sygnalizacja dźwiękowa uzupełniająca sygnalizację świetlną na przejściach dla pieszych	280
znakowanie krawędzi przejść dla pieszych i peronów płytkami ostrzegawczymi (stop)	270
likwidacja kładek i tuneli	216
stosowanie pasów prowadzących dla osób niewidomych i niedowidzących	215
tworzenie dostępnych miejsc postojowych	162
nie mam zdania	25
żadne w powyższych	3

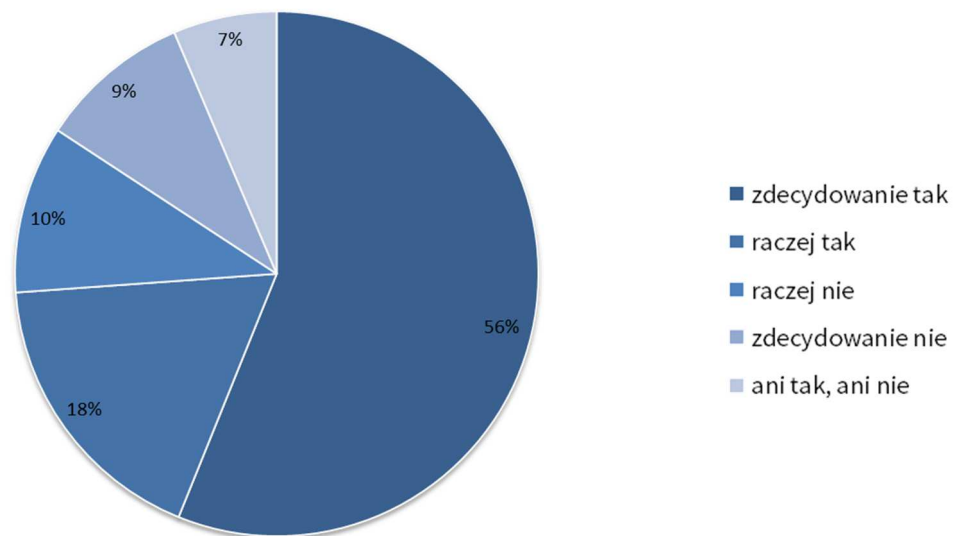


WYNIKI ANKIETY

Pytanie 4.:

Czy – biorąc pod uwagę korzyści wynikające z obecności zieleni w przestrzeni miasta – zgodziłaby się Pani / zgodziłby się Pan, aby co piąte miejsce parkingowe zawsze przeznaczać na posadzenie drzewa? (Proszę wybrać 1 odpowiedź)

zdecydowanie tak	395
raczej tak	125
raczej nie	73
zdecydowanie nie	66
ani tak, ani nie	45

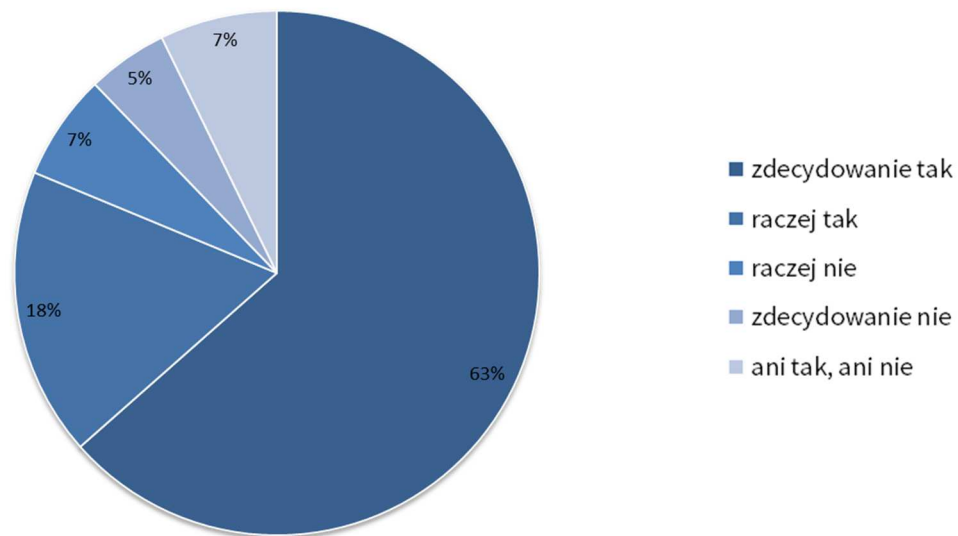


WYNIKI ANKIETY

Pytanie 5.:

Czy uważa Pani/Pan, że zastawianie i niszczenie chodników przez parkujące samochody jest we Wrocławiu istotnym problemem i miasto powinno w większym stopniu chronić przestrzeń przeznaczoną dla pieszych? (Proszę wybrać 1 odpowiedź)

zdecydowanie tak	447
raczej tak	125
ani tak, ani nie	51
raczej nie	46
zdecydowanie nie	35

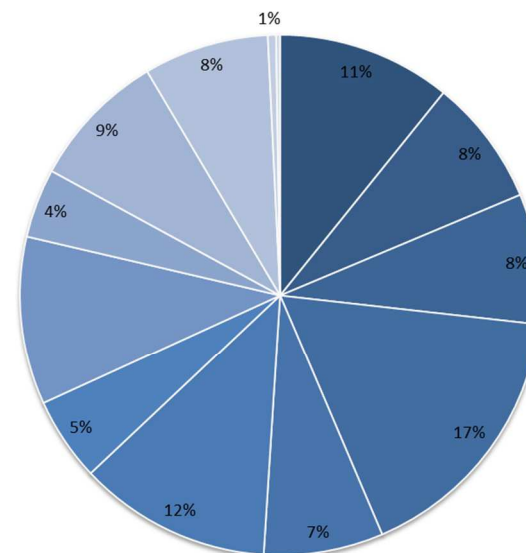


WYNIKI ANKIETY

Pytanie 6.:

Standardy są narzędziem realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności. Jakie zadania według Pani/Pana powinny spełniać w pierwszej kolejności? (Proszę wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi).

ochrona przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele (np. parkowanie)	333
zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta	237
zapewnienie przyjaznych i bezpiecznych dojazdów do przystanków transportu zbiorowego	214
rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszego	207
dbanie o odpowiedni standard i estetykę nawierzchni chodników	169
zapewnienie pieszym poczucia bezpieczeństwa	160
zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych	156
dostosowanie sygnalizacji świetlnej do potrzeb wszystkich pieszych	154
zapewnienie dostępności przestrzeni wszystkim, niezależnie od ich stopnia sprawności psychofizycznej	147
preferowanie w obrębie skrzyżowań i węzłów komunikacyjnych przejść w poziomie terenu	103
powiększanie stref dla pieszych	85
żadne z powyższych	10
nie mam zdania	5



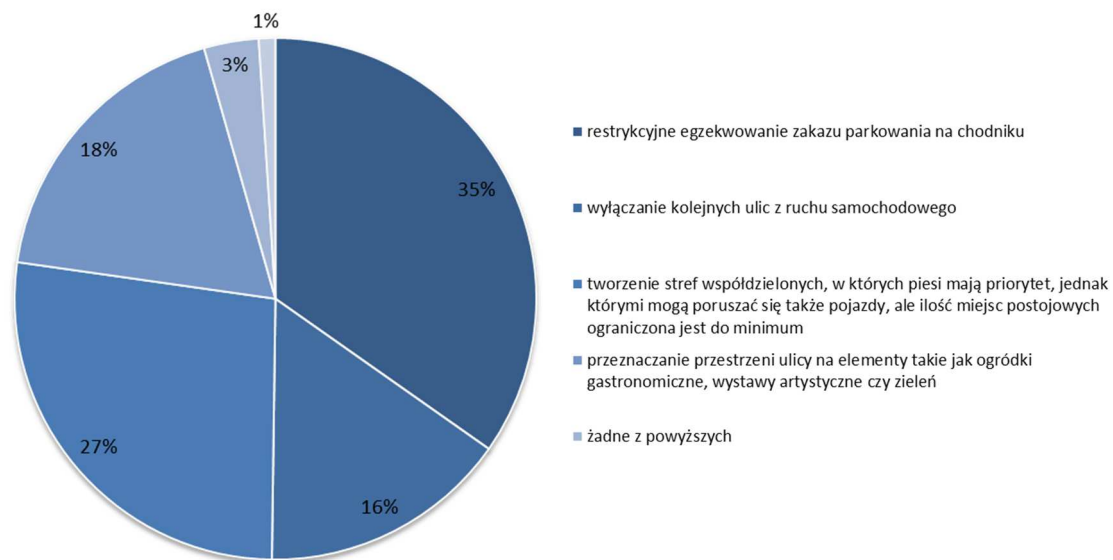
- zapewnienie przyjaznych i bezpiecznych dojazdów do przystanków transportu zbiorowego
- zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników i przejść dla pieszych
- zapewnienie pieszym poczucia bezpieczeństwa
- ochrona przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele (np. parkowanie)
- zapewnienie dostępności przestrzeni wszystkim, niezależnie od ich stopnia sprawności psychofizycznej
- zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta
- preferowanie w obrębie skrzyżowań i węzłów komunikacyjnych przejść w poziomie terenu
- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszego
- powiększanie stref dla pieszych
- dbanie o odpowiedni standard i estetykę nawierzchni chodników
- dostosowanie sygnalizacji świetlnej do potrzeb wszystkich pieszych
- żadne z powyższych
- nie mam zdania

WYNIKI ANKIETY

Pytanie 7.:

W jaki sposób Pani/Pana zdaniem powinien być realizowany priorytet pieszych w centrum? (Proszę wybrać maksymalnie 3 odpowiedzi).

restrykcyjne egzekwowanie zakazu parkowania na chodniku	472
tworzenie stref współdzielonych, w których piesi mają priorytet, jednak którymi mogą poruszać się także pojazdy, ale ilość miejsc postojowych ograniczona jest do minimum	367
przeznaczenie przestrzeni ulicy na elementy takie jak ogródki gastronomiczne, wystawy artystyczne czy zieleń	249
wyłączanie kolejnych ulic z ruchu samochodowego	210
żadne z powyższych	46
nie mam zdania	14

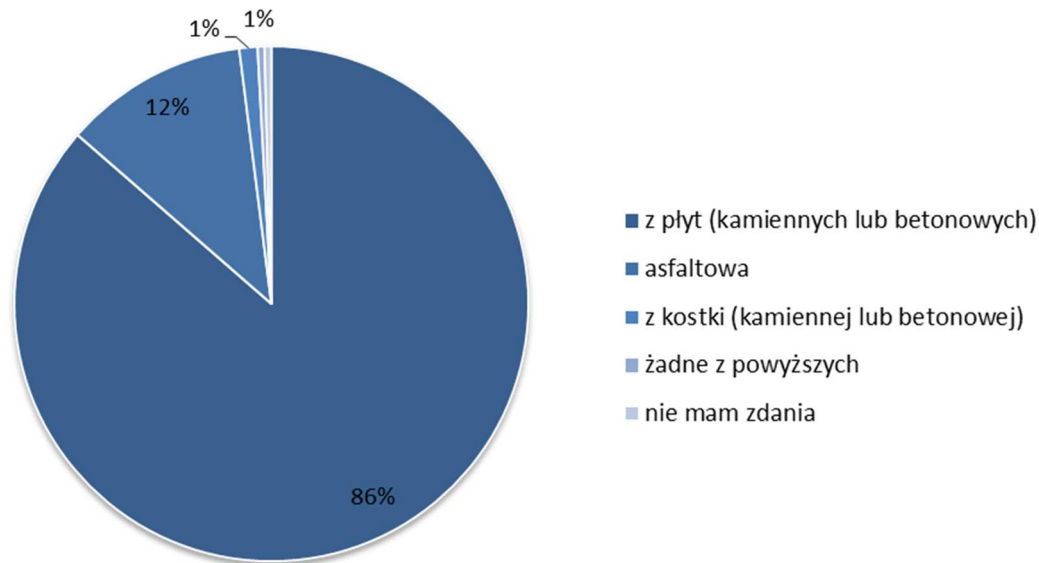


WYNIKI ANKIETY

Pytanie 8.:

Jaka Pani/Pana zdaniem powinna być podstawowa nawierzchnia wrocławskich chodników? (Proszę wybrać 1 odpowiedź).

z płyt (kamiennych lub betonowych)	604
asfaltowa	81
z kostki (kamiennej lub betonowej)	8
żadne z powyższych	3
nie mam zdania	3



Pytanie 9.:

Jeśli ma Pani/Pan inne uwagi dotyczące projektu Wrocławskich Standardów kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznym pieszym prosimy o podzielenie się nimi. (Pole nieobowiązkowe).

Na pytanie otwarte odpowiedziało łącznie 183 osoby.

Ich opinie, wnioski i uwagi zamieszczono w kolejnym rozdziale: „Zgłoszone wnioski”.

ANKIETA - WNIOSKI

Otrzymano ponad 700 wypełnionych ankiet. Ponad połowę respondentów stanowiły osoby w wieku 26-39 lat (59%).

W większości były to osoby poruszające się pieszo, rowerem lub środkami komunikacji zbiorowej (77%).

Najważniejsze dla tworzenia przestrzeni miejskiej przyjaznej pieszym w opinii respondentów są kolejno:

- 1) ochrona przed nielegalnym parkowaniem,
- 2) jakość nawierzchni chodników,
- 3) krótsze oczekiwanie na przejściach z sygnalizacją.

Akceptowane jest zajęcie chodnika przez stoisko przysklepowe, ogródek gastronomiczny i wystawę artystyczną.

Do najbardziej oczekiwanych działań zwiększających dostępność przestrzeni miejskich należą:

- 1) obniżanie krawężników,
- 2) likwidacja schodów i barier architektonicznych.

Ponad połowa ankietowanych (56%) zgadza się na przeznaczenie co piątego miejsca parkingowego na posadzenie drzewa.

Większość (63%) uważa, że nielegalnie parkujące samochody są istotnym problemem dla mieszkańców Wrocławia.

Do najważniejszych zadań związanych z realizacją *Wrocławskiej Polityki Mobilności* zaliczone zostały kolejno:

- 1) ochrona przestrzeni przeznaczonych dla pieszych przed zajmowaniem ich na inne cele (np. parkowanie),
- 2) zapewnienie priorytetu ruchu pieszego w centrum miasta,
- 3) zapewnienie przyjaznych i bezpiecznych dojazdów do przystanków transportu zbiorowego,
- 4) rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu pieszego.

Priorytet pieszych w centrum powinien być realizowany przede wszystkim przez: restrykcyjne egzekwowanie zakazu parkowania na chodniku oraz tworzenie stref współdzielonych, w których piesi mają priorytet, mogą poruszać się także pojazdy, ale ilość miejsc postojowych ograniczona jest do minimum.

Prawie wszyscy (86%) uważają, że podstawowa nawierzchnia chodników powinna być wykonywana z płyt kamiennych lub betonowych.

ANKIETA - WNIOSKI

Obok zebrano w grupach tematycznych te uwagi, które sygnalizują potrzebę interwencji lub kierunki ewentualnych zmian w działaniach wydziałów i instytucji miejskich.

Wśród uwag zgłaszanych przez mieszkańców największą ich część dotyczy sygnalizacji. Większość respondentów uważa za nieprzyjazny dla pieszych zbyt długi czas oczekiwania na sygnał zielony. Problem ten powiększa się jeszcze bardziej z powodu projektowania sygnalizacji, która dzieli przejście na drugą stronę ulicy na kilka odcinków, zaburzając płynność ruchu i dodatkowo wydłużając czas przejścia. Ze względu na dużą liczbę zgłaszanych uwag i wniosków, wskazane jest przeprowadzenie gruntownej analizy funkcjonowania ITS, w tym, czy i w jakim stopniu *Wrocławska Polityka Mobilności* ma odzwierciedlenie w przyjętych dla ITS zadaniach.

Krótsze długości cyklu są korzystne dla ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów transportu publicznego (pod warunkiem objęcia pojazdów nadzorem w całej sieci, a nie punktowo na danym skrzyżowaniu). Dłuższe cykle sprzyjają płynności ruchu samochodów. Na podstawie obserwacji aktualnej sytuacji na wrocławskich ulicach można założyć, że system sterowania ruchem jest skupiony głównie na poprawie efektywności wykorzystania dróg dla przepływu pojazdów. W ramach działań podejmowanych dla rozwoju ruchu pieszego należy rozważyć wprowadzenie nowoczesnych strategii sterowania ruchem i zarządzania popytem na transport, a wszystko to, w celu poprawy warunków ruchu pieszego.

INTERWENCJE

1. Doposażenie dróg pieszych w miejsca do siedzenia i kosze na śmieci.
2. Więcej zieleni i drzew (brakuje na Żeromskiego, Rydygiera, Oleśnickiej, Roosevelta, Pobożnego).
3. Optymalizacja przebiegu dróg pieszych dla skracania dystansów.
4. Lokalizacja przejść dla pieszych tak, by skracać dystanse do celów podróży (brak na Legnickiej przy Młodych Techników).
5. Szerokość azylu na Różyckiego zbyt mała - blisko szkoła, klasa się nie mieści.
6. Poprawa jakości chodników: odpowiednia szerokość, równa nawierzchnia (Maślice, Lipa Piotrowska, Świniary).
7. Ochrona chodników przed parkowaniem: niezastawianie przejść, ścieżek rowerowych, bram wjazdowych, terenów zielonych, wprowadzenie większych kar za bezprawne parkowanie i konsekwentne egzekwowanie kar.
8. Organizacja ruchu: likwidacja tam gdzie niepotrzebne oraz ustawienie cyklu sygnalizacji zorientowane na komfort pieszego (krótki czas oczekiwania na zielone, przejście za jednym razem przez wszystkie pasy ruchu, czas „zielonego” wystarczający na przejście osób o mniejszym stopniu sprawności). Zgłaszane potrzeby poprawienia sygnalizacji w lokalizacjach: przystanek „most Grunwaldzki”, Bardzka, Ślężna/Sudecka, Karkonoska/Turniejowa, Braniborska, Grabiszyńska, Jedności Narodowej, Żeromskiego/Daszyńskiego, Powstańców Śląskich/Orla, Piłsudskiego, Wyszyńskiego, Traugutta, plac Wróblewskiego, plac Legionów, niepotrzebna sygnalizacja Prusa/Nowowiejska, niepotrzebna sygnalizacja prawoskręty Klecińska/Powstańców Śląskich, Bardzka/Krynicka, Wyszyńskiego/Purkyniego.
9. Poprawa jakości dróg rowerowych: więcej dróg rowerowych, wydzielanie dróg rowerowych dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów, zapewnienie ciągłości dróg rowerowych, oznaczenie tras i informacja turystyczna.
10. Poprawa atrakcyjności transportu publicznego: częstotliwość kursowania, punktualność, czystość, dostępność dla niepełnosprawnych, park&ride.

ZGŁOSZONE WNIOSKI

Uwaga: pisownia oryginalna, według wpisów będących odpowiedzią na pytanie otwarte. Korygowano jedynie pisownię polskich znaków oraz oznaczano kolejne wnioski, jeżeli w opinii zawarto więcej niż jeden.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
<p>(1)Wyrzucenie rowerzystów i samochodów z chodników. Pierwsi terroryzują pieszych w ich strefie przemieszczania, drudzy bardzo skutecznie blokują strefę przejścia na chodnikach. (2)Myślę, że problem parkowania mogłyby rozwiązać parkingi podziemne dostępne w wielu lokalizacjach. Tak wiem, są to duże koszty ale i tak wcześniej lub później musimy do tego dojść bo inaczej nikt w naszym mieście nie będzie zadowolony z funkcjonujących rozwiązań.</p>	<p>1. Postulat, na który odpowiadają standardy z rozdziałów 2.1 i 4.4. 2. Rozwiązanie nie będące przedmiotem opracowania.</p>
<p>Przejście na przystanek "most Grunwaldzki" od strony kampusu grunwaldzkiego ma źle dostosowany cykl świateł. Czekając na światłach można obejrzeć nawet 3 autobusy które podjeżdżają i odjeżdżają i nie zdążyć na żaden.</p>	<p>Wnioski przekazane do Wydziału Inżynierii Miejskiej. <i>Standardy</i> są zbiorem wytycznych projektowych dla całego miasta a nie zbiorem indywidualnych projektów. Każdą sytuację podobną do opisanych w uwagach należy rozpatrywać indywidualnie, uwzględniając konkretne uwarunkowania ruchu. Ogólne zalecenia wskazane w standardach (rozdział 3.3.) są jednak takie, aby w obrębie skrzyżowania ułatwiać ruch pieszy oraz (rozdział 3.1.) aby dojście do przystanków było wygodne i bezpieczne.</p>
<p>Proszę zrobić coś ze światłami na Bardzkiej! Starsze osoby, żeby pokonać to skrzyżowanie muszą nieraz poświęcić na to kwadrans! A i osoby całkowicie sprawne, nawet łamiąc prawo (!), nie obejdą dookoła tej krzyżówki w mniej niż 7 minut.</p>	
<p>Chciałbym zwrócić uwagę na przejście dla pieszych na ulicy Ślężnej przy skrzyżowaniu z Sudecką Idąc od strony wiaduktu po stronie sklepu z bagażnikami w kierunku parku nie ma możliwości przejścia przez obie jezdnie Ślężnej . Światło dla samochodów w kierunku miasta trwa ponad 50 sekund a piesi mają mniej niż 10 sekund a jeżdżą tam często rodziny z dziećmi na rowerach i wózkach do parku. Identyczny problem jest na światłach na skrzyżowaniu Karkonoska -turniejowa , zwycięska - bardzo krótka faza szczególnie na jezdni w stronę miasta.</p>	
<p>Najistotniejsza sprawa dotyczy zbyt krótkiego zielonego światła na przejściach dla pieszych. Przykładem jest m.in przejście przy ul. Braniborskiej na wysokości Lidla i stacji paliw Statoil. Ledwo światło się zapali i po kilku sekundach już jest czerwone. Trzeba iść bardzo szybko. Może miasto dba o naszą kondycje...</p>	
<p>wydłużyć cykl świateł dla pieszych na Grabiszyńskiej (FAT). W chwili obecnej idąc wysiadając z tramwaju na Hallera czeka się jedno światła aby przejść na stronę przy BP a pokonanie kolejnych dwóch przejść w kierunku ul. Ostrowskiego wymaga odczekania jeszcze jednych świateł.</p>	
<p>Zmiana czasu oczekiwania na światło zielone w miejscach, gdzie zielone włącza się po wciśnięciu przycisku (powiązać zmianę z sąsiednimi światłami dla samochodów. Przykład przy szkole podstawowej nr 78 na ulicy Jedności Narodowej. Różny czas oczekiwania na światła, z reguły ponad</p>	

<p>minutę (sporo ponad minutę), podczas gdy auta i tak mają czerwone na kolejnych dwóch skrzyżowaniach (Żeromskiego i Daszyńskiego). Dochodzi do sytuacji, że auta przestają jechać, ludzie czekając już przynajmniej 40 sekund przechodzą na czerwonym (nic nie jedzie), a jak przejdą to ruszają auta i dojeżdżając do świateł zatrzymują się, gdyż jest zielone dla pieszych. Ale pieszych już tam dawno nie ma. Często obserwowane przeze mnie zjawisko w tym miejscu. Światła te powinny być zielone dla pieszych w tym samym momencie, jak przy Daszyńskiego i Żeromskiego, jeśli zostaną wcześniej uruchomione przyciskiem.</p>	
<p>Absolutnym priorytetem powinno być wydłużenie cykli świetlnych dla pieszych na skrzyżowaniach oraz jednoczesne zapalenie zielonych świateł na ulicach dwujezdniowych. Obecnie przejście przez np. ul. Powstańców Śląskich w pobliżu skrzyżowania z ul. Orlą jest gehenną trwającą nawet kilka minut! Zielone światło dla pieszych na jezdni wschodniej zapala się na 4-5 sekund i nie jest zupełnie zsynchronizowane z pozostałymi dwoma etapami przejścia (torowisko i jezdnia zachodnia). Podobna sytuacja występuje w wielu innych miejscach -- np. Ślężna / Armii Krajowej. Na dodatek, w niektórych miejscach lepiej przechodzi się w jedną stronę, z powrotem jest bardzo trudno (np. Powstańców Śląskich / Waligórskiego).</p>	
<p>Przykładem powinna być... WARSZAWA. Tam zapalają się światła dla pieszych na wszystkich jezdniach jednocześnie! Ponadto cykl świetlny zielony trwa często ok. 60-90 sekund -- wystarczy czasu nawet dla osób starszych lub niepełnosprawnych, które nie muszą uciekać przed ruszającymi samochodami. Nie widać przy tym dramatycznych korków wywołanych przez wydłużone, SENSOWNE cykle zielonych świateł dla pieszych. Pytanie -- jeśli u nich się da, to dlaczego nie u nas?</p>	
<p>Powinno się zwrócić uwagę na dostosowanie długości światła zielonego dla pieszych do ilości osób przechodzących (ul. Piłsudskiego przy Dworcu Głównym), ustawienie świateł tak, aby piesi nie musieli biec przez przejście (ul. Wyszyńskiego między Muzeum Narodowym a Urzędem Wojewódzkim), generalnie - dostosowanie świateł do ruchu pieszego.</p>	
<p>(1)Zdecydowanie należy przyrzeć się i poprawić cykle świetlne na niektórych skrzyżowaniach, bo zielone pali się zbyt krótko. Drugą sprawą jest problem z poruszaniem się po dużych skrzyżowaniach (FAT, pl. Legionów), gdzie cykle zielonych dla pieszych są zbyt krótkie i niesynchronizowane ze sobą (2)Przejście z jednego przystanku komunikacji miejskiej na drugi trwa zbyt długo. (3)Jeśli chodzi o parkowanie, to uważam że można dopuścić parkowanie na części chodnika, natomiast konieczny jest nadzór i egzekwowanie przepisów odnośnie ilości miejsca pozostawionego dla ruchu pieszego oraz niezastawiania przejść dla pieszych, czy bram wjazdowych. Głównie dotyczy to uliczek poza ścisłym centrum.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Postulat, na który odpowiadają standardy z rozdziału 3.3. 2. Postulat, na który odpowiadają standardy z rozdziałów 3.1. i 3.3. 3. Parkowanie na chodnikach jest dopuszczone, ale zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1., a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.

<p>Szybka, czysta, punktualna i często jeżdżąca komunikacja z naciskiem na rozwój transportu szynowego.</p>	<p>Postulat, na który odpowiada rozdział1. Bardziej szczegółowe wytyczne wychodzą poza zakres opracowania.</p>
<p>Przejścia dla pieszych powinny się pojawiać tam, gdzie są sklepy / lokale z jednej strony ulicy a z drugiej domy mieszkalne. Przykładem jest róg ulicy Olszewskiego i Siemiradzkiego gdzie znajduje się sklep spożywczy. Aby się do niego dostać z wieżowców przy ul. Kazimierskiej trzeba albo nadłożyć dobry kawałek aby przejść po pasach przy przystanku tramwajowym Piramowicza albo przejść nielegalnie przez Olszewskiego na wysokości sklepu (Olszewskiego 17a).</p>	<p>Postulat, na który odpowiada rozdział3.3. Rozwiązania indywidualne wymagają uwzględnienia lokalnych uwarunkowań ruchu, co wykracza poza zakres <i>Standardów</i>, jako zbioru wytycznych projektowych dla całego miasta.</p>
<p>Intensyfikacja działań straży miejskiej w zakresie karania za nieprawidłowe parkowanie nie tylko na chodnikach czy w miejscach zakazanych ale również na terenach zielonych i ścieżkach rowerowych. Przykład partyzantki i złotego punktu dla SM - okolice Green Towers. Partyzantka w parkowaniu szkodzi wszystkim - pieszym, rowerzystom i kierowcom</p>	<p>Wniosek przekazano Straży Miejskiej. Choć zdaniem autorów jest on słuszny, to jednak nacisk na służby odpowiedzialne za utrzymanie ładu, wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>
<p>W ostatnich latach dostrzegam dużo pozytywnych zmian w zakresie przyjazności miasta, na trasach, które pokonują ja oraz rodzina, pojawiają się wygodne obniżenia krawężników, pojawiają się drogi rowerowe, co bardzo doceniam jako alternatywę dla samochodu, choć w dalszym ciągu obawiałabym się jeździć rowerem, gdyż część trasy niewątpliwie przebiega ulicami, a jako wieloletni kierowca-obszernik wiem, jak traktowani są oni przez samochody, a życie i zdrowie, w tym psychiczne, są dla mnie zbyt ważne, by odważyć się na ruch rowerem w mieście. (1)Dlatego chodzę na długości 2-3 przystanków, bo 3 zł za parę minut jazdy to za dużo. (2)Bardzo brak miejsc wzdłuż szlaków pieszych, gdzie można by przysiąść choćby odpocząć 3 minuty. Im jestem starsza i mam starszą rodzinę, tym bardziej to dostrzegam. Brakuje koszy na śmieci. Dostrzegam też niedogodności, których nie da się rozwiązać wg urzędników "bo się nie da" typu (3)trudne dojścia do przystanków, naokoło, z nadkładaniem drogi, nielogiczne, ignorowanie naturalnie wytworzonych szlaków pieszych i tworzenie przejść nie tam, gdzie chodzą ludzie, tylko jak ktoś przy biurku narysował sobie na planie.</p>	<p>1. Ustalenie wysokości opłat za przejazd komunikacją publiczną wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>. Problem dostępności transportu zbiorowego został poruszony w rozdziale 1. 2. Postulat, na który odpowiada rozdział2.4. 3. Postulat, na który odpowiadają standardy z rozdziałów2.1. i 3.1.</p>
<p>Utworzenie zielonej fali na przejściach dla pieszych, na których wymagane jest pokonanie kilku odcinków (typu jezdni-torowisko-jezdni). Wydłużenie zielonego światła na większości przejść w centrum miasta.</p>	<p>Postulat, na który odpowiada rozdział3.3.</p>
<p>Chodniki zwykle są wystarczająco szerokie, ale ZAWSZE zastawione przez auta oraz co jest konsekwencją parkowania na nich, dziurawe/nierówne/krzywe/ z ubytkami itd. Także po pierwsze należałoby ograniczyć parkowanie na chodnikach, ewentualnie tam gdzie naprawdę "musi" coś stać, fizyczne ograniczenie wjeżdżania na strefę pieszą (stupki, krawężniki), tak aby pieszy mógł wygonie iść chodnikiem z płyt a nie opaską zwykle z kostki źle ułożonej i wypadającej (Świętokrzyska, zapraszam)</p>	<p>Postulat, na który odpowiadają standardy z rozdziałów2.1. i 4.4.</p>

<p>Podstawowym problemem w komunikacji pieszej we Wrocławiu są światła. Jest ich za dużo np. Prusa-Nowowiejska - spokojne skrzyżowanie z minimalnym ruchem, wcale nie zwiększa to bezpieczeństwa - zniecierpliwiony pieszy przechodzi i tak przez jezdnię na czerwonym jak czeka w nieskończoność. Tak, wiem, szkota jest obok, ale bez przesady - nie zamykajmy się w pozornie szczelnej bańce bezpieczeństwa, która tak na prawdę może tylko to bezpieczeństwo pogarszać.</p> <p>Te światła, które faktycznie są sensowne działają w bezsensownie długich cyklach - nawet 120s! Co z tego, że pieszy ma aż 25% czasu, czyli 30s, skoro jak przyjdzie chwilę za późno to musi czekać 90s. Myślenie, że takie coś jest dla pieszych dobrym rozwiązaniem jest naiwne. Konieczne jest upraszczanie skrzyżowań, zwężanie jezdni (szybszy czas ewakuacji pieszego) i DRASTYCZNE skracanie cykli.</p> <p>Skrzyżowania są często przekombinowane - każdy kierunek musi mieć swój sygnalizator i swój osobny czas na jazdę. Wyjątkowym brakiem logiki charakteryzują się bezkolizyjne prawoskręty - przykładowo ul Klecińska, Powstańców Śląskich, Bardzka-Krynicka albo Wyszyńskiego-Purkyniego. Jakoś na rondzie Regana pieszy może przejść przez jezdnię, a kierowca skręcać w tym samym czasie w prawo, dlaczego tam nie? Tracą i piesi i kierowcy - piesi nie mogą przejść przez pustą ulicę, kierowcy nie mogą wjechać na puste skrzyżowanie. Dajcie trochę wiary, że nie każdy za kółkiem w takiej sytuacji będzie rozjeżdżał pieszych na przejściu, a tych którzy powodują niebezpieczne sytuacje wyłapywać (kamery ITSu nie muszą być tylko częścią systemu machinevision na potrzeby sterowania ruchem).</p> <p>Przejścia przez torowiska - temat rzeka jak je można polikwidować zgodnie z przepisami i rozporządzeniami o ich stawianiu.</p> <p>Przemierzając się przez miasto pieszo unikam jak ognia sygnalizacji. Potrafię nadłożyć drogi i czasu, by uniknąć skrzyżowania ze światłami, bo samo czekanie na pustym skrzyżowaniu jest denerwujące.</p>	<p>Postulaty wcześniej uwzględnione, szczegółowo opisane w rozdziale 3.3.. Sposoby organizacji przestrzeni przyszkolnych opisano w rozdziale 4.2.. a dojścia do przystanków w rozdziale 3.1.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Będąc często za granicą, nawet w krajach uważanych za restrykcyjne pod względem egzekucji przepisów prawa (Niemcy, Norwegia) widać, że piesi lub rowerzyści "naginając" przepisy, np. przechodząc na czerwonym świetle, nie są za to karani, o ile nie stwarzają zagrożenia. U nas straż miejska czyhająca na takich ludzi na skrzyżowaniach jest powszechnym widokiem. Każdego odwiedzającego mnie gościa zza granicy muszę przed nimi ostrzegać. Z kolei akcje takie jak wlepianie mandatów ludziom podjeżdżającym chodnikiem do stojaka rowerowego systemu roweru miejskiego wystawiają wręcz nasz kraj i nasze miasto na śmieszność. Prosiłbym więc o zdroworozsądkowe podejście do pieszych i rowerzystów. Jeśli ktoś wbiega na czerwonym świetle pod koła samochodu - należy mu się mandat. Jeśli przechodzi przez jezdnię na czerwonym świetle o godzinie 23 nie wadząc innym - proszę zostawić go w spokoju.</p>	<p>Wpływ na Służby odpowiedzialnej za utrzymanie ładu wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>
<p>Wprowadzenie minimalnego czasu trwania świateł wystarczającego do przejścia przez nie średnio sprawnej osoby. W tej są skrzyżowania, na których jako zdrowy dorosły człowiek muszę przebiegać, żeby zdążyć przed czerwonym światłem. Zapewnienie łatwego dostępu dla pieszych niezależnie od ich sprawności. Wprowadzenie parytetu na światłach dla pieszych a nie samochodów.</p>	<p>Postulat, na który odpowiadają standardy z rozdziału 3.3. Zgodnie z prawem, sygnał zielony zezwala na wejście za sygnalizator, ale nie oznacza, że z przejścia należy zejść przed pojawieniem się sygnału czerwonego.</p>
<p>1) Bardzo złym zjawiskiem jest organizacja przejść dla pieszych gdzie występuje kilka poważnych niedogodności.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Często przejście na drugą stronę jest dwuetapowe. 2. Światła świecą się za krótko. 3. Brak pasów dla niektórych kierunków (stron skrzyżowania) i fizyczne blokady zmuszające do przechodzenia dookoła skrzyżowania (zamiast bezpośrednio na drugą stronę), wyłączenie w celu poprawienia przepustowości ruchu samochodowego. 4. Brak przejść typu X (po skosie - to jedynie sugestia że da się inaczej). <p>2) Na przejściach tramwajowych można by często po prostu zrobić światła ostrzegawcze - pomarańczowe - mrugające. Jedynie na tych trasach gdzie ruch jest duży i z wielu kierunków można zostawić światła czerwono/zielone. Ludzie ignorują światła które nie mają sensu.</p> <p>3) Więcej pełnowymiarowych drzew i trawników odebranych samochodom - cień i wyciszenie plus estetyka.</p>	<p>1) Postulaty, na które odpowiadają standardy z rozdziałów 3.1., 3.2. oraz 3.3.</p> <p>2) Nie istnieje sygnalizacja dla pieszych w postaci światła żółtego migającego. <i>Standardy</i> sugerują stosowanie sygnału zielonego zawsze gdy do przejścia nie zbliża się pojazd komunikacji zbiorowej (wykrywanie automatyczne).</p> <p>3) Postulat, na który odpowiadają standardy z rozdziałów 2.1. oraz 5.1.</p>
<p>zielone światło dla pieszych jest we Wrocławiu zdecydowanie za krótkie, mieszkałem w wielu miastach, Warszawie, Łodzi, Poznaniu, Wrocławiu, Londynie, Sztokholmie, ale tu we Wrocławiu trzeba biec żeby zdążyć, czeka się na zielone długo i zapala się tylko na kilka sekund. Jest to szokujące dla mnie i niezrozumiale. Należy to zmienić.</p>	<p>Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 3.3.. Zgodnie z prawem, sygnał zielony zezwala na wejście za sygnalizator, ale nie oznacza, że z przejścia należy zejść przed pojawieniem się sygnału czerwonego.</p>

<p>(1) Miasto należy traktować całościowo. Polityka pieszych, polityka komunikacji zbiorowej, polityka rowerowa itd., to pomyłka. Miasto powinno być dostępne dla wszystkich w podobnym zakresie. Robicie podstawowe błędy, które potem chcecie naprawiać "polityką". (2) Nie dzielcie mieszkańców, myślcie o tym, że każdy z nas jest pieszym, kierowcą, rowerzystą zależnie od potrzeb, sytuacji itd. (3) Nie generujcie ruchu dając pozwolenia na kolejne, gigantyczne galerie! (4) Po prostu myślcie!</p>	<p>(1) Wrocławska Polityka Mobilności obejmuje wymienione elementy. (2) Uwzględniono. (3) Wniosek wykracza poza zakres <i>Standardów</i>. (4) Uwzględniono.</p>
<p>(1) dostosowanie transportu miejskiego do potrzeb pieszych, zwiedzających, przyjezdnych i niepełnosprawnych. Brak połączeń komunikacyjnych w mieście i w jego granicach np. nie ma możliwości dojazdu jednym autobusem z lotniska do Leśnicy, autobusy jeżdżą za rzadko i spóźniają się, uniemożliwia to chociażby wyjścia rekreacyjne do miasta i poza nie na spacer na peryferie miasta. (2) Ścieżki rowerowe w mieście są nieoznaczone, kończą się nigdzie !!!!, są źle wykonane (zbyt wysokie krawężniki). a poza miastem np. las mokrzański, dolina rzeki bystrzycy nie ma żadnego oznaczenia że są to ścieżki rowerowe. (3) Poza tym nie ma oznaczeń w środku miasta jak dojść do głównych atrakcji turystycznych (ratusz, rynek, filharmonia itd.) i zwiedzającym ciężko się odnaleźć w naszym mieście.</p>	<p>(1) Postulat wykracza poza zakres standardów. Wniosek przekazano do Wydziału Transportu. (2) Postulat wykracza poza zakres standardów. Wniosek przekazano do Oficera Rowerowego. (3) Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 2.4.</p>
<p>Przestrzeń Miejska ma być kształtowana w równym stopniu dla pieszych i ruchu kołowego. Wszelkie problemy są wynikiem niewłaściwej kultury użytkowania przez jednych i drugich. Kształtowanie przestrzeni bez kształtowania kultury jej użytkowania to działanie skazane na porażkę. To nie poprzez zakazy czy bariery lub znakowanie powierzchni można kształtować jej sposób użytkowania ale tylko świadomość pieszych, rowerzystów i kierowców co do konieczności "symbiozy" jest w stanie zapewnić właściwy standard dla kształtowania przestrzeni miejskich.</p>	<p>Brak wniosku.</p>
<p>Dlaczego poza centrum Wrocławia, jak są remontowane drogi to nie wykonuje się od razu, przynajmniej z jednej strony jezdni przynajmniej asfaltowego pobocza dla pieszych i rowerzystów? Można by było tak robić...</p>	<p>Postulat zgodny z założeniami <i>Standardów</i> opisanymi w rozdziale 1.</p>
<p>(1) Należy stworzyć jakieś regulacje miejscowe i wybrać firmę, która będzie wywozić 20 km za miasto samochody parkujące nieprawidłowo. Blokada na kole czy mandat do niektórych w ogóle nie trafiają, ale jak raz taki kierowca będzie musiał się pofatygować gdzieś, gdzie nie ma jak dotrzeć, to się zastanowi co robi. Jeśli nie ma takich możliwości prawnych - należy lobbować za ich wprowadzeniem.</p> <p>(2) I dodatkowo - egzekucja poprawnego parkowania nie powinna się ograniczać do słynnego "1,5 metra", ale również do drugiej części przepisu czyli ograniczania swobody ruchu pieszego. Czasem i 3 metry to za mało.</p>	<p>(1) Wpływ na Służby odpowiedzialne za utrzymanie ładu wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>. (2) Postulat wcześniej uwzględniony, opisany w rozdziale 2.1.</p>

Stosowanie tzw. zielonych chodników. W punktach gdzie są węzły przesiadkowe - tworzenie chociażby zielonych skwerów, np. Dworzec Świebodzki-tereny miejskie, teraz parkingi i nic, mogłaby być roślinność i taweczki.	Postulat zgodny z założeniami standardów opisanymi w rozdziale 5.. Wytyczne wcześniej uwzględnione w rozdziale 5.1., z zastrzeżeniem, że place i skwery powinny być wykonywane na podstawie projektów indywidualnych.
Zaniechanie projektu stworzenia przejścia dla pieszych na Legnickiej przy skrzyżowaniu na Młodych Techników bez podania konkretnego powodu. Kto i dlaczego podjął decyzję o anulowaniu planu?	Postulat wykracza poza zakres standardów. Pytanie przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej. Jednocześnie zaznaczamy, że w standardach zaleca się wykonywanie nowych przejść wyłącznie w poziomie ulicy.
Prostym i "bezbolesnym" sposobem na zwiększenie przestrzeni dla pieszych byłoby wyznaczenie miejsc parkingowych wyłącznie na jezdni lub w przeznaczonych do tego zatokach parkingowych, wystarczy odpowiednie oznakowanie i jego egzekwowanie. Poza tym trzeba projektować infrastrukturę rowerową tak, aby nie kolidowała z ruchem pieszym - przede wszystkim stojaki rowerowe i stacje roweru miejskiego powinny znajdować się przy drogach rowerowych lub przy jezdni, a nie na chodniku, jak to często ma miejsce, oraz należy unikać tworzenia ciągów pieszo-rowerowych gdy jest możliwość poprowadzenia ruchu rowerowego po jezdni lub wydzielenia DDR (jak na Kamiennej, między Borowską a Hubską).	Postulaty wcześniej uwzględnione, opisane w rozdziale 2.1.
Jest za mało miejsc parkingowych. Jeśli byłoby ich więcej, to samochody nie parkowałyby na miejscach niedozwolonych i nie utrudniały ruchu pieszych. Ale nie ma gdzie parkować, więc nie mają wyjścia.	Zasady wyznaczania miejsc postojowych opisano w rozdziałach 2.1. i 4.4..
Sugerowanie zawężania ulic pod jakieś ogródki i wystawy to absurd. Niech chodniki będą w końcu ładne i równe ale nie jakimś kosztem bo Wrocław już jest jednym wielkim korkiem, a siedzenie w ogródku pełnym spalin, bo nie ma miejsca na auta to zwyczajnie debilizm...	Postulat odrzucony. Ciągi piesze mają służyć nie tylko komunikacji, ale również tworzeniu i wzmocnieniu relacji społecznych.
Tworzenie wysepek dla pieszych na jezdniach wielopasmowych.	Wytyczne dla tworzenia azyli opisano w rozdziale 3.2.
Uważam że miasto powinno przede wszystkim postawić na sprawną i wygodną komunikację miejską. Ja bardzo staram się jeździć komunikacją zamiast samochodem ale jest to wciąż bardzo mało atrakcyjna forma transportu. Autobusy i tramwaje są zatłoczone, za rzadko jeżdżą, zimą jest w nich za zimno, latem za gorąco. Dopóki to się nie poprawi, nie ma co mówić o ograniczaniu ruchu samochodowego. Inna sprawa to nie wydawanie pozwoleń deweloperom na budowę budynków mieszkalnych tam gdzie nie można dojechać.	W pełni zgadzamy się z diagnozą opisaną w opinii. Jednak wpływ na sposób funkcjonowania transportu zbiorowego wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i> . Postulat wykonywania najpierw infrastruktury a potem budynków uwzględniono.
Chodniki graniczące w z prowadzonymi pracami budowlanymi ulegają zniszczeniu, ogrodzenie budowy często zwęża i tak wąskie przejścia.	Wytyczne dla organizacji ruchu pieszego przy terenach na których prowadzi się prace budowlane opisano w rozdziale 3.4.
Miło by było jeśli chodniki miałyby równą nawierzchnię. Obyło by się bez skrzyń i utraty obcasów. Zwróciła bym jeszcze uwagę na czystość w naszym mieście, która poza rynkiem pozostawia wiele do życzenia.	Wytyczne projektowania nawierzchni opisano w rozdziale 2.3.. Wpływanie na służby utrzymujące czystość (i bardziej ogólnie utrzymujące infrastrukturę we właściwym stanie) wykracza poza zakres <i>Standardów</i> .

<p>Zastawianie chodników przez kierowców często jest tłumaczone brakiem miejsc do parkowania w centrum, a także poza nim, a poruszanie się po mieście samochodem brakiem alternatywy dla takowego. Tymczasem okazuje się że koszty zmienne poruszania się prywatnym samochodem po mieście są relatywnie niskie, zachęcają do tego relatywnie niskie koszty parkingów w centrum (legalnych stref parkowania) oraz znikome prawdopodobieństwo konsekwencji nielegalnego i niewłaściwego parkowania. Z jednej strony rzeczywiście, komunikacja zbiorowa we Wrocławiu nie jest idealna, z drugiej jednak do braku jej sprawności przyczynia się zbyt duża liczba samochodów na drogach. Z powodu niskiego poziomu egzekucji prawa wobec kierowców parkujących w sposób niedozwolony, płatne parkingi nie cieszą się dużym popytem. Kierowcy przyzwyczaili się, że darmowe parkowanie jest ich prawem, a wszelka egzekucja prawa wobec nich jest aktem zamachu na ich wolność osobistą. Przejście kilkuset, a nawet kilkudziesięciu metrów od miejsca parkowania do miejsca docelowego, to nierzadko misja nie do wykonania. Jednak perspektywa ta zmieniłaby się, gdyby niewłaściwe parkowanie było egzekwowane z całą stanowczością: abonament parkingowy to często równowartość 1-2 mandatów za niewłaściwe parkowanie. W miastach Europy Zachodniej czy w państwach skandynawskich ponadto nierzadką praktyką jest ograniczenie czasu parkowania jednego kierowcy w jednym miejscu. Dzięki temu wymuszona jest rotacja samochodów.</p> <p>Dlatego jednym ze sposobów ograniczenia nielegalnego parkowania jest po prostu bezwzględne egzekwowanie prawa o ruchu drogowym wobec kierowców. Zmiana musi być systemowa, związana ze zwiększeniem nakładów na straż miejską (większą liczbę funkcjonariuszy), a także dążeniem do podniesienia prestiżu SM jako instytucji - jako przyjaznej obywatelowi, ale stanowczej w egzekwowaniu prawa. W ślad za tym musi iść jednak wsparcie owej instytucji ze strony władz miasta, m.in. na prawnym, merytorycznym i promocyjnym.</p>	<p>Zaznaczamy, że w pełni zgadzamy się z diagnozą opisaną w opinii. Jednak wpływ na Służby odpowiedzialne za utrzymanie ładu wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>
<p>Wrocławskie chodniki, zwłaszcza z centrum, to po prostu porażka. Większość jest z kostki, która jest po prostu niebezpieczna. Kładziona byle jak, z dziurami, krzywo. Sama kostka nie jest nawet gładka a wręcz z ostrymi wystającymi krawędziami, co w przypadku nawet niegroźnego upadku może skończyć się tragicznie. Wystarczy, że ktoś np. zemdleje i uderzy głową w taki wystający z kostki ostry róg, lub trafi na niego kolanem. Co więcej chodniki z kostki są poważną barierą dla np. wózków (w tym inwalidzkich) czy ludzi o kulach. Osoba, która te kostki wybiera (zapewne po taniości) powinna na gołych kolanach po tych chodnikach z kostki się czołgać., może wtedy by zrozumiała jak są męczące, niebezpieczne i po prostu niechlujne.</p>	<p>Wytyczne projektowania nawierzchni opisano w rozdziale 2.3.</p>
<p>Wyznaczenie ścieżek rowerowych tak aby nie funkcjonowały jako chodniki, łączenie ich z jezdnią nie chodnikami</p>	<p>Wytyczne koordynowania lokalizacji chodników względem ścieżek rowerowych opisano w rozdziale 2.1..</p>
<p>Tylko debil by wpadł na pomysł wygonienia samochodów z przestrzeni miejskiej. Liczycie na programy unijne i hajs dla zaprzyjaźnionych firm bando złodziei.</p>	<p>Brak wniosku.</p>

Zabezpieczenie ulic najczęściej i najgęściej uczęszczanych przez pieszych, czyli okolic rynku przed wjazdem pojazdów. Stosowanie PORZĄDNYCH I WYTRZYMAŁYCH słupków blokujących ruch pojazdów. Takich jak te: https://www.youtube.com/watch?v=pD0VQhWlqTM	Wytyczne organizacji ruchu pieszego w centrum opisano w rozdziale 2.1. a tworzenia stref z ograniczeniem ruchu kołowego w rozdziale 4.1 – 4.3.
Jak pokazują zdarzenia: zamach ciężarówką na promenadzie w Nicei, zamach na moście w Londynie, Times Square w Nowym Jorku, a nawet w Polsce-sopocki Monciak 2014 r., wykorzystanie pojazdu do rozjeżdżania przechodniów jest wysoce prawdopodobne. Wrocław najbardziej jest narażony na potencjalny atak na ulicy Oławskiej, Świdnickiej, Kuźniczej czyli ulic prowadzących do rynku. Aby zapewnić bezpieczeństwo pieszym i jednocześnie pozostawić Wrocław odpornym miastem na zamachy, należałoby zadbać bardziej o niedopuszczenie pojazdów do ww ulic. W tym celu jestem za wyłączeniem z ruchu ulic	Wytyczne organizacji ruchu pieszego w centrum, w tym zalecenia tworzenia stref bez samochodów, opisano w rozdziale 2.1.
Zadbać o chodniki np. dla Jerzmanowa strasznie ich brakuje	Wytyczne organizacji ruchu pieszego w obszarach zabudowy ekstensywnej i na peryferiach opisano w rozdziale 2.1.
Proszę kontynuować usprawnianie miasta - likwidacja niepotrzebnych sygnalizacji świetlnych - udroźnianie sygnalizacji (możliwość pokonania ulicy w ramach jednego cyklu zielonych świateł) - likwidacja kładek i tuneli - usunięcie z chodników parkujących samochodów (przede wszystkim parkujących nielegalnie - odholowanie; jak i parkujących obecnie legalnie - zmiana oznakowania, oddzielenie słupkami)	Postulaty wcześniej uwzględnione, opisane w rozdziałach 3.3. (sygnalizacja), 2.1. i 4.4. (wyznaczanie miejsc do parkowania i ochrona chodników przed parkowaniem).
Przejście przez każdą dwujezdniową drogę (z sygnalizacją świetlną) we Wrocławiu, odbywa się na 2 razy. Powoduje to dwukrotny wzrost czasu oczekiwania na przejście. W Warszawie, przejście np. przez aleję Wilanowską (2 pasy ruchu + torowisko tramwajowe + pas zieleni) odbywa się na 1 raz (zielone światło dla pieszych świeci się na wszystkich sygnalizatorach). Czyli jednak można tak ustawić światła by piesi przechodzili całą szerokość drogi na raz.	Postulat zgodny z założeniami standardów i uwzględniony wcześniej w rozdziale 3.3.
Przy każdej ulicy powinny być chodniki, jest dużo nowych osiedli gdzie położony jest tylko asfalt, a chodników brak.	Uwzględniono wcześniej w wytycznych organizacji ruchu pieszego w obszarach zabudowy i na peryferiach. Standardy opisano w rozdziale 2.1.

<p>(1) Uważam, że powinno się także pamiętać o tym, że zwiększając strefy ruchu pieszych trzeba zadbać także o miejsca postojowe dla aut i o bezpieczne ścieżki rowerowe a także o atrakcyjność komunikacji publicznej. (2) Pieszy ma dużą większą mobilność i dużo łatwiej jest mu się poruszać po mieście, więc taki samochód, który stoi częściowo na chodniku nie jest dla niego jakąś wielką barierą za to zaparkowanie auta we Wrocławiu potrafi być na prawdę sporym problemem. Rozumiem, że dążymy do zmniejszenia ilości aut w mieście i ogólnie ruchu drogowego, powstały już ścieżki rowerowe (które są często na drogach a większość rowerzystów niestety nie ma lusterek, ubezpieczenia ani też nie kwapi się do tego aby zwiększać ostrożność. To raczej kierowcy muszą uważać na nich, bo nie przymierzając, większość z nich to takie "święte krowy" na rowerze, szczególnie niebezpieczne jest miejsce pod wiaduktem kolejowym przy Arkadach Wrocławskich, gdzie kierowca wyjeżdżając spod wiaduktu z chęcią skręcenia w prawo na skrzyżowaniu musi przeciąć drogę rowerową a niestety zdarza się, że nagle wypada tam rowerzysta z dużą prędkością i jest gorąco), teraz zajmujemy się ruchem pieszych i nie sposób tutaj wymienić kiepskiej, w mojej ocenie, decyzji o przejściu naziemnym i całą resztą związaną z Przejściem Świdnickim. (3) Można było dodać windy dla niepełnosprawnych i by było super, uważam, że tam gdzie się da powinno się kierować pieszych w dół. (4) W przypadku komunikacji miejskiej jedynym rozwiązaniem, które jest satysfakcjonujące są tramwaje i obniżenie kosztów poruszania się komunikacją publiczną, może jakieś atrakcyjne zniżki dla rodzin i działająca w nich klimatyzacja latem. Wiele razy widziałam, jak wrocławianie pisali na Facebooku, że nie optaca im się jeździć całymi rodzinami komunikacją publiczną. Uważam, że dostęp do tramwajów powinien być z każdego niemal zakątka miasta. Podobno Aleja Wielkiej Wyspy ma być bez tramwajów a to błąd, być może miasto nie przewiduje tam wielkiego ruchu ale należy patrzeć daleko w przód, deweloperzy ciągle szukają nowych powierzchni pod budynki mieszkalne, każda dzielnica miasta zyskuje coraz więcej mieszkańców i kiedyś na pewno i ta droga stanie w korku a wtedy autobus nie będzie bardziej atrakcyjny niż własne auto.</p>	<p>(1) Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i>. (2) Opinia niezgodna z założeniami <i>Standardów</i> i wynikami ankiety, w której wskazano zastawianie chodników jako największy problem pieszego we Wrocławiu. (3) Opinia niezgodna z założeniami <i>Standardów</i>. Nie dopuszczamy tworzenia nowych przejść podziemnych, ponieważ jest to rozwiązanie wygodne jedynie dla kierowców. Traci na tym zarówno pieszy (funkcjonalność), jak i wszystkie funkcje w przestrzeni publicznej (atrakcyjność, funkcje społeczne). (4) Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i>, lecz wykraczająca poza zakres ich opracowania.</p>
<p>Bardzo fajny projekt, tylko przydałoby się więcej dróg rowerowych żeby zwiększyć bezpieczeństwo pieszego i ułatwić życie rowerzystom oraz rozwój i usprawnienie komunikacji miejskiej (np. więcej buspasów itp.)</p>	<p>Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i>. Postulat wykraczający poza zakres opracowania standardów.</p>
<p>Przejścia podziemne i kładki są potrzebne</p>	<p>Brak wniosku.</p>

<p>We Wrocławiu jest bardzo dużo ulic z chodnikami w naprawę kiepskim stanie, z dziurami, pękniętymi płytkami, często są to nawet chodniki przy drogach wewnętrznych dojazdowych do mieszkań w blokach. Bezpieczne przejście momentami graniczy z cudem. Są również miejsca, gdzie chodnik jest tylko po jednej stronie ulicy, w dodatku zastawiony samochodami i ewidentnie brakuje wtedy chodnika po drugiej stronie ulicy. Zdarza się, że samochody wjeżdżają na chodniki tak głęboko, że nie ma możliwości przejścia z wózkiem dziecięcym. Bo co każda matka ma wtedy zrobić? Narazić życie swoje i dziecka i omijać takie samochody idąc jezdnią asfaltową, gdzie poruszają się inne samochody, czy zawrócić i zrezygnować z np. pójścia do sklepu? Bo przecież nie przefrunie nad tym samochodem. Podobny problem mają osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich. To tylko kropla w morzu potrzeb, ale i tak bardzo ważna. Liczymy na DOBRE ZMIANY. POZDRAWIAMY!!!</p>	<p>Brak wniosku.</p>
<p>Więcej zieleni, więcej drzew. Bardzo dobrym pomysłem jest przeznaczenie co piątego, a nawet co czwartego miejsca parkingowego na zieleń - w szczególności drzewa.</p>	<p>Postulat zgodny z założeniami <i>Standardów</i>, uwzględniony w rozdziałach 2.1. i 5.1.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. W całym mieście są za wysokie krawężniki, w niektórych miejscach jest to patologia. 2. W całym mieście brakuje parkingów - zwiększenie ilości parkingów podziemnych, nadziemnych a pozostawienie chodników pieszym. 3. Usunięcie dróg rowerowych z dróg i przeniesienie ich na chodniki (w całym mieście). 4. Zmodyfikowanie torów tramwajowych w całym mieście tak aby mogły się nimi poruszać autobusy (w każdym miejscu). 5. Zwiększenie ilości mostów, np. z Psiego Pola w stronę ul. Starogrobowej/Długiej 6. Usunięcie kostki drogowej a nie wylewanie na nią asfaltu i zastąpienie jej asfaltem, w całym mieście. Mieszkańców nie interesują aspekty historyczne tych ulic jeśli nie mogą swobodnie się po nich poruszać. 	<ol style="list-style-type: none"> (1) Postulat uwzględniony wcześniej w rozdziałach 2.3. i 2.4. (2) Postulat wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i> (3) Odrzucony – <i>Standardy</i> zalecają oddzielanie ruchu rowerowego od pieszego. (4) Postulat wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>. (5) Postulat wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>. (6) Postulat wykracza poza zakres opracowania standardów. <p>Wnioski 2,4,5,6 przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.</p>
<p>Sygnalizacja świetlna - fakt, że na bardzo dużej liczbie przejść pieszy musi czekać na zielone światło dwa lub trzy razy na przejściu przez jedną drogę jest niezwykle irytujący. Piesi w takich sytuacjach zazwyczaj łamią przepisy i ostatecznie przejście pokonują na czerwonym</p>	<p>Postulat zgodny z założeniami <i>Standardów</i> i uwzględniony wcześniej w rozdziale 3.3.</p>
<p>(1) Zielone światło na sygnalizacji świetlnej powinno świecić się na tyle długo aby spokojnie (spacerem, nie biegiem) można było przejść na drugą stronę. Poruszam się po Starym Mieście centrum Wrocławia. Osoby starsze, matki z wózkami lub prowadzące małe dzieci nie mają szansy na bezpieczne przejście przez jezdnię na zielonym świetle. I podstawowy problem Wrocławia – (2) szerokość chodników często z zaparkowanymi autami (wiele razy szłam z wózkiem ulicą, ponieważ zaparkowane auta uniemożliwiały przejście chodnikiem) a także szerokość wysepek pomiędzy ulicami, na których piesi stoją i z jednej strony mają pędzące auta i motory a z drugiej tramwaje.</p>	<p>(1) Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 3.3.. Zgodnie z prawem, sygnał zielony zezwala na wejście za sygnalizator, ale nie oznacza, że z przejścia należy zejść przed pojawieniem się sygnału czerwonego. (2) Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziałach 2.1. i 4.4.</p>

Jakość chodników we Wrocławiu woła o pomstę do nieba. Wystarczy jeden spacer by kompletnie zedrzeć sobie szpilki lub potać walizkę (zdarza mi się to notorycznie). Nawet nie chcę myśleć jak po takich wybojach, nierównościach i przedwojennych kamieniach poruszają się wózki. Kolejnym problemem jest to, że na większości chodników po prostu brakuje przejścia, bo stoją na nich samochody. Generalnie - panuje wielki chaos!	Brak wniosku. Zasady tworzenia nawierzchni opisano w rozdziale 2.3. a rozwiązania chroniące chodniki przed parkowaniem w rozdziale 4.4.
zamiast szerokich pasów zieleni szersze chodniki dla pieszych i ścieżki rowerowe, ale nie kosztem jezdni	Postulat odrzucony. <i>Standardy</i> opisują, w jaki sposób poszczególne funkcje zmieścić w pasie drogi (rozdział 2.1.) z jakich funkcji i w jaki sposób rezygnować, gdy przestrzeń na wszystkie jest niewystarczająca (rozdział 2.2). Rezygnacja z zieleni jest sprzeczna z założeniami standardów, ponieważ jej brak pogarsza jakość przestrzeni dla pieszych.
(1) Proszę rozważyć budowę wysepek dla pieszych na jezdniach dwupasmowych oraz (2) monitoring sygnalizacji świetlnej, szczególnie w centrum miasta.	(1) Wytyczne dla tworzenia azyli opisano w rozdziale 3.2. (2) Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.
Jakość wrocławskich chodników jest fatalna. Gościłam we Wrocławiu osobę na wózku inwalidzkim, mieliśmy problemy z dojściem na rynek. Co z tego, że po samym rynku można poruszać się szpilkostradą, jeśli dojście do niej jest katorgą. Niestety poza centrum jest jeszcze gorzej. Uważam, że poprawa jakości chodników powinna być obecnie priorytetem.	Postulat zgodny z założeniami <i>Standardów</i> i uwzględniony wcześniej w rozdziale 2.3.
Stworzenie miejsc do parkowania, aby auta nie musiały stawać na chodnikach.	Postulat wykracza poza zakres <i>Standardów</i> .
Stworzenie parkingów dla osób spoza Wrocławia z daleka od centrum i uruchomienie systemu sprawnej komunikacji miejskiej z tych parkingów do centrum.	opinia zgodna z założeniami standardów, ale wykraczająca poza zakres ich opracowania
likwidacja przejść podziemnych jest ZŁA, utrudnianie życia kierowcom też...jeśli ludzie się mają przesiąść na MPK to musi ono DZIAŁAĆ. Działać w ogóle oraz według rozkładów...bo teraz to jest dramat i nawet autem w korkach dociera się szybciej niż MPK, kpina...	Standardy nie zalecają tworzenia nowych przejść innych niż w poziomie terenu oraz uwzględniają postulat nielikwidowania istniejących kładek czy przejść podziemnych.
Najpierw zapewniać inne miejsca do parkowania, a potem dopiero zakazywać parkowania na chodnikach - każdy woli porządny parking niż chodnik przy drodze, ale samochody gdzieś parkować MUSZA - tylko część mieszkańców może przestawić się na komunikację zbiorową, poza tym sami mieszkańcy też gdzieś muszą parkować. Jak w każdej kwestii - najpierw umożliwić alternatywy, a potem dopiero egzekwować przepisy i zaostreżać je. Poza tym więcej koszy na śmieci.	Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1., a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.
Życzyłbym sobie więcej zieleni, która może tworzyć zacienione ciągi pieszo-rowerowe co jest zdecydowanym plusem w trakcie tak pięknych, a zarazem upalnych dni jak dziś.	Uwzględniono. Wytyczne projektowania zieleni opisano w rozdziale 5.1.

<p>1. Uważam, że likwidacja przejścia podziemnego/kładki nie przynosi korzyści. Koszt w postaci zbudowania tunelu został już poniesiony, utrzymanie jest stosunkowo tanie, a wręcz likwidacja ich niostaby koszty. Powinien po prostu być wybór. Kto chce czeka na światłach ale unika schodów, a kto się śpieszy np. na tramwaj może pobeć przez przejście. Taka możliwość została zlikwidowana np. po remoncie przejścia podziemnego. Nie mogę podbieć by złapać uciekający tramwaj, co najwyżej złamać przepisy i przebiec przez pasy na czerwonym.</p> <p>2. Ostatnio wioząc siostrzeńca w wózku tramwajem dostrzegłam pewien problem. To że nie wszystkie tramwaje i autobusy są dostosowane do wózków dziecięcych czy dla niepełnosprawnych na wózkach to jedno. Niestety nawet te "niskopodłogowe" wymagają podniesienia wózka o kilkadziesiąt centymetrów. Jak osoba jeżdżąca na wózku pokona taką odległość. Przystanki powinny być tak zaprojektowane by różnica wysokości podłoga i chodnik była minimalna. To da się zrobić czego dowodem jest np. metro w Dubaju gdzie między podłogą metra, a peronem zostaje kilka centymetrów w pionie, a w poziomie obie powierzchnie są na równej wysokości).</p> <p>3. Nawierzchnia asfaltowa na ścieżkach rowerowych chodnikach: dodam jeszcze pofałdowanie niektórych ścieżek przez korzenie drzew które rosnąc deformują ścieżkę -przykład ścieżka rowerowa w parku Andersa.</p> <p>4. Bardziej niż sam fakt parkowania na chodniku (mieszkam w okolicy gdzie są dość szerokie) przeszkadza mi fakt, że kierowcy chcąc objechać słupki blokujące wjazd na chodnik najpierw jadą po trawniku niszcząc go (słupki w takich miejscach powinny ochraniać też trawnik), a potem i tak jadą wzdłuż trawnika pokonując wzdłuż niego nawet kilkadziesiąt metrów szukając kawałka przestrzeni do zaparkowania. -ul. Szczęśliwa blisko Ronda Żołnierzy Wyklętych. Taki samochód jadący po chodniku zmniejsza u mnie poczucie bezpieczeństwa i przeszkadza bardziej niż już zaparkowany.</p>	<p>(1) <i>Standardy</i> nie zalecają tworzenia nowych przejść innych niż w poziomie terenu i uwzględniły postulat nielikwidowania istniejących kładek czy przejść podziemnych (rozdział 3.2).</p> <p>(2) Postulat w dużej części związany jest doborem odpowiedniego taboru, ponieważ obowiązujące przepisy uniemożliwiają tworzenie peronów przystanków przy drogach publicznych dokładnie na wysokości podłóg pojazdów transportu zbiorowego.</p> <p>(3) Wytyczne projektowania i wykonywania nawierzchni ciągłych opisano w rozdziale 2.3.</p> <p>(4) Wytyczne ochrony chodników przed parkowaniem opisano w rozdziale 4.4.</p>
<p>Uważam, że we Wrocławiu jest duży problem z parkowaniem, (1) kierowcy i kurierzy, dostawcy robią sobie co tylko zechcą. Na mojej ulicy Piwnej jest to duży problem, każdy parkuje jak chce. Bardzo utrudnia mi to ruch, mieszkam w śródmieściu i często poruszam się pieszo, to naprawdę przeszkadza. (2) Niestety jakość chodników nie jest zadowalająca, bardzo często są w nich dziury, są zrobione z różnych typów nawierzchni. Mam nadzieję, że jednak uda nam się rozwiązać ten problem!</p>	<p>(1) Wytyczne projektowania i wykonywania nawierzchni ciągłych opisano w rozdziale 2.3.</p> <p>(2) Wytyczne ochrony chodników przed parkowaniem opisano w rozdziale 4.4.</p>
<p>Zieleń oraz estetyka są głównymi czynnikami, które intensyfikują częstsze porzucanie przez ludzi swoich środków transportu na rzecz spaceru.</p>	<p>Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i>. Brak wniosku.</p>
<p>Byłem kierowcą dojeżdżającym do Wrocławia przez dłuższy czas, teraz mieszkam w centrum i poruszam się pieszo/rowerem/MPK ale znam potrzeby kierowców. Jeśli miasto chce uniknąć korków nie powinno wyłączać ulic z ruchu – domyślał się że wielkie chęci są na zwężenie Kazimierza Wielkiego, uważam że nie jest to dobry pomysł, gdyż równoległy ciąg komunikacyjny pieszych przez rynek jest znacznie przyjemniejszy.</p>	<p>Postulat wykracza poza zakres <i>Standardów</i> i został przekazany jako wniosek do Wydziału Inżynierii Miejskiej.</p> <p><i>Standardy</i> są zbiorem wytycznych projektowych dla całego miasta a nie zbiorem indywidualnych projektów. Każdą sytuację podobną do opisanej w uwadze należy rozpatrywać indywidualnie, uwzględniając konkretne uwarunkowania ruchu.</p>

<p>Należy pamiętać że poziom dewastacji zieleni i chodników przez nielegalnie parkujące samochody może zostać zredukowany przez budowę parkingów typu Park&Ride przy pętlach tramwajowych/autobusowych oraz parkingów piętrowych bliżej centrum.</p>	<p>Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i>. Brak wniosku.</p>
<p>7 - restrykcyjne egzekwowanie zakazu parkowania na chodniku - nie tylko w centrum</p>	<p>Opinia zgodna z założeniami standardów. Wpływ na Służby odpowiedzialne za utrzymanie ładu wykracza jednak poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>
<p>Zielone światło na przejściach dla pieszych w bardzo wielu miejscach świeci się za krótko. W wielu miejscach sygnalizacja świetlna jest niepotrzebna, np. na ulicy Kraińskiego, zaraz za Halą Targową.</p>	<p>Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.</p>
<p>Ostatnio zastanawiam się nad znaczeniem istnienia chodników na osiedlach, w obszarach ekstensywnych o niskim natężeniu ruchu. Ulica przy której mieszkam - Jordanowska w części na której istnieje ciąg pieszo-jezdny jest bardzo przyjemna dla komunikacji pieszej, rowerowej i samochodowej oraz dla parkujących samochodów.</p> <p>W momencie kiedy strefa się kończy i zaczyna się chodnik - ogranicza to wszystkim uczestnikom ruchu mobilność. Szeroka droga zmienia się - chodnik niewygodny bo zastawiony, ulica niewygodna bo zastawiona. Jest mniej miejsca na mijanie się zarówno rowerów, samochodów jak i pieszych.</p> <p>Skoro wszyscy(piesi, kierowcy, rowerzyści) chcą korzystać z całej szerokości drogi (idąc, jadąc, parkując) - to chodnik, wraz z krawężnikiem ograniczającym wszystkim swobodę - jest dla wszystkich uciążliwy.</p> <p>Mam nadzieję, że nie zbyt długo - pozdrawiam i dziękuję za inicjatywę. Miłego dnia</p>	<p>Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i>. Postulat tworzenia stref współdzielonych w obszarach zabudowy ekstensywnej został wcześniej uwzględniony w zaleceniach opisanych w rozdziale 2.1. i 4.1.- 4.2.</p>
<p>Wrocław to miasto w miarę zwarte, co sprzyja ruchowi pieszemu. Niestety obecnie poruszanie się pieszo jest utrudniane w każdy możliwy sposób. (1) Przede wszystkim sygnalizacja świetlna - podporządkowana samochodom, w wielu miejscach ja, młody i zdrowy człowiek, mam problem żeby zdążyć przejść przed zapaleniem się czerwonego światła. (2) Kolejna rzecz to chodniki - w większości dziurawe, popękane, pozapadane wąskie a na dodatek pozostawiane przez samochody. (3) Dlaczego ostatnio wszystkie drogi rowerowe wydziela się kosztem chodnika a nie pasów dla aut? (4) Kolejna rzecz - brak przejść dla pieszych w wielu miejscach. Na wielu skrzyżowaniach są wyznaczone przejścia dla pieszych z trzech stron. Jeśli ktoś chce przejść akurat z czwartej musi przechodzić 3 razy zamiast 1. Chyba wszyscy wrocławianie przechodzą nagminnie na czerwonym świetle lub w miejscu niedozwolonym, ale ciężko im się dziwić skoro czerwone światło świeci się praktycznie cały czas.</p>	<p>(1) Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3. (2) Wytyczne projektowania i wykonywania nawierzchni ciągłych opisano w rozdziale 2.3. (3) Wytyczne koordynowania lokalizacji chodników względem ścieżek rowerowych opisano w rozdziale 2.1. (4) Wytyczne dotyczące sposobu wyznaczania i projektowania przejść dla pieszych opisano w rozdziale 3.2.</p>

<p>(1) Miasto powinno wymagać od developerów reperacji nawierzchni chodników bezpośrednio przylegających do wybudowanej inwestycji - przykład ul. Pobożnego - mamy piękny, nowy budynek i tuż przed nim fatalny chodnik. Developerzy są w stanie wziąć ten wydatek na siebie, a miasto powinno wykorzystać taką sposobność. (2) Plus oczywiście oddzielny temat to w przypadku budowy inwestycji, która nie ma chodnika łączącego osiedle i przystanki komunikacji miejskiej - bezwzględny wymóg na developerze, aby zbudował taki chodnik.</p>	<p>(1) Uwzględniono. (2) Uwzględniono.</p>
<p>W ankiecie brak jest pytań, które mogłyby w jakiś sposób zasugerować, że zagrożeniem dla przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego mogą być osoby poruszające się na rowerach, nie przestrzegające zasad, przepisów. Lokalizacja, niektórych stacji roweru miejskiego i stojaków na rowery ogranicza, często bez sensu, zarówno ilość miejsc parkingowych lub przestrzeń przeznaczona dla pieszych, w sytuacjach, kiedy można było tego uniknąć. Uważam, że każda grupa mieszkańców ma swoje prawa i nie można ograniczać jednych kosztem drugich. Obecnie grupa ewidentnie uprzywilejowaną są rowerzyści</p>	<p>Wytyczne koordynowania lokalizacji chodników względem ścieżek rowerowych opisano w rozdziale 2.1.</p>
<p>Obniżanie krawężników na przejściach dla pieszych do zera (tak jak na przejazdach rowerowych). W tej chwili wystają one (nawet rzekomo obniżone) na kilka centymetrów powodując dyskomfort w poruszaniu się na przykład z wózkiem lub walizką na kółkach.</p>	<p>Postulat uwzględniony wcześniej w rozdziale 2.4.</p>
<p>KOSTKA TYLKO GŁADZONA, NIGDY WIĘCEJ CHROPOWATA</p>	<p>Wytyczne projektowania i wykonywania nawierzchni ciągłych opisano w rozdziale 2.3.</p>
<p>Najważniejsze dla pieszego są: 1. Krótkie (nigdy ponad 60 sekund!) oczekiwanie na zielone światło, a najlepiej brak sygnalizacji świetlnej i egzekwowanie ograniczenia prędkości. 2. Zakaz parkowania chodniku. 3. Gęste rozmieszczenie przejść dla pieszych (największym kuriozum jest odcinek od św Mikołaja do mostu Pomorskiego, ale brakuje kilkudziesięciu przejść licząc tylko te w centrum). 4. Wygodne dojście do przystanków - czyli najlepiej bez światel i z obu końców przystanku jeśli jest długimi znajduje się pomiędzy jezdniami.</p>	<p>Postulaty uwzględnione wcześniej w rozdziałach: 3.3 (sygnalizacja), 2.1, 4.4 (parkowanie), 2.1 i 3.2 (przejścia dla pieszych), 3.1 (przystanki).</p>
<p>Dbłość o pieszych nie tylko w centrum, ale także na osiedlach peryferyjnych. Budowa chodników na ulicach, na których ciągle ich nie ma, są pobocza lub rowy melioracyjne zamiast chodników. Likwidacja niepotrzebnych słupów energetycznych stojących na chodnikach - skablowanie sieci energetycznych. Więcej drzew, także obok wiat przystankowych. Szpalery drzew na ulicach nowo projektowanych. Likwidacja parkowania na chodnikach i trawnikach także na osiedlach oddalonych od centrum.</p>	<p>Postulaty uwzględnione wcześniej w rozdziałach: 2.1. (wyznaczanie ciągów pieszych), 2.4 (likwidacja przeszkód), 2.1, 4.4 (parkowanie), 5.1 (zieleni), 3.1 (przystanki).</p>
<p>Dodatkowo ścieżki rowerowe w niektórych miejscach powinny być bardziej oddzielone od chodnika albo inaczej poprowadzone - często ścieżka i chodnik co kilkaset metrów przeplatają się, co zwiększa prawdopodobieństwo wejścia pieszego na ścieżkę rowerową.</p>	<p>Wytyczne koordynowania lokalizacji chodników względem ścieżek rowerowych opisano w rozdziale 2.1.</p>

<p>Należy większy nacisk położyć na dopracowanie funkcjonowania sygnalizacji świetlnej i znaczące wydłużenie zielonego światła dla pieszych oraz synchronizację świateł dla pieszych przy przejściach kilkuczęściowych (np. przy peronach przystankowych na środku ulicy). Obecnie często piesi są zmuszeni przeczekiwać całe cykle sygnalizacji, aby dostać się na drugą stronę ulicy, tylko przez to, że są zatrzymywani na kolejnych częściach przejścia (od jednej strony do przystanku, przejście między przystankami i od przystanku na drugą stronę). Przykładem może być choćby skrzyżowanie Nowowiejska - Jedności Narodowej, choć takich miejsc jest w mieście dużo, dużo więcej.</p>	<p>Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 3.3. Zgodnie z prawem, sygnał zielony zezwala na wejście za sygnalizator, ale nie oznacza, że z przejścia należy zejść przed pojawieniem się sygnału czerwonego.</p>
<p>Na Gaju wielkim problemem jest olbrzymia ilość samochodów, które parkują w niedozwolonych miejscach, niszcząc trawniki i ograniczając chodniki dla pieszych.</p>	<p>Wytyczne wyznaczania miejsc postojowych oraz sposobów ochrony chodników przed parkowaniem opisano w rozdziałach 2.1 i 4.4.</p>
<p>1. O pieszych należy dbać nie tylko w Centrum, ale także na osiedlach mieszkaniowych. Egzekwować prawidłowe parkowanie i wprowadzać opłaty. Wyznaczać strefy bez samochodu lub ograniczonym ruchem w centrach osiedli. 2. Uwzględnianie potrzeb pieszych także przy przebudowie ważnych arterii. W mieście, po wybudowaniu obwodnic nie ma potrzeby by samochody miały taki priorytet nawet na Legnickiej, a już na pewno Wyszyńskiego. 3. Ludzie będą chodzić pieszo przede wszystkim jeśli urbanistyka będzie temu sprzyjać, Nikt pieszo nie przyjdzie z osiedla oddalonego o kilka kilometrów. Nikt nie będzie chodził, jeśli osiedla są grodzone i nie ma na nich nic oprócz mieszkań. Pozdrawiam.</p>	<p>(1) Wytyczne wyznaczania i projektowania stref z ograniczonym dostępem dla samochodów opisano w rozdziałach 2.1, 4.1 i 4.2. (2) Uwzględnione wcześniej – jest to jedno z podstawowych założeń <i>Standardów</i>. (3) Uwzględniono.</p>
<p>(1) Pytanie 2 zawiera błąd logiczny - niejasno sformułowane (2) Pytanie 8 - sugeruje odpowiedź - co jest niedopuszczalne w ankiecie</p>	<p>(1) Nie znaleziono błędu logicznego: dany obiekt może tak zostać usytuowany, że jego zasadnicza część będzie umieszczona na chodniku, ale mniejsza będzie ingerować w skrajnię strefy ruchu kołowego. (2) Pytanie zostało skonstruowane tak, by ankietowany zdawał sobie sprawę zarówno z pozytywnych, jak i negatywnych skutków stosowania wymienionych nawierzchni.</p>
<p>Bezpieczeństwo pieszych na przejściach: 1. w rejonach szkół i przedszkoli - pasy pomalowane w kolorach biało-czerwonych; w miejscach dużego natężenia ruchu - przejście podwyższone (wymuszające zmniejszenie prędkości samochodu); 2. na skrzyżowaniach, gdzie stosowane jest światło warunkowe dla samochodów - ustawienie go w taki sposób, by nie kolidowało ze światłem zielonym dla pieszych. Pozdrawiam</p>	<p>Uwzględniono. Wytyczne projektowania przestrzeni dla pieszych we wspomnianych strefach opisano rozdziale 4.2.</p>

<p>(1) Pytanie nr 2 jest nieprawidłowo sformułowane - skoro coś stoi na chodniku, to dlaczego ma powodować zwężenie ulicy? Powoduje tylko zwężenie przestrzeni dla pieszych, skoro stoi na chodniku, a nie na ulicy.</p> <p>(2) Pytanie nr 8 jest sformułowane w sposób tendencyjny, sugeruje od razu, które nawierzchnie są mniej "korzystne". Przy czym mija się z prawdą - niby dlaczego na asfalcie nie można odróżnić tras rowerowych i jezdni? itd.</p>	<p>(1) Nie znaleziono błędu logicznego: dany obiekt może tak zostać usytuowany, że jego zasadnicza część będzie umieszczona na chodniku, ale mniejsza będzie ingerować w strefę ruchu kołowego.</p> <p>(2) Pytanie zostało sformułowane tak, by ankietowany zdawał sobie sprawę zarówno z pozytywnych, jak i negatywnych skutków stosowania wymienionych nawierzchni.</p>
<p>Na skrzyżowaniach z sygnalizacją, na których znajdują się przyciski dla pieszych, czas oczekiwania na światło zielone mimo wciśnięcia przycisku jest zbyt długi. Może sprawiać to wrażenie, że wciśnięcie przycisku jest ignorowane przez program sterujący sygnalizacją.</p>	<p>Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 3.3.</p>
<p>Budowa chodników w miejscach wydeptanych przejść. Zebranie informacji od mieszkańców gdzie chodniki są potrzebne i sukcesywna realizacji.</p>	<p>Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 2.1.</p>
<p>(1) Konieczne dłuższe cykle świetlne dla pieszych! (2) Nie likwidować tuneli podziemnych, co najwyżej uzupełniać w ich okolicach przejścia naziemne. (3) Nie zamykać już kolejnych ulic dla samochodów w centrum, a innymi środkami np. odpowiednią inżynierią tworzyć ulice współdzielone z pierwszeństwem dla pieszych.</p>	<p>(1) Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.</p> <p>(2) Postulat wcześniej uwzględniony w rozdziale 3.2.</p> <p>(3) Wytyczne wyznaczania i projektowania stref z ograniczonym dostępem dla samochodów w centrum opisano w rozdziałach 2.1, 4.1 i 4.2.</p>
<p>zagonić straż miejską do karania za nieprawidłowe parkowanie. Tworzenie nowych ograniczeń prawnych nic nie pomoże, jak obecne nie są przestrzegane</p>	<p>Choć słuszny, to nacisk na Służby odpowiedzialne za utrzymanie ładu wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>
<p>Zapraszam na ulicę Krynicką, gdzie poziom zawłasczenia chodników przez samochody sięgnął absurdu. Są takie miejsca na tej ulicy gdzie pieszy nie może przejść chodnikiem (bo jest całkowicie zastawiony) więc musi iść drogą dla samochodów, które trąbią. Zdeprawowane trawniki, z których kierowcy sobie robią dziki parking wołają o pomstę do nieba. Całość odbija się nie tylko na estetyce, ale przede wszystkim na bezpieczeństwie, na Krynickiej jest punkt przedszkolny, zaraz obok na Bardzkiej jest przedszkole a w okolicy Jabłecznej jest duża szkoła. Wąskie chodniki zastawione przez auta nie pomagają ani rodzicom ani osobom niepełnosprawnym, bardzo proszę o interwencję w tej sprawie.</p>	<p>Wytyczne wyznaczania miejsc postojowych oraz sposobów ochrony chodników przed parkowaniem opisano w rozdziałach 2.1 i 4.4.</p> <p>Wniosek przekazany do Straży Miejskiej.</p>
<p>Jeśli budowane są ścieżki rowerowe - oprócz wyraźnego oznaczenia - niech bieżą one na zewnątrz chodnika (strefa dla pieszego wewnątrz chodnika a nie przy jezdni!). Dziękuję</p>	<p>Postulat wcześniej uwzględniony w rozdziale 2.1.</p>
<p>Stworzyć dodatkowe, bezpłatne miejsca parkingowe, by auta mogły parkować poza chodnikiem, nie zastaniając skrzyżowań i przejść dla pieszych. Np. parkingi piętrowe, parkingi a nad nimi np. place zabaw, miejsca wypoczynku.</p>	<p>Wyznaczanie lokalizacji parkingów wielopoziomowych wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>

Dostępne w pełni dla osób poruszających się na wózkach przejście przy Galerii Dominikańskiej. Dotychczas niestety jedynym rozwiązaniem jest poruszanie się środkiem ulicy, ścieżką rowerowa. Nie trzeba chyba pisać że jest to bardzo niebezpieczne !	Wytyczne projektowania bez barier opisano w rozdziale 2.4.
Według badań Politechniki stosowanie azylu dla pieszych na przejściu przez jezdnię nie powoduje redukcji prędkości pojazdów. Dopiero połączenie azylu z wyniesieniem przejścia lub z dodaniem progu przed przejściem owocuje redukcją prędkości. Zatem jako zalecane do stosowania są wyłącznie azyle w połączeniu z wyniesieniem przejścia lub z progiem. Azyle powinny być lokalizowane na ulicach wielopasowych (co najmniej 2 pasy w jednym kierunku). Na ulicach dwupasowych (w obu kierunkach łącznie) nie są rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo pieszych. Kierowcy widząc podział przejścia pomiędzy poszczególne jezdnie nie redukują prędkości i nie ustępują pierwszeństwa pieszym. Efektywniejsze i bezpieczniejsze jest stosowanie innych rozwiązań, jak wyniesienie przejścia, progi przed przejściem itp.	Uwzględniono w rozdziale 3.2. poprzez zalecenie o stosowaniu azyli w połączeniu z innymi formami uspokojenia ruchu.
Chciałbym, by było mniej parkowania na chodnikach. Parkowanie na chodniku przeszkadza wrocławianom.	Postulat wcześniej uwzględniony w rozdziale 2.1.
Uważam że przejścia podziemne są dobrym rozwiązaniem jednak powinny być dostosowane dla osób z wózkami lub na wózkach (windy, podjazdy) i przed oddaniem do użytku przetestowane aby jedyny podjazd nie był 20 metrowy i pod kątem 45 st. tak jak ma to miejsce np. na przejściu od strony rynku do galerii dominikańskiej - wejście tam z wózkiem graniczy z cudem ;(dobrze że jest dalej zwykle przejście jednak brak jest informacji ze tu wózkiem nie przejdziemy Oraz aby podjazdy były dostosowane do różnych rozstawów kół (dziecięce wózki są bardzo różne)	<i>Standardy</i> nie zalecają tworzenia nowych przejść innych niż w poziomie terenu oraz uwzględniają postulat nielikwidowania istniejących kładek czy przejść podziemnych.
Wprowadzenie ukośnych przejść dla pieszych. Są skrzyżowania, gdzie zielone światło dla pieszych jest włączone na raz na 2 prostopadłych przejściach dla pieszych, lecz czas jest zbyt krótki aby przejść 1 przejście a potem skręcić o 90 stopni na drugie. Większość osób i tak ścina po ukosie.	Postulat wcześniej uwzględniony w rozdziale 3.2.
Wynoszenie przejść dla pieszych na poziom chodnika, stanowiłyby jednocześnie progi zwalniające dla samochodów, zwężanie ulic mostów, zwiększenie liczby stref z ograniczeniem do 30km//h, zwiększenie liczby skrzyżowań równorzędnych...	Postulat wcześniej uwzględniony w rozdziale 3.2.
POSTULAT: nie należy stosować krzywej kostki na wrocławskich ulicach, a jeśli jest gdzieś krzywa - należy ją wyszlifować	Zasady projektowania nawierzchni opisane są w rozdziale 2.3.
trzeba chronić chodniki przed zastawianiem przez samochody, na Zachodzie tak nie ma, jak u nas	Postulat wcześniej uwzględniony w rozdziałach 2.1. i 4.4.
Potrzebne są kolejne przejścia dla pieszych zwłaszcza w centrum miasta	Wytyczne lokowania i projektowania przejść dla pieszych opisano w rozdziale 3.2..
uważam, że w wielu miejscach na chodnikach powinny pojawić się słupki które zakazą nielegalnego parkowania	Postulat wcześniej uwzględniony w rozdziale 4.4.

Dam jeździć autem po mieście, tylko dlatego, że chodzenie po nim + komunikacja miejska jest na żenująco niskim poziomie. Jedyne rozwiązanie to oddanie przestrzeni zajmowanej przez auta na lepszą infrastrukturę piesza i dla komunikacji zbiorowej.	Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i> , ale wykraczająca poza zakres ich opracowania.
Należy zapewniać i dbać o nieparkowanie aut na chodnikach ale nie poprzez karanie parkujących na chodnikach czy stawianie znaków zakazu ale poprzez zwiększenie ilości miejsc parkingowych dla aut. Zamiast kolejnej galerii czy biurowca można warto wybudować parking wielokondygnacyjny	Postulat wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i> .
Zdecydowanie urzędnicy powinni zająć się nielegalnym parkowaniem na chodnikach. Straż miejska obecnie tego nie kontroluje!	Nacisk na Służby odpowiedzialne za utrzymanie ładu wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i> .
Super są zacienione chodniki. Łażenie w lecie po asfaltowym chodniku, obok ruchliwej drogi (np. Kazimierza Wielkiego, w okolicy biblioteki) powoduje, że trzeba po takim spacerze wziąć prysznic.	Brak wniosku.
Budowa nowych przejść podziemnych do przystanków komunikacji miejskiej na wyspach w rejonach zagęszczonego ruchu np. Armii Krajowej / Bardzka. Sprzątanie już istniejących przejść podziemnych i wystawianie mandatów za zanieczyszczanie odchodami tych przejść. Budowa zatok do parkowania w zamian za częste i regularne karanie za złe parkowanie. Pilnowanie, żeby deweloperzy budowali drogi piesze we wszystkich kierunkach od nowych osiedli do systemu miejskiego.	<i>Standardy</i> nie zalecają tworzenia nowych przejść innych niż w poziomie terenu oraz uwzględniają postulat nielikwidowania istniejących kładek czy przejść podziemnych. Wskazówkę o lokalizacji nowych przejść przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.
Wielki plus dla Was, nie ustawajcie w działaniu dla dobra mojego ukochanego Wrocławia!	Dziękujemy.
Proponuję likwidację przejść dla pieszych, wówczas zgodnie z prawem będzie można przechodzić przez ulicę wszędzie.	Wytyczne lokowania i projektowania przejść dla pieszych opisano w rozdziale 3.2.
Należy zająć się tematem zastawiania chodników przez parkujące samochody.	Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.
Dzień dobry! Mieszkam na Maślicach i na moim osiedlu nie ma jakichkolwiek standardów przyjaznych pieszym. Chodniki są zdewastowane, niektóre nie remontowane od 20-30 lat!	Wniosek przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej
Chciałbym jedynie raz jeszcze podkreślić problem związany z parkowaniem. Aktualnie parkowanie niezgodne z przepisami w praktyce jest na porządku dziennym, w zdecydowanej większości nie pociąga za sobą żadnych konsekwencji dla kierowców, co niestety sprawia, że granica absurdów jakich może sięgnąć jest cały czas przesuwana.	Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.
Podobają mi się wszelkie zapisy związane ze zwiększeniem obecności zieleni. Może z czasem uda się systematycznie i iteracyjnie budować wrocławską sieć zieleni i dobrze by było gdyby wszelkie przebudowy ciągów pieszych / pieszo-rowerowych pod zgodność ze standardami pieszymi uwzględniały w jak najszerszym stopniu założenia sieci zieleni miejskiej :)	Brak wniosku.

<p>Są jeszcze obszary we Wrocławiu, w których chodników się nie uświadczy lub są one położone tylko fragmentami, np. Lipa Piotrowska, Świniary (dotyczy to zarówno głównej ulicy- Pełczyńskiej, jaki małych uliczek osiedlowych).</p> <p>W centrum miasta są skrzyżowania, których przejście zajmuje pieszemu kilka minut (nie ma synchronizacji, na każdym przejściu trzeba poczekać prawie cały cykl).</p> <p>Bardzo wąskie (czyli niebezpieczne) wysepki na skrzyżowaniach, np. Różyckiego od strony przedszkola w kierunku parku i pizzerii (ciężko jest tam zmieścić się grupie dzieciaków ze szkoły/przedszkola, a ja akurat często chodzę z klasą na spacer do Parku Szczytnickiego).</p>	<p>Wniosek przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej</p>
<p>Samochody parkują WSZĘDZIE, chciałbym podkreślić to, że jest to ogromny problem. Nie trzeba wprowadzać ostrzejszych przepisów - należy tylko i aż egzekwować istniejące przepisy, czego obecnie we Wrocławiu się nie robi (wystarczy popatrzeć na dzikie parkingi w okolicach skytower i samochody rozjeżdżające tam chodniki)</p> <p>Ponadto BARDZO BRAKUJE dłuższych czasów zielonego dla pieszych, a zwłaszcza takiej synchronizacji świateł, żeby można było przejść ulicę za jednym razem, obecnie w wielu miejscach czas zielonego dla pieszych i/lub synchronizacja to kpina (np: armii krajowej przy sklepie kaufland, skrzyżowanie kamienna/hubska, gwiazdzista/szczęśliwa i wiele innych miejsc)</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1., a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p> <p>Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.</p> <p>Wniosek przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.</p>
<p>Chciałbym by przejścia podziemne na placu dominikańskim zostały w niezmienionej formie</p>	<p>Standardy nie zalecają tworzenia nowych przejść innych niż w poziomie terenu oraz uwzględniają postulat nielikwidowania istniejących kładek czy przejść podziemnych.</p>
<p>Bardziej uciążliwe, niż zastawianie chodników samochodami, są ogródki gastronomiczne. Ich ilość oraz wielkość utrudnia przejście piesze, bądź przejazd rowerem (polecam zobaczyć np. ogródki na ulicy Garbary).</p> <p>Równolegle powinna być rozwijana komunikacja miejska i rowerowa - nawet najpiękniejsza strefa piesza nie skusi użytkowników bez odpowiedniego skomunikowania jej z miastem. Chyba że tworzymy miasto dla turystów.</p> <p>Pozdrawiam</p>	<p>Wytyczne wyznaczania ciągów pieszych oraz ich relacji z funkcjami (NK) – pozakomunikacyjnymi, omówiono w rozdziale 2.1.</p>
<p>Najważniejsze jest tworzenie nowych połączeń pieszych (np. przejść dla pieszych w nowych miejscach), żeby można było szybciej pokonywać miasto jako pieszy.</p>	<p>Wytyczne wyznaczania ciągów pieszych omówiono w rozdziale 2.1.</p>
<p>Wyraźne rozdzielanie chodnika od ścieżki rowerowej, aby rowerzyści nie wjeżdżali na pieszych</p>	<p>Wytyczne koordynowania lokalizacji chodników względem ścieżek rowerowych opisano w rozdziale 2.1.</p>
<p>WIĘCEJ ZIELENI W MIEŚCIE</p>	<p>Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i>.</p>
<p>Więcej pieniędzy na straż miejską celem umożliwienia skutecznego egzekwowania prawidłowego parkowania. Zastawione chodniki to plaga!</p>	<p>Nacisk na Służby odpowiedzialne za utrzymanie ładu wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>

Likwidacja zastawiania chodników powinna iść w parze ze zwążaniem ulic, szczególnie jest to do zrobienia w dzielnicach kamienicznych, gdzie wystarczy słupkami wymusić parkowanie równoległe, posadzić drzewa wzdłuż słupków i zwążyć pasy drogowe do minimalnej szerokości, żeby nawet minięcie się dwóch śmieciarek odbywało się na otarcie lusterek (no bo kiedy w rzeczywistości ma miejsce taki właśnie manewr? niezwykła to rzadkość)	Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.
Przede wszystkim należy zadbać o sygnalizację. Jesteś strasznie nie przyjazna dla pieszych: krótki czas na przejście, dzielenie jednego przejścia na trzy światła i podczas jak się przechodzi jedno to trzecie już się przetacza na czerwone! Młodzi jeszcze przebiegną na czerwonym ale starsze osoby to pół dnia spędza na światłach. Przykłady takich skrzyżowań to pl. Orłąt lwowskich i przy starym dworcu autobusowym. Likwidacja światel na mało uczęszczanych przejściach. Stosowanie większej ilości przycisków na przejściach dla pieszych, które przyspiesza włączenie zielonego światła a nie jak np na bujwida koło kredki i ołówka najpierw przejeżdżają samochody a potem przejdą piesi. Zostawcie już to centrum. To na dalszych terenach trzeba naprawiać sygnalizację	Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.
Może po prostu nic.	Odrzucono.
Projektujemy rozwiązania tak, aby żaden użytkownik ruchu nie był uprzywilejowany ale każdy czuł się tak samo szanowany i niedyskryminowany - piesi, rowerzyści i kierowcy. Jeśli planujecie zabierać miejsca postojowe nie dając kierowcom nic w zamian, mogą właśnie powstawać te niechciane sytuacje jak parkowanie w miejscach niedozwolonych i wąskich chodnikach. Jeśli chce się zabrać miejsca postojowe trzeba by pomyśleć o miejskim parkingu piętrowym i zwiększeniu częstotliwości komunikacji miejskiej, szczególnie w tak zapomnianej części miasta jak Północ.	Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i> , ale częściowo wykraczająca poza zakres ich opracowania.
najważniejsze jest zbalansowanie i optymalizacja stref pieszych, rowerowych i samochodowych. Rozsądne, przemyślane planowanie i realizacji inwestycji miejskich.	Opinia zgodna z założeniami <i>Standardów</i> .
Częstokrot zielone światło dla pieszych świeci się za krótko.	Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.
Wyeliminować sygnalizację świetlną na skrzyżowaniach, gdzie tylko utrudnia ona płynny ruch	Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.
Więcej zieleni, ronda można super zagospodarować i zrobić z nich ogródki gdzie pieszy może usiąść i w zieleni sobie posiedzieć, przykładem jest duże rondo na powstańców śląskich :)	Wytyczne projektowania zieleni opisano w rozdziale 5.1.
Polecam przyjrzenie się rozwiązaniom stosowanym w Barcelonie	Autorzy tworzyli Standardy dla Wrocławia, rozpatrując rozwiązania stosowane w różnych miastach.
W niektórych częściach miasta, szczególnie tych oddalonych od centrum, chodników brakuje. Należałoby na początku zadbać o podstawową infrastrukturę.	Standardy mają obowiązywać na terenie całego Wrocławia.
Nawierzchnia powinna zależeć także od lokalizacji chodnika - chodniki w częściach historycznych miasta powinny mieć nawierzchnię z płyt, natomiast poza nią nawierzchnię asfaltową	Częściowo uwzględniono. Wytyczne projektowania nawierzchni opisano w rozdziale 2.3.

<p>W Niemczech są strefy parkowania i bardzo pilnowanie przez policję .Za pieniądze z mandatów miasto inwestuje .dlaczego u nas nie polecacie straży pilnować tego u tylko pilnują w rynku? Tam pilnuje się wszędzie i wyciąga się pieniądze z tego gdzie można i potem są pieniądze na inwestycje . Dlaczego u nas parkuje się auta na wale przeciwpowodziowym przy moście Milenijnym ? I auta po nim jeżdżą, tu powinny być już mandaty i pieniądze dla miasta, dlaczego nikt nie pilnuje przy obwodnicy wyrzucania śmieci przez działkowców też byłyby pieniądze dla miasta czy nad Odrą, pozostawiane chodniki przez auta jeśli straż pilnuje to tylko rynku a dalej już nie ...ile Niemcy z tego by pieniędzy ściągnęli i oni tak chodzą i wypisują mandaty np kilka razy dziennie w takich miejscach nie tak jak u nas raz na miesiąc,, stare auta nie mają prawa wjeżdżać do centrum bo zaraz policja zabiera na laweta na parking i pieniądze idę do miasta ...Polska jednak jest bogatym narodem ...</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>
<p>Fizyczne wydzielanie ciągów pieszych słupkami i innymi środkami.</p>	<p>Metody regulowania sposobu parkowania i ochrony chodników opisano w rozdziale 4.4.</p>
<p>Wrocław jest miastem w którym promuje się za wszelką cenę rowerzystów. Miasto powinno zabronić rowerzystom poruszania się po chodnikach gdyż nie przestrzegają oni przepisów, nie zachowują należytej ostrożności i doprowadzają do wypadków. Dopóki chodniki nie będą przeznaczone wyłącznie dla pieszych dopóki piesi nie będą mogli czuć się bezpiecznie i komfortowo we Wrocławiu.</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a metody regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>
<p>jest ok</p>	<p>Jeżeli jest to ocena opracowania, to dziękujemy. Jeżeli jest to ocena sytuacji, to mimo iż wiele się robi, do takiego stwierdzenia jeszcze nam trochę brakuje.</p>
<p>Donice z roślinnością zamiast słupków.</p>	<p>Wytyczne projektowania zieleni opisano w rozdziale 5.1.</p>
<p>Na terenie miasta wszystkie ulice powinny mieć dwustronnie chodniki i drogi rowerowe, tak aby dało się bezpiecznie przedostać pieszo/rowerowo np z Lipy Piotrowkiej do rynku, kosztem ogródków, wystaw, terenu muzeów, czy parkingów. Duża ilość Park & Ride i zwiększenie obszaru zasięgu komunikacji miejskiej.</p>	<p>Nie zawsze jest to możliwe. Standardy określają wytyczne wyznaczania ciągów pieszych. Te zostały przedstawione w rozdziale 2.1.</p>
<p>Polecam książkę "Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi " Janette Sadik-Khan, pani komisarz ds. transportu w Nowym Jorku, która w latach 2007–2013 przeprowadziła tam urbanistyczną rewolucję. Jej najważniejsze i najodważniejsze projekty to oddanie pieszym ogromnych przestrzeni wcześniej zajmowanych przez ruch samochodowy, budowa setek kilometrów dróg dla rowerów, uruchomienie szybkich linii autobusowych SBS i roweru publicznego.</p>	<p>Brak wniosku.</p>
<p>Wykażcie, proszę, że te standardy nie są dla picu i rozprawcie się z nielegalnym parkowaniem, ustawcie sygnalizacje tak, żeby nie trzeba było biegać (co jest niezgodne z prawem) i zlikwidujcie przejścia podziemne np. na Dominikańskiej.</p>	<p>Wdrożenie Standardów jest zadaniem Urzędu Miejskiego Wrocławia. Monitorowanie ich wdrożenia jest zadaniem mieszkańców.</p>

<p>Aktualnie rowerzyści są przez miejskich urzędników stawiani przed pieszymi. Rowerzyści jeżdżą po chodnikach. Rozjeżdżają pieszych z dziećmi. Uważają, że nie muszą się zatrzymywać na pasach i czerwonym świetle. Mają znacznie szersze pasy dla siebie niż piesi. Piesi muszą się cisnąć na wąskim, metrowym pasie, a rowerzyści mają 2 metry. Jak ja mam z dzieckiem w wózku przejechać po metrowym, dziurawym chodniku ? Obok jest piękna ścieżka rowerowa, ale wjechać na ścieżkę rowerową nie mogę, bo mnie rozjadą. Tych dziur w chodnikach nie zrobiły samochody. To Urząd miejski bierze takich wykonawców, którzy robią chodniki byle jak. Po 6 miesiącach już robią się dziury, a kasę z naszych podatków ktoś takiemu "wykonawcy" dał i stracił, bo jakoś nie reklamuje się tego i dziura już pozostaje. To niegospodarność. Dlaczego na ścieżkach rowerowych jest niski zjazd na jezdnię, a na chodnikach dla pieszych nie ma ? Jak ja mam bezpiecznie zjechać wózkiem dziecięcym ? Wrocław jest dla rowerzystów, ale już nie dla pieszych.</p>	<p>Wytyczne koordynowania lokalizacji chodników względem ścieżek rowerowych opisano w rozdziale 2.1.</p>
<p>Wykażcie, proszę, że te standardy nie są dla picu i rozprawcie się z nielegalnym parkowaniem, ustawcie sygnalizacje tak, żeby nie trzeba było biegać (co jest niezgodne z prawem) i zlikwidujcie przejścia podziemne np. na Dominikańskiej.</p>	<p>Wdrożenie <i>Standardów</i> jest zadaniem Urzędu Miejskiego Wrocławia. Monitorowanie ich wdrożenia jest zadaniem mieszkańców.</p>
<p>Zdecydowanie Wrocław powinien postawić na zieleni (drzewa (nie tylko liściaste), krzewy, kwiaty, trawy ozdobne. Uważam, że Ratusz powinien zobligować wspólnoty mieszkaniowe aby zadbały o teraz przed "starszymi blokami (może nawet współpracowały z architektami zieleni).</p>	<p>Uwzględniono. Wytyczne projektowania zieleni opisano w rozdziale 5.1.</p>
<p>Usunąć kostkę brukową. Dla osób z dysfunkcją ruchu już to jest barierą. Proszę spróbować samodzielnie przejechać po takiej nawierzchni wózkiem inwalidzkim. Urzędnicy, nim cos zaproponują, powinni sprawdzić swoje pomysły na wózkach, o kulach, Zadbać o standard, jakość i bezpieczeństwo poza ścisłym centrum. Osiedla czekają na remonty chodników i ich budowę.</p>	<p>Wytyczne projektowania bez barier opisano w rozdziale 2.4.</p>
<p>Za mało został poruszony temat rowerzystów jako odrębnej grupy podróżującej po mieście.</p>	<p><i>Standardy</i> są dokumentem opisującym przestrzeń dla pieszych. Rowerzyści zostali wzięci pod uwagę o ile mieli wpływ na tę przestrzeń.</p>
<p>Doceniam wysiłek włożony w planowanie, jednak olbrzymim postępem byłoby egzekwowanie już istniejących przepisów, zwłaszcza dotyczących parkowania samochodów, zwłaszcza tam, gdzie znak mówi "pod groźbą odholowania pojazdu". Stawiając te znaki (są bardzo powszechne i równie powszechnie są ignorowane) i nie rozliczając kierowców z ich przestrzegania, służby miejskie zachowują się niepoważnie i zachęcają do łamania prawa. Oczywistym skutkiem ubocznym jest wzrost ruchu samochodowego, a także spadek dochodów miasta (z biletów parkingowych i komunikacji miejskiej oraz mandatów). Powoduje to również degradację chodników (łamanie płyt, zapadanie się nawierzchni, ślady oleju) i zamianę trawników w klepiska, które później trzeba rewitalizować z podatków mieszkańców.</p>	<p>Nacisk na Służby odpowiedzialne za utrzymanie ładu wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>

<p>Uważam, że miasto powinno wyznaczać standardy i minimum wyposażenia ulic w elementy takie jak zielen, ławki, miejsca parkingowe, stojaki dla rowerów, drogi dla rowerów. Bardzo ważne jest, żeby przestrzenie ulic były dopasowane do typów zabudowy, tzn. inaczej powinny wyglądać ulice na śródmieściu, inaczej w centrum a jeszcze inaczej mogą być kształtowane na pozostałych osiedlach. Warto zaglądnąć do Katowic, gdzie bardzo porządnie zrealizowano politykę przestrzeni ulic przyjaznych pieszym.</p>	<p>Opinia jest zgodna z podstawowym założeniem <i>Standardów</i>.</p>
<p>(1) Proszę o zakaz stosowania nieoszlifowanej kostki na chodnikach (2) Proszę o dłuższe zielone na przejściach dla pieszych oraz o stosowanie zielonego na przejściu przez całe skrzyżowanie. (3) Proszę również o niskopodłogowe tramwaje i wyższe perony na przystankach. (4) Proszę o wyniesione przejścia dla pieszych na drogach w strefach 30 km/h</p>	<p>(1) Zgodny z wytycznymi projektowania nawierzchni opisanymi w rozdziale 2.3. (2) Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3. (3) Postulat zgodny z założeniami <i>Standardów</i>, ale wykraczający poza zakres ich opracowania. (4) Postulat uwzględniony wcześniej, opisany w rozdziale 3.2.</p>
<p>(1) Oprócz ruchu pieszych miasto przede wszystkim powinno zapewnić priorytet komunikacji zbiorowej - tramwaje nie powinny oczekiwać na skrzyżowaniach na zmianę świateł tylko od razu przejeżdżać. (2) Drugim elementem jest wyłączenie części świateł, ewentualne uruchomienie ich tylko gdy przyjeżdża tramwaj - np gdy wyłączono światła przy moście pomorskim/odrzańskiej ruch pieszych zdecydowanie się usprawnił, dodatkowy próg zwalniający również poprawiłby bezpieczeństwo pieszych. (3) Warto też w ścisłym starym mieście wyłączyć z ruchu samochodowego ulicę ruską i stworzenie z niej deptaku - już teraz właściwie za taki deptak służy, a taka promenada, podobnie jak oławska, stanowiłaby część dłuższego szlaku spacerowego i poprawiłaby atrakcyjność zachodniej części starego miasta</p>	<p>(1) Postulat zgodny z założeniami <i>Standardów</i>, ale wykraczający poza zakres ich opracowania. (2) Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3 a fizyczne środki uspokojenia ruchu w rozdziale 4.3. (3) Wytyczne tworzenia stref uspokojonego ruchu opisano w rozdziale 4.1.</p>
<p>Obecnie Wrocław zdecydowanie NIE JEST miastem przyjaznym pieszym, nawet w centrum miasta. Dwa główne powody to: A) Nadmiar miejsc parkingowych i zajmowanie przez parkujące samochody przestrzeni pieszym - rozwiązanie problemu: (1) podniesienie/wprowadzenie opłat za parkowanie, (2) egzekwowanie przez straż miejską kar za nieprawidłowe parkowanie; B) Zbyt długie oczekiwanie na zielone światło na przejściach i problemy z dostępnością do przejść - rozwiązanie problemu - (1) likwidacja sygnalizacji świetlnej wszędzie gdzie ulica składa się tylko z jednej jezdni, (2) odgórny nakaz ustawienia oczekiwania na zielone światło na maksymalnie 60 s w centrum, (3) budowa nowych przejść BEZ SYGNALIZACJI tam gdzie brak ich na dystansie ponad ok. 100 m</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4. Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.</p>

<p>Uważam, że należy tak zaprogramować sygnalizację świetlną, aby przejście przez wielopasmową ulicę odbywało się na raz, aby pieszy nie musiał czekać całej zmiany świateł stojąc na wyspie na środku drogi (jak na przykład ma to miejsce na ul. Traugutta przy Ovo Building lub na placu Wróblewskiego idąc z przystanku w stronę Placu Społecznego).</p> <p>Zapewnienie ciągłości ścieżek i dróg rowerowych sprawiłoby, że rowerzyści nie musieliby poruszać się chodnikami (na przykład jadąc od strony Trójkąta ulicą Traugutta i chcąc jechać w kierunku Placu Społecznego, gdzie znajdują się przejazdy podziemne, nie ma możliwości płynnego przejechania z ulicy na ścieżkę rowerową i trzeba poruszać się wąskim chodnikiem lub zatrzymać się z boku jezdni i wejść na ścieżkę, co jest bardzo niebezpieczne przy dużym natężeniu ruchu samochodowego).</p>	<p>Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.</p> <p>Szczegółowe wnioski przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.</p>
<p>Niestety we Wrocławiu jest potężny problem z miejscami parkingowymi stąd też wielu kierowców parkuje na chodnikach - jeśli jestem pieszym z wózkiem i nie mogę przejść, przeszkadza mi to, ale jeśli jestem kierowcą i od 30 minut desperacko szukam miejsca parkingowego, a widzę wole miejsce na chodniku to niestety z niego korzystam. I przypuszczam, że niestety nie jestem w tym przypadku odosobniona... Te dwa tematy są tak bardzo ze sobą powiązane, że należałoby rozwiązywać je wspólnie. Karanie kierowców, którzy zaparkują na chodniku, nie tworząc miejsc parkingowych nawet płatnych będzie bardzo nie fair.</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>
<p>Bezwzględne egzekwowanie zakazu parkowania poza miejscami wyznaczonymi, np. ul. Potokowa, od kilkunastu miesięcy straż miejska reaguje tylko po wezwaniu a karą jest upomnienie, ustawianie spowalniaczy przy skrzyżowaniach dla przykładu ul. Lubelska,</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>
<p>Zamienić nawierzchnię ścieżek rowerowych i chodników na asfaltową o jednolitej strukturze.</p>	<p>Odrzucono. Mimo, że takie nawierzchnie byłyby wygodne, to jednak kosztowne w przypadku remontów, a także niebezpieczne, ponieważ trudno byłoby wyróżnić strefy ruchu rowerowego i pieszego.</p>
<p>Przestrzeń przyjazną pieszym jak najbardziej jednak tylko w symbiozie z innymi użytkownikami - rowerzystami i kierowcami! Wzajemne poszanowanie powinno być podstawą!!!</p>	<p>Brak wniosku.</p> <p>Opinia zgodna z założeniami standardów.</p>
<p>W pierwszej kolejności wymiana nawierzchni chodnikowej szczególnie na ul. Warmińskiej, Rolnej z Mrągową</p>	<p>Szczegółowe wnioski przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.</p>
<p>Działania powinny być prowadzone wielotorowo. Ważne jest egzekwowanie by samochody nie stały na chodnikach i zabierały przestrzeń ale trzeba też im dać miejsca parkingowe których brakuje. Powinno się budować więcej parkingów wielopoziomowych podziemnych i naziemnych. Nowe inwestycje powinny zawierać klauzulę o zapewnieniu min. 2 miejsc parkingowych na mieszkanie. Samo zabieranie miejsc parkingowych i ograniczanie sztuczne ruchu samochodów niczego nie rozwiąże a tylko pogłębi istniejące problemy</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>

<p>Wprowadzenie oznaczeń/tablic/znaków dla rowerzystów, gdzie znajdują się DDR lub jak do nich dojechać z danego miejsca. Często ludzie nawet nieświadomie jadą chodnikami, mając po 2giej stronie ulicy ścieżkę rowerową.</p> <p>Uważam również, że w przypadku ścieżek rowerowych przylegających do chodnika, powinno się te oba pasy wyraźnie rozdzielać. Przechodnie błąkający się po DDR są istną zmorą Wrocławia. Czerwony kolor pasa z narysowanym rowerem to dla większości ludzi niestety zbyt wielka łamigłówka (nie wspominając nawet o sytuacjach gdzie jest tylko znak informujący o DDR lub podziale na prawo/lewo - przechodnie /rowerzyści)...</p> <p>Odnosnie nawierzchni chodników, to najlepiej by było, aby na całej szerokości były wykonane z płyt, bez kostki po bokach. Ludzie i tak po tej kostce nie chodzą i z chodnika, który ma np 3m szerokości robi się 2m lub mniej. Tak jest choćby na ulicy Purkyniego.</p>	<p>Wytyczne koordynowania lokalizacji chodników względem ścieżek rowerowych opisano w rozdziale 2.1.</p>
<p>Więcej zieleni w dzielnicach ze zwartą, starą zabudową czynszową.</p> <p>Przy remoncie chodników można w projekcie uwzględnić nasadzenia. Zieleni pieszym nie utrudnia korzystania z chodnika, a bardzo podnosi estetykę całej ulicy i sprawia, że przestrzeń staje się bardziej przyjazna.</p> <p>Zły przykład - ulice na Ołbinie i Nadodrze - Rydygiera, Żeromskiego, Oleśnicka, Roosevelta, Pobożnego, gdzie nie ma ani jednego drzewa.</p> <p>Dobry przykład: ulica Struga na Kleczkowie, Nowowiejska od Piastowskiej do Prusa.</p>	<p>Uwzględniono. Wytyczne projektowania zieleni opisano w rozdziale 5.1.</p>
<p>Zróbcie coś z tymi autami pliss</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>
<p>Podstawowym standardem przestrzeni miejskiej powinna być różnego rodzaju zieleni nasadzana przy trasach dla pieszych. W centrum Wrocławia powinno zwiększyć się tereny zielone (skwery, aleje) kosztem ograniczenia ruchu samochodowego.</p> <p>Parkingi dla samochodów powinny być usytuowane na granicy centrum miasta, przy przystankach tramwajowych, autobusowych i głównych ulicach, aby można było pozostawić samochód i przejść lub 2-3 przystanki przejechać komunikacją zbiorczą do centrum/do celu.</p>	<p>Wytyczne projektowania zieleni opisano w rozdziale 5.1.</p> <p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>
<p>zrównoważony rozwój to chyba nie tylko ograniczanie kierowców, może da się jednak pogodzić interesy wszystkich grup? a gdyby komunikacja miejska, w szczególności tramwaje, docierały do rozwijających się osiedli Wrocławia to z przyjemnością zrezygnuję z samochodu i się przesiadam to i drzewa można posadzić na miejscach parkingowych</p>	<p>Brak wniosku.</p> <p>Opinia zgodna z założeniami standardów.</p>

Na tle innych miast z Polski, Wrocław radzi sobie pierwszorzędnie, jedyne moje uwagi dotyczą terenów odleglejszych od centrum, gdzie obecnie ewidentnym podmiotem priorytetowym w komunikacji są samochody. Liczne miejsca na obrzeżach tj. Marszowice, wyjazd na Smolec, psie pole itp. Zdają się być odcięte od reszty siatki infrastruktury dla pieszych. Z pewnością okolice te nie zachęcają osób niepełnosprawnych, dzieci, seniorów i innych osób o statystycznie niższej zdolności motorycznej do podjęcia podróży bez auta.	Brak wniosku. Informacje o niedogodnościach przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.
Uważam, że likwidacja przejść podziemnych jest bezsensownym wydawaniem pieniędzy, ponieważ szybciej sprawne osoby pokonują przejście podziemne niż przejście naziemne ze światłami. Dodatkowo nie torują ruchu dla samochodów. Łatwiej dobiegało się na przystanek tramwajowy na przy ul. Świdnickiej (koło KFC) widząc nadjeżdżający tramwaj, przejściem podziemnym niż oczekiwanie na zielone światło na przejściu dla pieszych.	<i>Standardy</i> nie zalecają tworzenia nowych przejść innych niż w poziomie terenu oraz uwzględniają postulat nielikwidowania istniejących kładek czy przejść podziemnych.
Hybrydowy system holenderski: https://nacto.org/wp-content/uploads/gallery/coloredpavementmaterials_pavement/amsterdam.jpg	Brak wniosku.
Sugerowałbym wyłączenie sygnalizacji świetlnej na większości skrzyżowań w obrębie centrum oraz Śródmieścia i Przedmieścia Oławskiego, pomijając oczywiście największe skrzyżowania (Galerii Dominikańska, Kazimierza Wielkiego -Ruska itp.). W zamian proponowałbym tworzenie barier drogowych uniemożliwiających osiągnięcie wysokich prędkości, np. szykany lub wyniesione przejścia dla pieszych. Uważam, że takie rozwiązanie nie zmniejszyłoby bezpieczeństwa pieszych, zapewniając im jednocześnie większy komfort poruszania się po mieście.	Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.
We Wrocławiu największym problemem są wysokie krawężniki, i zastawianie chodników (i trawników) przez samochody. Straż Miejska i Policja powinny bardziej restrykcyjnie pilnować przestrzeni wspólnych. Większa ilość barier jak słupki, wysokie krawężniki, barierki i inne rozwiązały by w wielu miejscach problemy. ZDiUM powinno priorytetowo traktować zgłoszenia mieszkańców i jak najszybciej realizować zadania dotyczące zabezpieczenia przestrzeni chodników, ciągów komunikacyjnych. Warto uwzględnić także ilość miejsc postojowych dla rowerów których jest zdecydowanie za mało, powinny być one ulokowane w zasięgu wejście do budynku najlepiej.	Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4. Postulat dotyczący rowerów wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i> .
pieszy musi mieć swobodny dostęp do komunikacji miejskiej i możliwość poruszania się bezpiecznie np w rynku, Ogólnie rzecz biorąc do pytania 8 to jestem za systemem mieszanym i trochę kostki i płyt wtedy jest ładny pejzaż.	Postulat dotyczący transportu zbiorowego jest słuszny, ale wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i> .
Niech w końcu to co zapisane jest w dokumentach zostanie wprowadzone w praktyce.	Wdrożenie <i>Standardów</i> jest zadaniem Urzędu Miejskiego Wrocławia. Monitorowanie ich wdrożenia jest zadaniem mieszkańców.
Miasto powinno dostosować drogi piesze dla seniorów ,których liczba z roku na rok się zwiększa .	Wytyczne projektowania bez barier opisano w rozdziale 2.4.

<p>Dla mnie, jako pasażera komunikacji miejskiej, ważne jest wydłużenie i dopasowanie cykli sygnalizacji w celu umożliwienia sprawnego dotarcia na przystanek oraz możliwości przesiadki. Wielokrotnie byłem świadkiem sytuacji gdzie po przyjechaniu tramwaju na przystanek niemożliwe jest dojście do niego bez przekraczania ulicy na czerwonym świetle. Zielone dla pieszych zapala się dopiero po odjeździe tramwaju/autobusu. Szczególnie często takie sytuacje zdarzają się np. na przystanku Most Grunwaldzki oraz na węźle przesiadkowym Pl. Grunwaldzki. Taki sposób ustawienia sygnalizacji jest dla mnie całkowicie niezrozumiały.</p> <p>Poza tym, uważam że należy ograniczać sygnalizatory na skrzyżowaniach dróg pieszych i torowisk tramwajowych (np. Pl. Jana Pawła II, Świdnicka). Ta sygnalizacja jest zazwyczaj ignorowana przez pieszych, więc jej wpływ na bezpieczeństwo jest wg. mnie wątpliwy, natomiast stosowanie się do niej mocno wydłuża czas przejścia przez ulicę oraz czasem uniemożliwia dostanie się do oczekiwanego tramwaju. Poza tym, jeśli przejście jest umieszczone pośrodku przystanku podwójnego (jak na wspomnianym przystanku Świdnicka), obecność dodatkowych świateł dla tramwajów powoduje dodatkowo kuriozalne sytuacje - nie wiadomo w którym miejscu zatrzyma się tramwaj i pasażerowie nierzadko zmuszeni są do biegania wzdłuż przystanku by zdążyć wsiąść do tramwaju. W takiej sytuacji osoba starsza albo o ograniczonej sprawności nie ma szans dostać się do pojazdu.</p> <p>Pozdrawiam serdecznie!</p>	<p>Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3. Informacje szczegółowe przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.</p>
<p>Pytanie dotyczące nawierzchni chodników mogło być poszerzone o połączenie chodnika z płyty wraz z kostką brukową pod parking dla samochodów. Skoro można połączyć chodnik ze ścieżką rowerową przez którą pieszy ma mniej miejsca do przejścia niż rowerzysta (ul. Grunwaldzka od mostu Szczytnickiego). Do tego dochodzi prędkość jazdy rowerzysty, który często pędzi nie patrząc na pieszych. Proszę o uwzględnienie połączenia parkingu z chodnikiem gdyż kierowcy też płacą podatki w tym mieście, a są marginalizowani.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>Zaproponowałabym również edukację samych pieszych. Często zdarza mi się obserwować kompletny brak wiedzy ze strony pieszego co mu wolno, a czego nie. Nie wystarczy stworzyć dobrej i sprzyjającej przestrzeni dla pieszych, jeśli piesi sami będą się zachowywać jak przysłowiowe "święte krowy".</p>	<p>Postulat słuszny, ale wykracza poza zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>

<p>Przeniesienie parkowania na jezdnię wszędzie, gdzie jest to możliwe oraz jego twarde egzekwowanie.</p> <p>Zwiększenie ilości etatów "parkingowych" w SM.</p> <p>Zakup kilku lawet i korzystanie z nich w celu usuwania źle zaparkowanych pojazdów.</p> <p>Podwyższenie stawek za parkowanie do zgodnych z realiami rynkowymi.</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>
<p>Kiedyś był pomysł wprowadzenia katalogu mebli miejskich, nie wiem czy to funkcjonuje, patrząc po różnorodności tych elementów raczej nie. Powinno się wprowadzić standard wykończenia przestrzeni miejskiej, żeby chodniki, ścieżki rowerowe, oznakowanie miejsc postojowych, mała architektura itd. stanowiły spójną całość.</p>	<p><i>Standardy</i> nawiązują do (są zgodne, uzupełniają, zalecają uzupełnienia) obowiązującego katalogu mebli miejskich.</p>
<p>Koniecznie należy wynosić przejścia dla pieszych na ulicach z uspokojonym ruchem, zwłaszcza przy skrzyżowaniach tych ulic ze "szybkimi" ulicami (wzdłuż Legnickiej, Grabiszyńskiej, Klecińskiej, Hallera itp)</p>	<p>Zalecenia dotyczące wyznaczania i projektowania przejść dla pieszych opisano w rozdziale 3.2.</p> <p>Informacje szczegółowe przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.</p>
<p>Więcej miejsca dla pieszych zapewniłoby też zmienianie ulic na jednokierunkowe - wtedy można parkowanie przesunąć w całości na jezdnie - zostaną szerokie chodniki, które powinno się wyposażać w zielen (drzewa!), stojaki rowerowe (przy strategicznych miejscach zwłaszcza - punkty usługowe, etc), ławki/spoczniki. Takie rozwiązanie szczególnie do wprowadzenia w śródmieściu.</p>	<p>Częściowo postulat jest uwzględniony. Jednak zmiana ulic na jednokierunkowe doprowadziłaby nie tylko do zwiększenia przestrzeni dla pieszych, ale również do zwiększenia prędkości poruszania się samochodów.</p>
<p>Sygnalizacja świetlna w wielu miejscach dyskryminuje pieszych. Jestem w pełni sprawną osobą w sile wieku, a na wielu przejściach nie jestem w stanie pokonać przejścia w ramach wyznaczonego czasu.</p>	<p>Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.</p>
<p>Uważam, że problemem większym od nielegalnego parkowania jest jakość nawierzchni naszych chodników oraz ich nierówności, spadki. Wrocław jest miastem nieprzyjaznym osobie niepełnosprawnej - nie tylko tej na wózku inwalidzkim.</p>	<p>Wytyczne projektowania bez barier opisano w rozdziale 2.4.</p>
<p>Bardzo ważna jest dla mnie zielen, dlatego jako młodej mamie zależy mi aby Miasto starało się o zagospodarowanie wolnych przestrzeni nasadzeniami, czy to drzew czy żywopłotów, zwłaszcza przy ruchliwych ulicach.</p>	<p>Uwzględniono. Wytyczne projektowania zieleni opisano w rozdziale 5.1.</p>
<p>Należałoby przeprowadzić inspekcję przejść dla pieszych z sygnalizacją w celu sprawdzenia czy spełniają minimalny czas na przejście na zielonym oraz jeśli ten czas spełniają czy nie ma możliwości na jego dodatkowe wydłużenie a nawet wprowadzenie dodatkowego cyklu.</p>	<p>Wytyczne projektowania i programowania sygnalizacji świetlnej opisano w rozdziale 3.3.</p>
<p>Uwaga do pytania nr 8. W przypadku dopuszczenia parkowania na chodniku - strefa przewidziana dla pojazdów powinna być wykonana z kostki odpornej na taki nacisk, a w pozostałej części z płyt chodnikowych.</p>	<p>Uwzględniono.</p>

<p>Dzień dobry,</p> <p>Po pierwsze, autorzy Projektu powinny rozważyć, czy i w jakim zakresie chronić przed niekorzystnymi zmianami nawierzchnie chodnikowe (może też drogowe ?) dawnego Wrocławia. Rozważeniu powinno podlegać, czy Standardy nie powinni nawiązywać lub powiełać niektóre rozwiązania Breslau (w np. miejscach historycznie istotnych lub według innego kryterium) - np. rodzaj materiału i wygląd (sposób ułożenia) nawierzchni chodników.</p> <p>Po drugie, Standardy należy uzupełnić w zakresie wszystkich innych obiektów pojawiających się w przestrzeni miejskiej, chociażby latarnie i skrzynki energetyczne.</p> <p>Po trzecie, zweryfikowanie czy Katalog mebli miejskich jest wystarczający spójny ze Standardami pieszymi, w zakresie ich lokalizacji i relacji przestrzennej z pozostałym wyposażeniem przestrzeni miejskiej.</p> <p>Po czwarte, Standardy powinni zawierać konkretne wytyczne (analogia do chodników) dla zieleni i wody. Czyli określać jaka jest wymaga ilość/powierzchnia zieleni i wody (i w jakiej formie) w poszczególnych strefach miasta lub według innego kryterium/ów. Brak takich zapisów nadmiernie zubaża jakość przyszłej, nowej i wyższej, jakości przestrzeni naszego miasta.</p> <p>Proszę patrzeć na przestrzeń jako zespół wielu (na dziś znanych) obiektów, które występują w znacznej ilości. Rozumiem skupienie się na chodnikach i zieleni. Ale, bez kierowanie się końcowym efektem wizualnym zatracimy to, co można już dziś uzyskać. Nie kierując się zasadą "za rok lub dwa wprowadzimy poprawki", bo po pierwsze nauka wielu pokoleń pokazuje, że rozwiązania przejściowe utrzymują się znacznie dłużej, niż pierwotne założenia, a po drugie - należy dążyć do konkretnych, skokowych zmian, szczególnie tam, gdzie wieloletnie zaniedbania i błędy władz Miasta spowodowały upadek jakości przestrzeni wrocławskiej.</p> <p>W 2013 roku złożyłem wniosek do Prezydenta Dutkiewicza o to, aby wydał zarządzenie "w sprawie rodzaju dopuszczalnych materiałów jako warstwy wierzchniej chodników i innych miejsc publicznych w użytkowaniu pieszym w centrum miasta oraz w innych częściach miasta ważnych pod względem funkcjonalnym, kompozycyjnym lub wizerunkowym". W odpowiedzi, pismem z dnia 14 kwietnia 2013 r., pani dyrektor Elżbieta Urbanek poinformowała, iż jest to "nieuzasadnione". A jak wiadomo, później taka dokumentacja powstała i jest stosowana przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta.</p> <p>Wyrażam nadzieję, że tak nie będzie z moimi ww. propozycjami - tzn. że zostaną wprowadzone teraz, a nie "po pewnym czasie".</p>	<p>Standardy nawiązują do (są zgodne, uzupełniają, zalecają uzupełnienia) obowiązującego katalogu standardów nawierzchni Wrocławia, wydanego przez ZDiUM w 2013 roku oraz katalogu mebli miejskich.</p> <p>W rozdziale 5, standardy wskazują wytyczne projektowania zieleni oraz sposoby gospodarowania wodą z podziałem na strefy miasta.</p>
<p>Nielegalne parkowanie - na maksą palący problem. Jego rozwiązanie poprawiłoby obecną sytuację pieszych o jakieś 60%. Plac Grunwaldzki, Na Grobli, skwery przy wybrzeżu Słowackiego - nie da się tam swobodnie poruszać. Bardzo, ale to bardzo ważna dla Wrocławia kwestia. Dziękuję.</p>	<p>Zalecane rozwiązania dotyczące parkowania pojazdów zostały opisane w rozdziale 2.1, a sposoby regulowania sposobu parkowania w rozdziale 4.4.</p>

Opiniujący 1

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Procesów Osadniczych

Pismo wysłano drogą elektroniczną 25.05.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
Przyjąć zasadę <u>kompleksowego</u> planowania, projektowania i realizacji infrastruktury dla pieszych.	Uwzględniono – jest to jedno z podstawowych założeń <i>Standardów</i> .
<u>Prostoty</u> konkretnych rozwiązań. Antyprzykładem pod tym względem jest zrealizowane rozwiązanie komunikacji pieszej i rowerowej wzdłuż ul. Na Ostatnim Groszu, szczególnie w okolicach D.H. Astra.	Uwzględniono – jest to jedno z podstawowych założeń <i>Standardów</i> .
W przypadku nawierzchni asfaltowej - bezwzględne stosowanie <u>siatki z włókna szklanego</u> .	Trwałość nawierzchni ciągłych można uzyskać dzięki właściwemu przygotowaniu podłoża. Stosowanie siatki jest rozwiązaniem zbyt kosztownym.
W przypadku płyt/ kostki (kamiennej i betonowej) – <u>frezowanie</u> istniejącej nawierzchni.	Rozwiązanie możliwe do zastosowania w uzasadnionych przypadkach, na wniosek użytkowników, kiedy nie jest planowana przebudowa chodnika. W przypadku remontów zalecamy wymianę nawierzchni na nową.
Zachowanie minimalnego <u>spadku</u> chodników w kierunku studzienek, rynien, odpływów.	Uwzględniono.
(1) W przypadku ścieżek szutrowych - <u>wyrównywanie</u> mechaniczne nawierzchni ścieżek; wykonanie i regularne czyszczenie kanawek/ <u>rowów</u> odwadniających prowadzących wzdłuż tych ścieżek, np. wzdłuż ul. Manganowej. W przypadku tej konkretnej ulicy nie chodzi o spieranie się o jej zaklasyfikowanie, np. czy to jest ciąg pieszy czy droga kołowa, tylko o wykonanie wreszcie tego ciągu komunikacyjnego na współczesnym poziomie cywilizacyjnym. W obecnym stanie technicznym ta ulica istotnie obniża markę Wrocławia jako miasta spotkań, nie spełnia żadnych standardów. (2) Jednym z podstawowych problemów technicznych jest brak odwodnienia (rowu do odprowadzania deszczówki)	(1) Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 2.3. (2) Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 5.2. Informacje szczegółowe przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.
<u>Przywracanie poziomu gruntu</u> na terenach zielonych - co kilka lat zdejmowanie i wywożenie wierzchniej warstwy gruntu, która powoduje, że trawniki, klomby, kwietniki itd. w mieście często już są znacznie wyżej poziomu chodników, ścieżek, dróg ze wszystkimi konsekwencjami - woda ścieka z terenów zielonych na drogi i chodniki, zamiast wsiąkać w ziemię	Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 5.2.
Usuwanie w wielu miejscach ogrodzeń/ słupków utrudniających ruch (np. wzdłuż chodnika przy ul. Sądowej przy budynku sądu	Postulat wcześniej uwzględniony, szczegółowo opisany w rozdziale 2.4.

<p><u>Nie obniżanie istniejących krawężników</u> - spowoduje to zwiększenie ilości aut parkujących częściowo na chodnikach.</p>	<p><i>Standardy</i> postulują obniżanie krawężników jedynie w obrębie przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych. Postulat sprzeczny z zapisami w rozdziale 2.4 (udogodnienia dla poruszania się) oraz np. z polityką likwidacji krawężników na trasach dróg rowerowych. W rozdziale 4.4 opisano sposoby ochrony chodników przed parkowaniem.</p>
<p>Regularne <u>zamiatanie i mycie chodników</u> (także jezdni, ale drogi kołowe nie są objęte zakresem przedmiotowych standardów).</p>	<p>Zakres tematyczny <i>Standardów</i> nie obejmuje wytycznych utrzymania infrastruktury.</p>
<p><u>Zakaz podnoszenia poziomu terenu w mieście</u>, m.in. poprzez kładzenie kolejnych warstw z asfaltu, kostki na już istniejące nawierzchnie. Niekontrolowane podnoszenie poziomu nawierzchni terenów komunikacyjnych prowadzi do dramatycznych konsekwencji. Na przykład, podczas budowy "Osiedla Spiżowego" podniesiono poziom drogi wewnętrznej osiedlowej oraz wyjazdu z osiedla od ul. Manganowej. Przy okazji zasypano jedyne bezpieczne, jeszcze przedwojenne przejście dla pieszych pod torami kolejowymi. Obecnie piesi przechodzą górą - przez tory kolejowe, po których często kursują pociągi w kierunku m.in. na Wałbrzych, Jelenią Górę, Szklarską Porębę, Jedlinę. Przechodzą na zakręcie(!)</p>	<p>Nie możemy tworzyć reguł na podstawie pojedynczych przypadków. Niewykluczone, że przy innych uwarunkowaniach, podniesienie poziomu terenu jest uzasadnione. Tego typu problemy powinny być rozstrzygane indywidualnie.</p> <p>Informacje szczegółowe przekazano do Wydziału Inżynierii Miejskiej.</p>
<p>Sukcesywne <u>przywracanie przestrzeni pieszym</u>, np. poprzez usunięcie rażących konfliktów przestrzennych, jak parterowy postsocjalistyczny barak z garażem, komórką lokatorską i pomieszczeniem wykorzystywanym jako zaplecze sklepu spożywczego NA CHODNIKU z Osiedla Spiżowego do ul. Stalowej</p>	<p>Uwzględniono.</p>

STOWARZYSZENIE ARCHITEKTURY KRAJOBRAZU – ODDZIAŁ DOLNOŚLĄSKI

Opiniujący 2. Politechnika Wroclawska, Wydział Architektury, Zakład Kształtowania Środowiska

Pismo wysłano drogą elektroniczną 21.06.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
Serdecznie dziękujemy za przesłanie do konsultacji Projektu Wroclawskich Standardów Kształtowania Przestrzeni Miejskich Przyjaznych Pieszym. Jesteśmy pełni uznania dla Państwa pracy. Przesłane opracowanie jest bardzo szczegółowe i kompleksowo ujmuje kwestie kształtowania przestrzeni dla pieszych. Nasze uwagi i sugestie przedstawiamy poniżej oraz w pliku .pdf, gdzie zamieszczono wybrane komentarze i drobne uwagi stylistyczne.	
1. Na str. 18 zaproponowano pojęcie „obszar zieleni (Z)”, które różni się od ustawowego "pas zieleni". Czy ta zmiana jest celowa? – Może warto dodać informację że kategoria ta obejmuje również „pasy zieleni w rozumieniu ustawy ...”. Natomiast na str. 39 pojawiają się standardy dla: „Pas zieleni (Z)” – Konieczne jest ujednoczenie nazewnictwa.	Uwzględniono.
2. Aksonometrie obrazujące posadowienie drzewa w sąsiedztwie nawierzchni są zbyt schematyczne (str. 66). Z rysunku wynika że możemy utwardzić napływy korzeniowe. Zasadne jest aby rozróżnić sytuację utwardzania nawierzchni wokoło starszych drzew i zachowania przestrzeni dla nowo sadzonych roślin – warto pokazać też przypadek gdy sadzimy drzewo w takiej nawierzchni - jak je stabilizować? - tzn. jak zrealizować techniczne nawierzchnię, aby zapewnić spokojny wzrost drzewa. Proponuję zamieścić tu bardziej szczegółowy przekrój, aby zilustrować to, że przy drzewie warstwa wierzchnia powinna być luźniejsza.	Uwzględniono.
3. Przy omawianiu nawierzchni z kruszywa mineralnego (np. str. 64), konieczne jest dodanie informacji, że „Brak obramowania jest dopuszczalny w przypadku potrzeby ochrony drzew kolidujących z ciągiem komunikacyjnym (uniknięcie korytowania, które mogło by uszkodzić drzewo). Obszar bez obramowania należy projektować indywidualnie.” Zasadne jest przedstawienie przykładowej fotografii z komentarzem.	Uwzględniono.
4. Na str. 198 zapisano „pasy zieleni o szerokości minimalnej 1 m...”, natomiast w rozdz. 2.2.1.4. Podano min. szer. 0,5 m. Konieczne jest ujednoczenie standardu.	Uwzględniono.
5. Proponujemy aby rozważyć zmianę tytułu rozdziału 5.1.. Wydaje się że tytuł „Ekologia” jest zbyt szeroki i jednocześnie nie oddaje istoty pracy z zielenią w pasach drogowych - te standardy nie dotyczą ekologii (tj. nauki zajmują się badaniem powiązań między organizmami żywymi a środowiskiem abiotycznym...).	Zdajemy sobie sprawę ze znaczenia terminu, ale tytuły rozdziałów muszą być zwarte a we wstępie do rozdziału podany jest zakres opracowania.

<p>6. Ogólne zalecenia względem doboru gatunkowego (Rozdział 5.1. s. 214) – są zbyt ogólne, a treść nie realizuje tematu (drobne uwagi w pliku .pdf). Konieczne jest gruntowne przerezagowanie tego akapitu, standardy powinny wskazywać:</p> <ul style="list-style-type: none"> - parametry drzewa: forma pienna, obwody 12-20, korona uformowana na wys. min 180cm; - dobór gatunkowy powinien uwzględniać skalę ulicy! cała reszta działań ma służyć temu aby zapewnić dobre warunki rozwoju tego drzewa; - gatunek powinien nawiązywać do historycznych nasadzeń. <p>Rozdział „Ogólne zalecenia względem doboru gatunkowego” (s. 214) powinien stanowić podsumowanie wszystkich informacji, gdyż w projekcie najpierw należy zabezpieczyć miejsce i brak kolizji a później dobór roślin.</p>	<p>W większej części uwzględniono. Kolejność poszczególnych rozdziałów ma znikomy wpływ na czytelność, ponieważ standardy stanowią osobne karty. Korona powinna być formowana na wysokości nie kolidującej ze skrajnią chodnika, tj. na wysokości min. 2,5 m; zostały wprowadzone zapisy i ilustracje, które to lepiej wyjaśniają.</p>
<p>7. Na str. 215 zamieszczono fotografię drzew przy pasażu grunwaldzkim – niskie drzewa o formach kulistych. Jest to przykład złych nasadzeń - totalny brak dostosowania skali nasadzeń nie tylko do budynku, ale również wnętrza ulicy i kontekstu przestrzennego(!). Konieczna jest zmiana przykładu lub dokładniejsze oznaczenie złych przykładów aby nie utrwaląc złych nawyków projektowych.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>8. Na str. 216 – 224 zamieszczono informacje dot. kształtowania zieleni, które tylko częściowo ujmują przedmiotowe kwestie. Konieczne jest przerezagowanie rozdziału w taki sposób aby prezentowane informacje miały odniesienie do procesu inwestycyjnego i projektowego. Proponujemy aby przyjąć następujący zakres treści:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ochrona (zachowanie) istniejących drzew na etapie projektowym – projektowanie w kontekście: szczegółowe wytyczne dla projektantów, które będą stanowiły podsumowanie wcześniej zapianych wytycznych (warto zwrócić również uwagę na potrzebę szczegółowego domierzania starszych drzew w projektach, zakres inwentaryzacji dendrologicznej, konieczność zachowania historycznych odległości układów drzew od skrajni itd.) - szerokości i powierzenie pasa zieleni – jak zaprojektować nową szatę roślinną (zagadnienia: jak zapewnić dobre warunki dla drzew?, jak unikać kolizji z infrastrukturą?, retencja wody itd...); - parametry materiału roślinnego (uwagi powyżej); - ochrona drzew przed rozpoczęciem prac budowlanych i remontów; - przygotowania terenu i podłoża do nasadzeń drzew – wytyczne dla projektantów i wykonawców. Konieczne jest podkreślenie konieczności wymiany podłoża przed wykonaniem nasadzeń i wskazać podstawowe informacje o sadzeniu drzew. 	<p>Uwzględniono uwagi dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> - procesu oraz uwagi o rozróżnieniu sytuacji ochrony istniejących drzew od sytuacji gdy wprowadzane są nowe nasadzenia, - doboru materiału roślinnego, <p>Zapewnienie dobrych warunków jest tematem całego rozdziału. Informacje dotyczące retencji wody opisano w rozdziale 5.2. Przygotowanie terenu pod nasadzenia wykracza poza zakres <i>Standardów</i>.</p>

<p>9. Minimalne powierzchnie na str. 216 – niedopuszczalną praktyką jest aby powierzchnię pasa zieleni wyliczać na podstawie projektowanego drzewa – może to doprowadzić to nadmiernego projektowania małych drzew aby obniżyć sumę powierzchni biologicznie czynnych.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>10. Str. 217 - konieczne jest: - określenie głębokości wymiany gruntu; - głębokości korytowania przy drzewach; - szersze omówienie technologii bezwykopowych – na krótkich odcinkach nie są one praktykowane. Rysunek na str. 217 jest bardzo nieprecyzyjny i źle opisany - konieczne jest ustanowienie standardów, które lepiej zabezpieczą drzewa (!!) – strefa ochrony korzeni powinna obejmować obszar rzutu korony + 1m (pozostałe uwagi w komentarzach w pliku .pdf).</p>	<p>Uwzględniono częściowo. m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wprowadzono rozróżnienie wytycznych na sytuację ochrony istniejących drzew od sytuacji gdy wprowadzane są nowe nasadzenia, - wprowadzono odniesienie do obowiązujących zarządzeń, <p>Rozumiemy konieczność opisanie dobrych praktyk przy wykonywaniu nasadzeń, lecz</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wymienionych czynności w naszej opinii nie da się ustandaryzować (muszą być wykonywane na podstawie indywidualnej oceny sytuacji), b) przyjęto zasadę , że w <i>Standardach</i> unika się opisu robót.
<p>11. Ścieżki dla korzeni str. 220 – brak szczegółowych informacji o sposobie projektowania i budowy. Nawierzchnie i szata roślinna realizowane są na różnych etapach inwestycji. Konieczne jest aby wyraźnie rozróżnić działania etapu budowlanego: ochrona drzew, wymiana podłoża, ścieżki dla korzeni itd. oraz prac ogrodniczych: wymiana gleby, ukształtowanie terenu, sadzenie itd. – uwaga ta nawiązuje do postulatów ogólnych wskazanych w ust. 8.</p>	<p>Uwzględniono częściowo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględniono uwagi dotyczące procesu oraz uwagi o rozróżnieniu sytuacji ochrony istniejących drzew od sytuacji gdy wprowadzane są nowe nasadzenia, <p>Przyjęto zasadę , że w <i>Standardach</i> unika się opisu robót, w szczególności prac ogrodniczych,</p>
<p>12. Gleba strukturalna str. 221 – nie precyzyjne określenia – chodzi o podłoże strukturalne ciągów pieszych. W tekście brakuje konkretnych parametrów projektowych oraz wytycznych dla projektantów nawierzchni. Podłoże strukturalne wydaje się być najkorzystniejszym rozwiązaniem pod względem biologicznym i finansowym dla drzew w miastach. Zasadnym jest więc aby w opracowaniu zamieścić więcej informacji na ten temat w pozostałych rozdziałach – w szczególności w powiązaniu z nawierzchniami przepuszczającymi wodę.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>13. Chodniki podwieszane str. 222 – wydaje się że ta nazwa jest nieprecyzyjna – czy nie chodzi o ”wyniesione ciągi piesze”? Zasadnym jest, aby opisać w jakich przypadkach należy je zaprojektować (tzn. unikanie kolizji z systemem korzeniowym lub napływami korzeniowymi drzewa).</p>	<p>Uwzględniono.</p>

<p>14. Komórki glebowe str. 222 – zasadnym jest aby zaznaczyć że technologia ta zastępuje podbudowę chodnika. Istotą tego rozwiązania jest retencja wody powierzchniowej i zachowanie wymiany tlenowej pod nawierzchnią ciągu komunikacyjnego – istotne jest zachowanie a dylatacji i innych rozwiązań zapewniających wsiąkanie wody do gruntu.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>15. Ekran przeciwkorzeniowe str. 223 – Istotą tego rozwiązania jest ekranowanie infrastruktury, a nie budowanie sztucznej „donicy” dla drzew (!). Z tą technologią należy uważać gdyż jest bardzo mała wiedza nt. stref korzeniowych istniejących drzew, jej wpływu na statykę drzew oraz przepływy wód gruntowych. Istnieje również ryzyko, że brak możliwości technicznych lub finansowych zastosowania tej technologii będzie argumentem za odstąpieniem od sadzenia drzew. Konieczne jest aby mocniej podkreślić kontekst stosowana tej technologii – np. pomiędzy pasem zieleni a budynkiem, gdzie korzenie „nie mają czego szukać” oraz określenie odległości od elementów infrastruktury podziemnej. Konieczne jest również aby dodać wymóg inwentaryzowania powykonawczego ekranów na mapach zasadniczych jako element infrastruktury podziemnej.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>16. Koniecznym jest zasugerowanie odbiorcom realizację nasadzeń pnączy w sąsiedztwie budowli, które mogą być pokryte przez nie.</p>	<p>Postulat uprzednio uwzględniony.</p>
<p>17. Czy standardy przewidują sytuacji realizacji nasadzeń w pasach drogowych, które realizowane są na działkach nie należących do samorządu? Zasadne jest aby w standardzie odnieść się do takich sytuacji. Być może chociaż wzmianką że w sytuacjach skomplikowanej struktury własności, zasadnym jest aby rośliny sadzono na działkach miejskich. Często jest też taka sytuacja że zarządca drogi rezygnuje z nasadzeń drzew bo w MPZP aleja jest wyznaczona na terenie prywatnym – jako element zagospodarowania frontu działki. W takich sytuacjach ciężko jest wyegzekwować nasadzenia.</p>	<p>Z założenia, <i>Standardy</i> mają obowiązywać w całym Wrocławiu, niezależnie od formy własności.</p>
<p>18. Konieczne jest zapisanie w standardzie wymogu współpracy z architektem krajobrazu w zakresie ochrony drzew i kształtowania szaty roślinnej w pasach drogowych na wszystkich etapach inwestycji, w szczególności w trakcie wykonywania projektu i realizacja prac.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>19. Zasadnym jest aby w opracowaniu pojawiło się więcej dobrych przykładów z Wrocławia, gdyż dokument ten bez wątpienia będzie też materiałem promującym miasto Wrocław.</p>	<p>Uwzględniono.</p>

DEPARTAMENT NIERUCHOMOŚCI I EKSPLOATACJI

Wydział Transportu, Dział Zarządzania Transportem Publicznym

Pismo wysłano drogą elektroniczną 29.05.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
W punkcie 3.1.2 (rodzaje przystanków) należy uwzględnić możliwość budowy przystanków w formie wysepek - tzw. antyzatoki czyli zawężenia jezdni przy jednoczesnym poszerzeniu chodnika w bezpośrednim rejonie przystanku.	Uwzględniono.
Na peronach przystankowych bezpośrednio sąsiadujących z tyłu z jezdnią, ścieżką rowerową lub innymi miejscami mogącymi wpłynąć na zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów (np. rowy melioracyjne) wymagane jest montowanie trwałych barierek zabezpieczających.	Uwzględniono.
W przypadkach gdy ścieżka rowerowa zlokalizowana jest pomiędzy chodnikiem a peronem przystankowym konieczne jest wyznaczenie bezpiecznego przejścia dla pieszych z chodnika do przystanku.	Uwzględniono.

Raport | Opinie jednostek miejskich

DEPARTAMENT ARCHITEKTURY I ROZWOJU

Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków

Pismo wysłano drogą elektroniczną 13.06.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
Miejski Konserwator Zabytków nie wnosi uwag do opracowanych standardów dla ruchu pieszego.	-

WYDZIAŁ ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA

Beata Urbanowicz. Koordynator projektu plastycznego wystroju miasta.

Nr pisma: 17280/2017. 767/17; Pismo wysłano drogą elektroniczną 14.06.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
<p>Przedstawione opracowanie Wrocławskich Standardów kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym odbieram jako zbiór życzeń, dotyczących kształtowania pasów dróg i ich otoczenia czyli terenów należących głównie do Gminy. Komu więc polecimy go do stosowania ?</p>	<p>Zgodnie z umową z 1. lutego 2017 roku, nr 1/BZP/2017 oraz informacjami zawartymi w rozdziale 1., Standardy mają być zbiorem modelowych wytycznych dla planowania, projektowania oraz wykonywania infrastruktury pieszej. Wobec powyższego będą stosowane przez planistów projektantów i wykonawców. Docelowo będą zarządzaniem Prezydenta Miasta, i będzie je trzeba uwzględniać w <i>Specyfikacjach Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ)</i>, do przetargów i umów na prace projektowe i budowlane.</p>
<p>(1) polecane w opracowaniu oświetlenie drogowe jako sodowe lub halogenowe białe - na przejścia dla pieszych jest zupełnie nieaktualne od 2014 roku przyjęliśmy we Wrocławiu do stosowania źródła światła w technologii LED, (2) pytanie jak temperaturą barwową różnicować oświetlenie drogowe, przejść dla pieszych, chodników, oświetlenie ścieżek w parkach itp.</p>	<p>(1) Uwzględniono. (2) Wniosek wykracza poza przyjęty zakres opracowania <i>Standardów</i>.</p>
<p>polecany wzór elementu wyгородzenia trawników nie jest przyjęty do stosowania w mieście (polecam Wrocławski katalog mebli miejskich)</p>	<p><i>Standardy</i> nie „polecają” wzoru elementu wyгородzenia trawników – wykracza to poza obecny zakres opracowania <i>Standardów</i>. Tam, gdzie to możliwe wykorzystano zdjęcia i ilustracje przedstawiające aktualny wzór wyгородzenia.</p>
<p>chodnik podwójny jest przeszkodą architektoniczną bardziej niebezpieczna niż zwykły krawężnik</p>	<p>Standardy dopuszczają sytuowanie krawężnika podwójnego jedynie tam, gdzie nie występują ewentualne przekroczenia jezdni. Jego stosowanie bywa konieczne ze względu na dostępność budynków, a krawędź powinna być odpowiednio oznaczona (standard 2.4.2.1).</p>

BIURO DO SPRAW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Daniel Chojnacki. Samodzielne stanowisko ds. rozwoju ruchu rowerowego.

Pismo wysłano drogą elektroniczną 14.06.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
<p>Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym to w założeniu dobry dokument. Wiele dzisiaj nieopisanych sytuacji powinno zostać skatalogowane w sposób umożliwiający powstawanie, bardziej przyjaznej, pieszym przestrzeni.</p> <p>Przesłany projekt dokumentu jest bardzo obszerną publikacją traktującą o szerokiej tematyce - nie tylko tej, w celu której jest tworzony. Zawiera wiele zasad dla innych użytkowników - w tym również dla ruchu rowerowego. Tematyka rozwiązań dla tej grupy komunikacyjnej została przyjęta Zarządzeniem Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia już 9 czerwca 2005 r. Dodatkowo na terenie województwa dolnośląskiego, w tym również we Wrocławiu, funkcjonują Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego. Zostały one przyjęte przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego Uchwałą Nr 1987/V/16 w dniu 22 marca 2016r. (1) W związku z powyższym w powstającym dokumencie należy regulować potrzeby dla ruchu pieszego pozostawiając kształtowanie zasad dla ruchu rowerowego dokumentom do tego przeznaczonym, które korzystają z najlepszej dostępnej praktyki.</p>	<p>Kształtowanie przestrzeni przyjaznej pieszym wymaga (choćby ze względów bezpieczeństwa) określenia pewnych wymagań odnoszących się do stref przeznaczonych dla innych użytkowników ulic.</p> <p>Nie wskazano standardów, które byłyby sprzeczne z wymienionymi dokumentami.</p>
<p>str. 15 - podział na podstawowy i uzupełniający układ komunikacyjny wydaje się mało czytelny. W opisie podstawowy układ komunikacyjny to ulice z przewagą ruchu tranzytowego - jak to będzie określone? Czy przy każdej przebudowie czy budowie chodnika będzie dokonywany pomiar ile aut jedzie tranzytowo a ile lokalnie? Czy różnica pomiędzy układem podstawowym i uzupełniającym będzie jedynie fakt występowania komunikacji zbiorowej? Jeśli tak to np. ul. Lipska, Wojanowska, Jeleniogórska i wiele innych będą ulicami podstawowego układu komunikacyjnego choć w zasadzie powinny być jednak lokalne. Zalecenie - zmiana klasyfikacji ulic na "jakąś" istniejącą np. od klasy - bazując na Studium.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str. 15 - oprócz problemów opisanych powyżej również przypisanie do podstawowego i uzupełniającego układu komunikacyjnego sztywnych zasad kształtowania przestrzeni może rodzić wiele problemów. Dla przykładu w przekazanym projekcie dla układu uzupełniającego odradza się budowę dróg dla rowerów. Istnieje wiele ulic potencjalnie mogących pełnić funkcje uzupełniającej podczas gdy natężenie pojazdów ich prędkość jednoznacznie wskazuje na konieczność budowy dróg dla rowerów. Z jednej strony opracowanie powinno pozostawić elastyczność z drugiej nie powinno wskazywać o rozwiązaniach dla innych grup użytkowników. Innym przykładem wadliwym ze względu na sztywność zapisów jest likwidacja zatok autobusowych jedynie dla układu uzupełniającego. Określanie na sztywno wymagania, że zatoki należy wydzielać na najważniejszych ulicach (znowu</p>	<p>Kształtowanie przestrzeni przyjaznej pieszym wymaga (choćby ze względów bezpieczeństwa) określenia pewnych wymagań odnoszących się do stref przeznaczonych dla innych użytkowników ulic.</p> <p>Elastyczność doboru rozwiązań projektowych została zapewniona, między innymi, poprzez możliwość indywidualnego uzgadniania rozwiązań innych niż określone w <i>Standardach</i>. Podstawą takiej procedury może być stwierdzenie</p>

<p>jakie to ulice? - w opracowaniu jest szereg niezdefiniowanych pojęć w mieście uniemożliwiłoby np. zabudowę zatoki np. na ul. Legnickiej. Dzięki temu rozwiązaniu poprawie uległy warunki poruszania się pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji zbiorowej. Zalecane zapisanie sztywnych wymagań jedynie dla ruchu pieszego.</p>	<p>warunków (np. natężenia ruchu), które wymuszają wydzielenie np. dróg dla rowerów, czy tworzenie zatok autobusowych. Te ostatnie zaleca się ograniczać.</p>
<p>str. 40 - do skasowania uwaga o kształtowaniu wspólnych dróg dla rowerów i pieszych o charakterze tranzytowym przebiegających na przedmieściach. Ze względu na różne potrzeby pieszych i rowerzystów należy dążyć do ich rozdzielania. W sytuacjach braku wystarczającej przestrzeni lepiej analizować konkretne miejsca w kontekście lokalnych uwarunkowań.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str. 45 - warunki rezygnacji z optymalnych szerokości - ustalanie szerokości dróg dla rowerów bezwzględnie musi uwzględniać funkcję danej trasy (np. Główna) oraz spodziewane natężenie ruchu rowerowego. Istnieją różne sytuacje w różnych miejscach miastach gdzie bardziej priorytetową rolę będzie pełnił ruch pieszy (np. ul. Oławska gdzie ruch rowerowy jest jedynie dopuszczony) albo ruch rowerowy (np. planowana trasa wzdłuż Karkonoskiej). Wpisanie sztywnej zasady co do kształtowania szerokości może powodować sztuczny, nie uzasadniony lokalnymi warunkami, podział przestrzeni, który będzie nie dostosowany do potrzeb danego miejsca. Usunąć zapisy odnośnie zamian tras rowerowych na jednokierunkowe i prowadzenia ich przy pomocy P-27 - te zagadnienia definiują przywołane powyżej Standardy rowerowe.</p>	<p>Poprawiono redakcję tekstu, aby czytelne było, że uwaga potwierdza zapisy przedstawione w <i>Standardach</i>. Wpisana zasada nie jest „sztywna”, ponieważ pierwszy punkt standardu wskazuje, że ograniczenie szerokości powinno być proporcjonalne do kategorii ciągów. Elastyczność doboru rozwiązań projektowych została zapewniona, również poprzez możliwość indywidualnego uzgadniania rozwiązań innych niż określone w standardach. Wpisane na stronie 45. wytyczne są zgodne z zasadą solidarnego ponoszenia kosztów utrudnień przez wszystkich uczestników ruchu.</p>
<p>uwaga odnośnie rozdziału 2.3. Istnieje szereg "pieszych", dla których równość nawierzchni jest szczególnie istotna. Dotyczy to osób na wózkach, rodziców z dziećmi, poruszających się na rolkach, deskorolkach, wrotkach, etc. Z ich perspektywy najkorzystniejsze są nawierzchni z najmniejszymi oporami toczenia. (1) Zaleca się rozważenie wprowadzenia nawierzchni np. bitumicznych w uzasadnionych przypadkach. (2) Dodatkowo we Wrocławiu istnieje Katalog standardów nawierzchni chodników dla Wrocławia opisujący wypracowane rozwiązania w tym np. wyniesienia, prymat i ciągłość nawierzchni - warto z nich korzystać.</p>	<p>Uwaga potwierdza zapisy przedstawione w <i>Standardach</i>. (1) <i>Standardy</i> zalecają stosowanie nawierzchni z dużych płyt, które są kompromisem pomiędzy funkcjonalnością (małe opory toczenia) i kosztami wykonania i utrzymania. Nawierzchnie bitumiczne mogą być stosowane na DDR i DPR. (2) <i>Standardy</i> odnoszą się do wymienionego katalogu uściślając zakres stosowania i wytyczne projektowania poszczególnych typów nawierzchni. Nawierzchnie bitumiczne nie są uwzględnione w katalogu nawierzchni.</p>
<p>str. 62 - wg. Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego w ogóle należy unikać kształtowania dróg dla rowerów i pieszych. Jednocześnie jeśli do tego dochodzi każdorazowo należy stosować nawierzchnię bitumiczną. Zalecenie - rezygnacja z tego zapisu lub wytyczna do stosowania nawierzchni bitumicznej.</p>	<p>Uwaga potwierdza zapisy przedstawione w <i>Standardach</i>. Zalecenie unikania łączenia ciągów pieszych z rowerowymi zapisano w standardzie (2.1.1.1). W standardzie (2.3.2.1) zapisano konieczność stosowania nawierzchni bitumicznej, jeżeli do tego łączenia mimo wszystko dochodzi.</p>

str. 64 - nawierzchnie bitumiczne powinny być stosowane dla wszystkich tras rowerowych. Również dla długodystansowych biegnących wzdłuż Odry jako część "Szlaku Odry".	Standardy nie wykluczają takiej możliwości. W standardzie 2.3.2.1 wskazano, iż nawierzchnię bitumiczną zaleca się stosować, jako nawierzchnię głównych dróg dla pieszych i rowerów na terenach rekreacyjnych.
str. 100 - prowadzenie tras rowerowych w rejonie przystanków zostało opisane oraz zaprojektowane w ramach Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego. Zalecane usunięcie tras rowerowych ze schematów - ewentualnie można skorzystać z istniejących.	Uwzględniono częściowo, poprzez wskazanie podstawy w postaci standardów rowerowych. Przedstawione rozwiązania nie są sprzeczne z wymienionym opracowaniem, jedynie zawęża liczbę zalecanych rozwiązań: Nie zalecamy rozwiązania, w którym droga rowerowa biegnąca obok jezdni, jest przeprowadzona przez zatokę autobusową. Standard rowerowy ze schematu A na str. 118 jest niewygodny dla pieszego – niewygodna droga dojścia do przystanku: Standardy zalecają prowadzenie pasa rowerowego pomiędzy zatoką a jezdnią.
str. 110 - likwidacja zatok autobusowych bywa również korzystna dla układu podstawowego. Zalecane usunięcie zapisu.	Uwzględniono.
str. 117 - rozwiązanie, w przypadku niewystarczającej ilości miejsca, powinno być rekomendowane obok drogi dla rowerów i pieszych również dla drogi dla rowerów,	Proponowane w opinii rozwiązanie uniemożliwiłoby dojście pieszych do przystanku (musieliby poruszać się po drodze dla rowerów).
str. 128 - do usunięcia zapis - "w tym na przecięciach dróg rowerowych",	Zmiana nawierzchni ma ostrzegać zarówno pieszych, jak rowerzystów o miejscu potencjalnej kolizji.
str. 155 - w opisie nie jest zalecane ograniczanie lub likwidowanie pasa ruchu rowerowego - na rysunku z kolei właśnie ta infrastruktura jest likwidowana. Rekomendacja - zmienić schemat, z którego usunąć drogę dla rowerów.	Uwzględniono.
str. 165 - w strefach wyłączenia ruchu samochodowego uwzględnić możliwość wjazdu rowerów.	Uwzględniono.
str. 176 - bezpieczeństwo w rejonie szkół powinno być priorytetem. Aby go osiągnąć należy odpowiednio kształtować układ drogowy, a nie zalecać obecność osoby nadzorującej przejście dla pieszych.	Uwzględniono.
str. 217 - strefa ochrony korzeni - 12 x średnica pnia. Przy objętości drzewa ok. 1 metra strefa ochrony korzeni będzie miała ponad 3,6 m. W rzeczywistych warunkach i szerokościach pasa drogowego zablokuje to możliwości budowy chodników.	Uwzględniono.

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY I GOSPODARKI

Wydział Inżynierii Miejskiej

Sygnatura Pisma: WIM.IP.7011.23.2017.WW; Nr 00051211/2017/W; wysłano drogą elektroniczną 16.06.2017 r., oraz tradycyjną 16.06.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
W odpowiedzi na Państwa pism o z dnia 19.05.2017r. w załączeniu przekazujemy opinię WIM do dokumentu „Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym”. Jednocześnie przesyłam uwagi MPWiK S.A., które zebraliśmy dostrzegając brak spójki w rozdzielniku jednostek uzgadniających materiałów.	
We wstępie dokumentu prosimy o przedstawienie szerszej perspektywy pasa drogowego, z jednoznacznym pokazaniem, że ciągi pieszce stanowią tylko jeden z jego elementów, ale pokazany w nawiązaniu do pozostałych.	Uwzględniono.
Autorzy Standardów próbują regulować zasady i funkcjonowanie, innych niż pieszych, użytkowników ruchu. Uważamy, że dokument winien w szczegółach skupić się na ciągach pieszych, ponieważ pozostałe obszary mają swoje regulacje. Dla przykładu zasady kształtowania ruchu rowerowego opisuje już stosowne Zarządzenie Prezydenta Wrocławia. Dodatkowo we Wrocławiu wykorzystywane są Standardy przyjęte dla województwa dolnośląskiego, które regulują parametry techniczne oraz rodzaj infrastruktury uzależniając go nie tyle od rodzaju zabudowy, ale od natężenia i prędkości samochodów.	1) Kształtowanie przestrzeni przyjaznej pieszym wymaga ingerencji w strefy przeznaczone dla innych użytkowników ulic, również ze względu na bezpieczeństwo (na przykład regulowanie prędkości samochodów przez dobór szerokości pasa ruchu), co zostało wyjaśnione w pierwszych dwóch rozdziałach. 2) Nie wskazano standardów, które byłyby sprzeczne z wymienionymi dokumentami. 3) <i>Standardy</i> skupiają się w szczególności na ciągach pieszych. Dzięki temu, że <i>Standardy</i> opisują to co niezbędne dla właściwego kształtowania przestrzeni dla pieszych, również w odniesieniu do innych użytkowników ulic, mogą być podstawą projektowania zintegrowanego, godzącego niekiedy sprzeczne interesy poszczególnych grup i konieczność utrzymania ładu przestrzennego.
Przy definicji obszaru zieleni (Z) należy dopisać rolę retencji i zagospodarowywania wód opadowych	Uwzględniono.
W Zasadach ogólnych prosimy o dopisanie zasady: dążyć do takiego kształtowania niwelety chodników i pasów zieleni, aby umożliwić spływ wód opadowych na obszar biologicznie czynny	Uwzględniono.

<p>Opracowanie powinno być spójne merytorycznie z:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Wytycznymi ZDIUM-u, b) Wytycznymi MPWiK c) Wytycznymi ZZM, d) Wytycznymi rowerowymi, e) Katalogiem strefowania typowych ulic, f) Zasadami układania kabli teletechnicznych MKT, g) Powstającym obecnie Katalogiem Dobrych Praktyk (zagospodarowanie wód opadowych) <p>Jednocześnie w opracowaniu należy zasygnalizować kierunki zmian, które zostaną wprowadzone do poszczególnych funkcjonujących lub będących w przygotowaniu zazębiających się merytorycznie opracowań Miasta.</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>Według wiedzy autorów <i>Standardy</i> są spójne z dokumentami wymienionymi w pkt. a-f. W opinii nie wskazano standardów, które byłyby sprzeczne z wymienionymi dokumentami.</p> <p>We wstępie do dokumentu, wskazano ogólne kierunki kształtowania przestrzeni tak, aby w przyszłości była ona przyjazna mieszkańcom Wrocławia.</p> <p><i>Standardy</i> tylko w nielicznych przypadkach wprowadzają nowe, bądź uściślają istniejące regulacje – nie zmieniają regulacji istniejących.</p> <p><i>Standardy</i> nie mogą się odnosić do dokumentów, które jeszcze nie są obowiązujące. Koordynacja dokumentów wykracza poza zakres obowiązującej Autorów umowy.</p>
<p>Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni przyjaznych pieszym w zarysie projektu wskazują, że opracowanie ma charakter katalogu rozwiązań dla projektantów. Tymczasem w dokumencie zawarty jest szereg informacji, opisów, wyjaśnień (np. "w skali lokalnej, niektóre przedsięwzięcia mogą być zasługą nielicznej garstki zapaleńców"), które w mocny sposób wpływają na jego objętość i czytelność. Może to utrudniać jego implementację.</p>	<p>Przytoczony fragment pochodzi ze strony 11 – wstępu, będącego teoretyczną podstawą później przyjętych rozwiązań.</p> <p>Jak wskazano we wstępie, <i>Standardy</i> mają służyć również mieszkańcom, którym należy się wytłumaczenie podstaw podejmowanych decyzji projektowych. Zawartość wstępu ograniczono do niezbędnego zdaniem autorów minimum.</p> <p>Katalog rozwiązań dla projektantów obejmuje rozdziały od 2. do 5. włącznie.</p>
<p>W przedstawionych rozwiązaniach katalogowych należy pokazać ścisłą korespondencję elementów pasa drogowego (jezdnia, chodnik, ścieżka rowerowa, zieleń) z zagospodarowaniem i retencją wód deszczowych poprzez pokazanie rozwiązań: powiązań wysokościowych, spadków, odpowiedniej kolejności ułożenia poszczególnych stref, odpowiedniej chłonności i ukształtowanie stref zieleni.</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>Rozwiązania te pokazano w rozdziale 5.1. i 5.2.</p> <p>Połączenie tak szczegółowych rozwiązań i wytycznych z pozostałymi znacznie obniżyłoby czytelność opracowania.</p>
<p>Kryteria wyboru proponowanych i rekomendowanych rozwiązań powinny wynikać z analizy kosztów poszczególnych rozwiązań odnoszących się do poziomu kosztów inwestycji oraz kosztów utrzymania</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>Jest to opinia zgodna z podstawowymi założeniami wyboru rozwiązań, opisanymi w rozdziale 1.</p>

<p>Z uwagi na charakter dokumentu - katalog rozwiązań - pokazywanie rozwiązań zdaniem autora niewłaściwie funkcjonujących w mieście nie powinno mieć miejsca.</p>	<p>Pokazywane przykłady dobrych i złych praktyk mają na celu wzmocnienie przekazu opisanego w standardach. Pokazywanie wyłącznie zalecanych rozwiązań i dobrych przykładów może prowadzić do przeświadczenia, że poza wskazanymi nie istnieją inne dobre, lub lepsze rozwiązania. Jak pokazują zamieszczone zdjęcia, stosowanie wytycznych bez uwzględnienia szerszego kontekstu, nie zawsze owocuje prawidłową i przyjazną pieszym przestrzenią. Ponadto pokazanie dobrych i złych praktyk jest wymogiem formalnym umowy na wykonanie Standardów.</p>
<p>Z uwagi na przyjętą Zarządzeniem nr 6541/17 Prezydenta Wrocławia politykę w zakresie gospodarowania wodami opadowymi we Wrocławiu, której głównym założeniem jest zagospodarowanie wód opadowych w miejscu powstawania, prosimy o przedstawienie na kartach katalogowych i zdjęciach obrazujących rozwiązania katalogowe, rozwiązań spójnych z zarządzeniem.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>Prosimy o rozszerzenie funkcji geometrii i spadków, krawężników, nawierzchni ażurowej, etc.) w pasie drogowym o: a) powierzchniowy transport i ukierunkowywanie spływu wód deszczowych, b) wyniesione „suche” miejsca przystanków i przejść dla pieszych</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>Niektóre zapisy pojawiające się w dokumencie są niezgodne z przepisami - z jednej strony sugerują sadzenie żywopłotów w skrajni pasa ruchu z drugiej wprowadzają nowe pojęcia niezgodne z ustawą zasadniczą PoRD (np. ciąg pieszo rowerowy zamiast droga dla rowerów i pieszych).</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>W opracowaniu można znaleźć informacje nieprawdziwe, np. trwająca modernizacja ulicy Solskiego, wprowadzenie drogi dla rowerów w ulicy Szewskiej.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>Wydaje się, że problemowe może być rozróżnienie wszystkich ulic stosując wprowadzony podział na układ komunikacyjny podstawowy i uzupełniający, a także dodatkowe pojęcia - np. ulice o szerokich przekrojach. Obecnie we Wrocławiu określone parametry, również dla ruchu pieszego, są przyjęte w podziale ulic ze względu na kategorie i klasy. Wprowadzenie innych podziałów będzie komplikować proces planowania i projektowania układu drogowego, poprzez nieporozumienia i niezamierzone niespójności pomiędzy przyjętymi już rozwiązaniami a wynikającymi z Państwa dokumentu.</p>	<p>Uwzględniono.</p>

Dokument należy uzupełnić o zalecenia stosowania środków chemicznych w okresie zimowym - wpływ na korozję chemiczną infrastruktury drogowej i zieleni przyuliczną.	Przychylamy się do opinii o zaleceniu utrzymywania bezpieczeństwa dróg i chodników w okresie zimowym w sposób jak najmniej negatywnie wpływającym na środowisko naturalne i infrastrukturę. Przyjęto jednak, że standardy są wytycznymi dla projektantów, planistów i wykonawców, a nie utrzymania infrastruktury.
Dokument należy uzupełnić o analizę strefowania w pasie drogowym sieci istotnych dla rozwoju i funkcjonowania miasta (wod-kan, ciepła sieciowego, gazu, energii elektrycznej, teletechniczne) z podaniem rekomendacji co do umieszczania sieci pod ciągami pieszymi.	Lokalizację sieci reguluje Zarządzenie 9448/10 Prezydenta Wrocławia. Standardy są uzupełnieniem obowiązujących przepisów o wytyczne związane z ruchem pieszych. Zgodnie z ustalonym umową zakresem nie regulują lokalizacji sieci.
strona 15 - definicja ciągu pieszo rowerowego - nie ma takiego pojęcia w przepisach przytoczonych na tej stronie - może lepiej nawiązać do szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych... i nazwać ten element droga dla pieszych i rowerów (zgodnie z definicją znaku 3-13/C-16)	Uwzględniono.
niektóre zdjęcia nie pochodzą z Wrocławia (niewielka część), lepiej żeby wszystkie już nawiązywały do Wrocławia (sądzę, że jest możliwe znalezienie przykładów z Wrocławia w miejsce tych z Gdańska czy z Niemiec)	Uwzględniono.
standardy piesze powinny dotyczyć przede wszystkim infrastruktury pieszej. Należy usunąć informacje dot. kształtowania tras rowerowych na stronach: 16, 18, 20, 22, 24, 39, 40, 45,	Droga dla rowerów i przestrzeń dla pieszych, podobnie jak pas ruchu pojazdów, miejsca postojowe itp. tworzą wspólną przestrzeń, której jakość ma wpływ na komfort pieszych (ich parametry mają wpływ również na bezpieczeństwo pieszych), i są od siebie wzajemnie zależne – muszą więc być razem opisane. Standardy ograniczają opis przestrzeni innych użytkowników ulicy do tych parametrów, które mają bezpośredni wpływ na jakość przestrzeni dla pieszych.
należy używać słownictwa zgodnego z obowiązującymi przepisami czyli: zamiast ścieżki rowerowej - droga dla rowerów, a dla ciągów pieszo - rowerowych - droga dla rowerów i pieszych,	Uwzględniono.
str. 18 - usunąć zapis odnośnie obowiązku stosowania barier	Uwzględniono.
str. 19 - w ul. Szewskiej nie ma drogi dla rowerów,	Uwzględniono.
str. 23 - do dyskusji czy w standardach powinny znaleźć się ostatnie 2 akapity	Uwzględniono.
str. 25 - do usunięcia nieaktualna informacja w nawiasie dot. prowadzenia drogi dla rowerów	Uwzględniono.
str. 27 - zapis dot. barier separujących ruch pieszy od kołowego powinien zostać usunięty	Uwzględniono.

str. 39 - za małą szerokość pasa zieleni separującego chodnik od ddr - skrajnia ddr to 0.5m tyle co proponowana szerokość pasa zieleni; trudne do utrzymania	Uwzględniono.
str. 40 - przykład ul. Skłodowskiej-Curie - komentarz dotyczący sposobu usytuowania DDR oraz opinia o tym jak powinna wyglądać (pasy na jezdni) nie powinna być przedmiotem standardów pieszych,	Proponujemy jedynie (na przykładzie) inne rozmieszczenie pasów funkcjonalnych ulicy. Ponieważ liczba, szerokość i funkcjonalność DDR wpływają na natężenie ruchu rowerowego, wpływają również na bezpieczeństwo pieszych. Uważamy, że opis jest zasadny. Tym bardziej, że pomimo wniosków, skarg i protestów przy ul. Skłodowskiej-Curie nie ma dróg dla rowerów po obu stronach jezdni, co poprawiłoby bezpieczeństwo pieszych.
str. 41 - zaleca się uzupełnienie informacji dotyczących parkowania zgodnie z obowiązującymi przepisami lub ich całkowite usunięcie, np. brak wskazania kąta przy parkowaniu skośnym	Uwzględniono.
str. 41 i 92 - przy parkowaniu równoległym dla pojazdów osób niepełnosprawnych nie jest możliwe spełnienie warunku zapewnienia szerokości miejsca 3,6m Realizujemy miejsca szerokości 2,3 m opierając się o przepisy w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki. Inaczej w centrum miasta, ale i na większości ulic poza centrum nie mielibyśmy żadnych szans na wyznaczenie miejsca dla pojazdu osoby niepełnosprawnej. Prosimy o przyjęcie przedziału szerokości od 2,3 m do 3,6 m	Uwzględniono.
str. 45 - przepisy zawarte w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych... określają kiedy może być wspólnie użytkowana droga przez pieszych i rowerzystów. Dobrze by było te przepisy przytoczyć 9 mniej niż 450 osób i mniej niż 50 rowerzystów w godzinie lub mniej niż 50 osób i mniej niż 200 rowerzystów w godzinie)	Uwzględniono.
str. 45 - punkt 7 do usunięcia - wykracza poza standardy piesze,	Droga dla rowerów i przestrzeń dla pieszych, podobnie jak pas ruchu pojazdów, miejsca postojowe itp. tworzą wspólną przestrzeń, której jakość ma wpływ na komfort pieszych (ich parametry mają wpływ również na bezpieczeństwo pieszych), i są od siebie wzajemnie zależne – muszą więc być razem opisane, szczególnie w sytuacji, kiedy przestrzeń jest zbyt wąska by pomieścić ciągi o minimalnej szerokości.
str. 62 - do usunięcia zdanie - "Należy unikać wyznaczenia wspólnych (...) na obszarach centrum i śródmieścia",	Wyznaczanie takich ciągów uznajemy za dopuszczalne. Jest to zgodne ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego.

<p>str. 80 - nie wiem czemu mają służyć te dywagacje na temat niedociągnięć sygnalizacji świetlnej (podobne teksty są też w innych częściach opracowania). Rozwiązania zastosowane w poszczególnych lokalizacjach rzadko wynikają z niedopatrzenia, a najczęściej albo z ograniczeń finansowych (np. brak sygnalizacji dźwiękowej na części sygnalizacji) albo z braku możliwości zrealizowania innego rozwiązania bez istotnego pogorszenia komunikacji dla pozostałych użytkowników dróg (np. nie wszędzie jest możliwe zapewnienie przejścia przez jezdnię „na raz”). Ale nawet na przywoływanym w opracowaniu skrzyżowaniu ulic Kraińskiego/Purkyniego najkrótszy czas otwarcia światła zielonego na przejściu dla pieszych to 9 sekund (dotyczy dwóch przejść), ale jest i przejście na tym skrzyżowaniu, na którym światło zielone pali się przez 41 sekund - wszystko zależy od uwarunkowań lokalnych. Podobnie na przejściu wzbudzonym nie ma sytuacji, że czeka się 80 sekund lecz nie więcej niż 20 i po równo dla każdego kierunku. Raczej skupiłabym się na pokazywaniu dobrych praktyk, a nie poszukiwaniu „złych”</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str. 120 - na tej stronie znajduje się zapis, że „przejść dla pieszych nie projektuje się na drogach o prędkości dopuszczalnej do 70 km/h” - nie wiem, jaka była intencja autora tego zapisu, ale należy go usunąć</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str. 130 - mowa jest o labiryntowaniu, zalecanym przez autorów przy torowiskach - ale rysunek dotyczy jezdni, poza tym częstszy jest przypadek, gdy torowisko jednak jest przy jezdni (albo z boku albo w środku) a bardzo rzadko, gdy jest samodzielne bez towarzyszącej mu jezdni.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str. 141 - zapis pod punktem 3 (kropka 3) - proponuję za słowem „przez jezdnie” dopisać słowo „jednokierunkowe”, a w zapisie pod punktem 4 (kropka 4) mowa o innych uwarunkowaniach, które nie są wymienione - należy uzupełnić</p>	<p>Zmieniono redakcję opisu.</p>
<p>str. 142 - zapis pod punktem 3 (kropka 3) nie ma sensu i uzasadnienia w przepisach. Zgodnie z przepisami sygnał dla pojazdów ma być przyznany tak, aby pojazd nie miał możliwości dojazdu do przejścia dla pieszych wcześniej, niż piesi wkroczą na przejście. Jak przejście jest daleko od miejsca zatrzymania pojazdów, to wprowadzenie takiego zapisu ogranicza rozwiązania dla pojazdów, a nie poprawia bezpieczeństwa pieszych</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str.143- nie jest realne zalecane pod punktem 4 (kropka 4) i punktem 9 (kropka 9) skracanie cyklu do 60 sekund czy radykalne skracanie cyklu przy pracy w ITS obejmującej koordynację obszarową. Z reguły nie jest możliwe zejście do cykli o mniejszych wartościach niż 80 sekund; podobne zapisy są na str. 147, 148, 149 i 150</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str 143 - nie jest zrozumiały zapis zawarty pod punktem 6 (kropka 6) dotyczący rezygnacji z uruchamiania sygnału zielonego</p>	<p>Uwzględniono.</p>

<p>str. 174 - moim zdaniem nie może być zapisana jako obowiązkowa obecność „ strażników ruchu" pomagających przejść przez jezdnię , poza tym nie znalazłam takich zapisów w przytoczonych jako podstawa na tej stronie warunkach technicznych jakim winny odpowiadać drogi, podobnie jest z tablicami przedstawiającymi znak przejścia na czerwonym tle, czy stosowanie urządzeń spowalniających ruch w promieniu 300 metrów od szkoły</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str. 175 - nie wiem na jakie rozporządzenie powołuje się autor opracowania wskazując jako zalecane monitorowanie i wyświetlanie prędkości na ekranach oraz dodatkowym ograniczaniu prędkości w godzinach porannych i popołudniowych</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str. 184 - dlaczego dopuszczalna odległość progu od przejścia dla pieszych określona jest na 2 m, nie ma takiego zapisu w żadnych przepisach, jeśli chcemy stosować rozwiązanie gdańskie to raczej jako wariant, a nie nakaz</p>	<p>Uwzględniono. Odległość 2m jest dopuszczalna, zgodnie z zaleceniami z Podręcznika dla organizatorów ruchu pieszego (str. 212, <i>Ochrona Pieszyc. Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego</i>, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Gdańsk, Kraków, Warszawa, 2014) oraz interpretacją ministerstwa. Uzupełniono podstawę prawną.</p>
<p>str. 229 - zaleca się stosowanie perforowanej rury drenarskiej odprowadzającej wody opadowe do odbiornika (nie tylko do kanalizacji)</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>Proponujemy Państwu spotkanie celem wyjaśnienia intencji autorów powyższych uwag.</p>	<p>-</p>

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI S.A.

Pismo przesłano jako załącznik do opinii Wydziału Inżynierii Miejskiej z 16.06.2017 r., zarówno w formie elektronicznej, jak i tradycyjnej.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
Z punktu widzenia MPWiK S.A., projektując rozwiązania przedstawione w opracowaniu należy przewidzieć umożliwienie służbom eksploatacyjnym dostęp do infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. Dotyczy to m.in. hydrantów, zasuw, studni kanalizacyjnych. Szczegółowe zalecenia dot. hydrantów należy projektować zgodnie z normami oraz Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych.	Uwzględniono.
Odnosnie zalecenia (str. 62) „zaleca się unikać lokalizacji sieci podziemnych pod ciągami o nawierzchni bitumicznej”, zapis powinien zostać rozszerzony o zalecenie „zaleca się również unikać projektowania nawierzchni bitumicznej nad istniejącymi i projektowanymi sieciami wodno-kanalizacyjnymi”. Analogiczna uwaga dotyczy zalecenia (str. 66) „Odradza się lokalizowania sieci podziemnych pod ciągami o nawierzchni mineralno-żywicznej”.	Jedynie drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi dla rowerów (te ostatnie nie są objęte <i>Standardami</i>) mają nawierzchnię bitumiczną. Drogi dla pieszych i rowerów są dopuszczalne, ale nie zalecane, więc ograniczenie proponowane w opinii w większości dotyczyłoby infrastruktury nieopisywanej przez <i>Standardy</i> .
W odniesieniu do zapisu (str. 218) „na etapie projektowania infrastruktury podziemnej należy brać pod uwagę ewentualną późniejszą lokalizację drzew”, zwracamy uwagę, że projektując sieci wod.-kan. nie ma możliwości określenia planowanych nasadzeń. Zdaniem MPWiK zasada powinna być odwrotna, tzn. projektując nasadzenia zieleni, szczególnie wysokiej, nie należy jej lokalizować nad istniejącą oraz projektowaną infrastrukturą podziemną.	Uwzględniono.
Bardzo uważnie przyjrzelśmy się również rozdziałowi 5.2. WODA, który jest bardzo dobrze opracowany i w zasadzie nie mamy uwag, z jednym wyjątkiem. W naszej ocenie błędnym zaleceniem jest zapis (str. 229) „zaleca się zastosowanie perforowanej rury drenarskiej, podpiętej do systemu kanalizacji deszczowej”. Efekt takich działań w okresie intensywnych lub długotrwałych opadów atmosferycznych może być odwrotny do założonego, tj. nawadnianie, a nie odwadnianie gruntu. Jednocześnie MPWiK, jako zarządca sieci deszczowej, nie wyraża zgody na bezpośrednie wpięcie systemu drenarskiego do sieci kanalizacji deszczowej.	Uwzględniono.

BIURO DO SPRAW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Tomasz Stefanicki. Stanowisko ds. rozwoju przestrzeni publicznej dla ruchu pieszego

Pismo przesłano pocztą elektroniczną 18.06.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
W przedstawionym dokumencie brakuje części definicyjnej, przez co w wielu elementach jego proponowane regulacje oraz redakcja w warstwie językowej jest niespójna. Dotyczy do przede wszystkim dwóch kluczowych elementów:	Uwzględniono.
1) zdefiniowania poszczególnych obszarów funkcjonalnych miasta; przeplatają się określenia „obszar centrum”, „obszar centralny”, „centrum”, „Stare Miasto” (podobnie z obszarem śródmiejskim i peryferyjnym);	Uwzględniono.
2) zakresu normatywnego. Powinny zostać zdefiniowane zasady redagowania przyjętych norm w zależności od siły obligacji. Na przykład: „należy” - zasada obowiązkowa; „zaleca się” - nieobowiązkowa, proponowana do upowszechnienia, „dopuszcza się” - możliwa do zastosowania, jednak nie właściwa do upowszechniania (jako wyjątek); „nie należy” - rozwiązanie niedopuszczane. Tymczasem w opracowaniu używane są bardzo różne sformułowania (np. „odradza się stosowanie”, „zalecany”, „poleca się”, „niewskazane jest”, „jest zabronione”, „nie ma obowiązku”, „nie jest konieczne”, „nie zaleca się”, „niezalecane”, „powinno się”), co może rodzić problemy interpretacyjne i tworzy wrażenie niespójności redakcyjnej dokumentu.	Uwzględniono.
Choć zdefiniowano podstawowy i uzupełniający układ komunikacyjny, nazewnictwo również nie jest stosowane konsekwentnie (np. niekiedy sam „układ podstawowy”, a czasem „podstawowy układ komunikacyjny”, „na ulicach układu podstawowego”, „w przestrzeniach układu podstawowego” itd.)	Uwzględniono.
Rozwiązania, które nie są obowiązującą normą prawną lub ugruntowaną praktyką, a nową propozycją nie mogą mieć charakteru obligatoryjnego („należy”/„nie należy”), a jedynie postulatu („zaleca się”).	Uwzględniono.
Nazwa każdego standardu powinna być sformułowana w sposób jednoznacznie określający jego zakres, niezależnie od rozdziału i podrozdziału. Np. właściwe są nazwy: „Przystanki wiedeńskie” lub „Miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych”, ale nie są właściwe nazwy: „Labiryntowe”, „Poza skrzyżowaniem” lub „Zasady ogólne”.	Uwzględniono.

Nie jest właściwy podział opisu na sekcje „stosowanie” i „parametry techniczne” (niekiedy same „parametry”). Słowo „stosowanie” nie przesądza, czy chodzi o zakres stosowania (kiedy należy dany standard stosować), czy zasady stosowania (jak realizować standard). Właściwe jest użycie słowa „Zastosowanie” (pierwszy przypadek). Określenie „parametry techniczne” sugeruje, że opisywane będą tylko wielkości liczbowe, tymczasem zakres tego podpunktu jest różny, często ogólny. Właściwym jest nazwanie go np. „Zasady i parametry”. Alternatywnie, sekcje mogą nosić nazwy np. „KIEDY” i „JAK”	Uwzględniono.
Należy konsekwentnie utrzymywać formy wypunktowania w opisie standardów.	Uwzględniono.
Fotografie ilustracyjne powinny przedstawiać wrocławskie realizacje, chyba że dane rozwiązanie nie występuje we Wrocławiu.	Uwzględniono.
Często brakuje podania podstawy prawnej lub podawana jest ona nieprecyzyjnie (podanie nazwy aktu prawnego, bez wskazania przepisów)	Uwzględniono.
Należy w sposób jednolity stosować odwołania do innych standardów (podając symbole standardu, nie tylko rozdziału, czy podrozdziału).	Uwzględniono.
UWAGI SZCZEGÓŁOWE	
1. S. 13 - niekonsekwentne stosowanie formatu. W ostatnim akapicie brakuje odwołań do pasów funkcjonalnych ulicy.	Uwzględniono.
2. Wspólna uwaga do definicji układu podstawowego i uzupełniającego - podane elementy pasa drogowego są przykładowe (typowe) i jako takie powinny być opisane.	Uwzględniono.
3. S. 15 - definicja podstawowego układu komunikacyjnego powinna być oparta o 4 kryteria, żadne z nich jednak nie jest rozstrzygające w pełni: <ul style="list-style-type: none"> • pierwszeństwo ulic (zgodnie z definicją w "Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych... " - zasady lokalizacji przejść dla pieszych) • obecność transportu zbiorowego • przewaga ruchu tranzytowego <ul style="list-style-type: none"> • klasa ulicy (drogi główne i wyższe) 	Uwzględniono.
4. S. 15 - na ilustracji należy zrezygnować z jezdni wielopasowych; nowe ulice przyjazne ruchowi pieszemu nie powinny być projektowane w ten sposób. Brakuje przejść dla pieszych przez ulicę na skrzyżowaniu	Uwzględniono.
5. S. 15 - obszar zieleni - niekoniecznie jest projektowany pasmowo	Uwzględniono.
6. S. 15 - obszar postoju pojazdu - niekoniecznie jest wydzielony z jezdni (stosowane są również zatoki postojowe; dopuszcza się także zajmowanie części chodników)	Uwzględniono.
7. S. 15 - wydzielony pas transportu zbiorowego - jest "część pasa ruchu kołowego", powinno być "część jezdni lub jako wydzielone torowisko"	Uwzględniono.

8. S. 16 - definicja powinna być skorelowana ze skorygowaną definicją układu podstawowego	Uwzględniono.
9. S. 16 - zasada "odradza się wydzielenie DDR" powinna objąć także CPR	Uwzględniono.
10. S. 16 - ostatni akapit: jest: "w przestrzeniach uzupełniającego układu komunikacyjnego"; powinno być "na ulicach.". Jest "strefy ograniczonego ruchu"; powinno być "strefy uspokojonego ruchu". "Obowiązkowe jest stosowanie rozwiązań uspokajających ruch". Brakuje stwierdzenia "Na etapie projektowania".	Uwzględniono częściowo. Zapis „na etapie projektowania” jest zbędny z punktu widzenia założeń <i>Standardów</i> .
11. S. 17 - nazwa standardu nie informuje o zakresie	Uwzględniono.
12. S. 17 - "destynacje" - zamienić lub dookreślić w nawiasie "(generatory i atraktory ruchu pieszego)"	Uwzględniono.
13. S. 17 - jest "drogi", powinno być: "tej ostatniej";	Uwzględniono.
14. S. 17 - pominąć "w przestrzeniach publicznych"	Uwzględniono.
15. S. 17 - "obowiązek przeszklenia co najmniej 50%...", nierealne dla wielu obiektów objętych ochroną konserwatorską	Uwzględniono.
16. S. 17 - ponieważ standard dotyczy "wyznaczania ciągów pieszych w pasie drogi" nie ma uzasadnienia zapisów dotyczących budynków oraz innych zasad nie związanych ze standardem	Uwzględniono częściowo. Zmieniono nazwę standardu oraz wyraźnie wydzielono opis dotyczący części planistycznej i projektowania urbanistycznego oraz architektonicznego. Komfort ruchu pieszego zależy wielu czynników. Trudno byłoby ocenić atrakcyjność, bezpieczeństwo i wygodę przestrzeni dla pieszych w oddzieleniu od kontekstu zabudowy, funkcji itp.. Holistyczne podejście jest wartością tego opracowania a nie jego słabością.
17. S. 17 - "pas boczny techniczny i separacyjny (B) obowiązkowo...": - obligacja nieuzasadniona; na wielu ulicach, zwłaszcza układu uzupełniającego, nie ma potrzeby stosowania (B)	Uwzględniono.
18. S. 18 - nazwa standardu nie określa zakresu	Uwzględniono.
19. S. 18 - "Obowiązkowo oddzielony od jezdni pasem zieleni..." - zapis nierealny	Uwzględniono.
20. S. 18 - należy zrezygnować z zapisów o DDR; są niekonsekwentne w stosunku do zasady stosowania przestrzeni współdzielonej	Uwzględniono.
21. S. 18 - (P) "dopuszczony wyłącznie" - zapis nierealny (np. Ul. Świdnicka, przy operze); należy zmienić na zalecenie;	Uwzględniono.
22. S. 18 - pomieszczenie jezdni i pasa ruchu kołowego (RK)	Uwzględniono.

23. S. 19 - pominąć "gospodarczej";; na ul. Szewskiej nie ma (DDR)	Uwzględniono.
24. S. 20 - nazwa standardu nie określa zakresu	Uwzględniono.
25. S. 20 - gdy tylko jest możliwość należy stosować (DDR) na podstawowym układzie (ogólna zasada z punktu dot. (CH) jest w sprzeczności z punktem dot. (DDR); należy stosować pasy i obszary (Z) gdy jest taka możliwość; podobnie (NK), przy uzasadnieniu funkcjonalno-użytkowym	Uwzględniono.
26. S. 20 (NK) - wskazywane usytuowanie powinno być zaleceniem	Uwzględniono.
27. S. 20 (P) - uzasadnione zalecenie eliminacji parkowania z układu podstawowego	Uwzględniono.
28. S. 20 (RK) - zalecenie sformułowane niejasno; prawdopodobnie chodzi o deficyt miejsc postojowych (nie "nagromadzenie"); zalecenie jest problematyczne z perspektywy bezpieczeństwa pieszych - na ulicach jednokierunkowych pojazdy zwykle poruszają się z większą prędkością, zwłaszcza jeśli dopuszcza się parkowanie skośne lub prostopadłe (ze względu na wymaganą szerokość jezdni manewrowej); zalecenie powinno obejmować analizę zasadności	Uwzględniono.
29. S. 21 uwaga do zalecenia z ostatniego zdania; analogicznie do uwagi 28 - wymagana jest analiza;	Uwzględniono.
30. S. 22 - nazwa standardu nie określa zakresu	Uwzględniono.
31. S. 22 (CH) - zasada separacji powinna być zaleceniem	Uwzględniono.
32. S. 22 (Z) - jako zalecenie	Uwzględniono.
33. S. 22 (P) - z pominięciem ostatniego fragmentu: "w wydzielonej części jezdni..."	Uwzględniono.
34. S. 23 - "nierozwiązanym problemem pozostaje brak wystarczającej liczby miejsc postojowych" - sformułowanie niedopuszczalne w "Standardach" jako dokumencie wykonawczym WPM;	Uwzględniono.
35. S. 24 - cały standard wymaga ponownego sformułowania; powinna być opisana sytuacja typowego osiedla o zabudowie jednorodzinnej; we Wrocławiu typowa jest organizacja ruchu jako strefa tempo 30, bez wyznaczania miejsc postojowych; strefa zamieszkania jest rozwiązaniem dość rzadkim;	Uwzględniono.

36. S. 25 - na ul. Projektowana jest obustronna DDR; jest "spowolnić", powinno być: "uspokoić"; w tym miejscu jest osygnalizowane przejście dla pieszych, które jest formą uspokojenia ruchu, zatem zalecenie jest niejasne; w przypadku stref zamieszkania, miejsca postojowe projektowane są indywidualnie; jak widać na przykładzie, mieszczą się miejsca prostopadłe, zatem ostatnie zdanie tym bardziej nie ma uzasadnienia	Uwzględniono.
37. S. 26 - nazwa standardu nie określa zakresu	Uwzględniono.
38. S. 26 - powinna być przewidziana sytuacja z jednostronnym (CH)+(DDR) lub (CPR)	Uwaga potwierdza istniejący w <i>Standardach</i> zapis.
39. S. 26 - separacja zielenią przede wszystkim od jezdni; mniej istotna jest separacja od (DDR); brak uzasadnienia dla obowiązku pasa zieleni między chodnikiem a ogrodzeniami	Uwzględniono. Pas zieleni między chodnikiem a ogrodzeniem jest uzasadniony utrzymaniem charakteru krajobrazu osiedli.
40. S. 27 - mały ruch pieszo-rowerowy nie może być uzasadnieniem do rezygnacji z separacji; powinna ona być wyraźnym zaleceniem. Na przykładzie ul. Kwiatkowskiego zastosowano mało racjonalną separację zielenią między (DDR) a (CH), choć powinna ona oddzielać przede wszystkim oba te ciągi od (RK). Nie jest prawdziwym założeniem, że w strefach peryferyjnych ruch pieszy ogranicza się do odcinków między przystankami. Ilustrowana w przykładzie ul. Kwiatkowskiego jest często wykorzystywana przez np. rolkarzy i biegaczy, stąd obecne sformułowanie jest niewłaściwe. Niewielkie natężenie ruchu uzasadnia łączenie (CPR), ale nie brak separacji, czy ciągłości.	Uwzględniono.
41. S. 28 - niemal wszystkie parkowe ciągi komunikacyjne we wrocławskich parkach funkcjonują jako pieszo-rowerowe, zaś standardy proponują "mniej ruchliwe ścieżki jako ciągi niezależne od układu dróg dla rowerów...". Zapis ignoruje wrocławskie realia. Wydzielenie powinno być zalecane na głównych ciągach, na pozostałym standardem jest (CPR), a praktyka nie wykazuje problematyczności tego rozwiązania.	Uwzględniono częściowo. Zgodnie z założeniami i uwagami innych opiniujących dążymy do separacji ruchu rowerowego i pieszego. Zapisy <i>Standardów</i> wskazują, że przy węższych ciągach pieszych powinno się unikać wprowadzania dodatkowo rowerów.
42. S. 31 - jest: "być połączone", powinno być: "zachowywać ciągłość szlaków";	Uwzględniono.
43. S. 33 - "Pas ruchu pieszego" - należy zdefiniować relację między tym pojęciem, a wcześniej zdefiniowanym "pas komunikacyjny chodnika (CH)"; dodając sam "chodnik" mamy 3 pojęcia, których relacje nie są zdefiniowane a powinny; nie wiadomo, co jest definiowane w tym standardzie	Uwzględniono.
44. S. 33 - "przynajmniej dla dwóch osób" - w przypadku układu podstawowego należy zalecić zwiększenie do trzech osób	Uwzględniono.
45. S. 33 - definiowane tu szerokości minimalne powinny dotyczyć chodnika, czyli jego pasa komunikacyjnego oraz innych pasów/obszarów, które standardowo wchodzi w jego skład (głównie B); ponieważ są to szerokości minimalne, należy odesłać do standardu 2.2.3	Uwzględniono.
46. S. 33 - 2 m (na końcu doprecyzować zapisem, "w tym nieprzylegających do jezdni")	Uwzględniono.

47. S. 33 jest: "2,5 m - zalecana dla chodników ulic podstawowego układu komunikacyjnego", powinno być: "2,5 m - zalecana jako minimum dla chodników podstawowego układu komunikacyjnego"	Uwzględniono.
48. S. 33 - 1,5 m obowiązkowa jako minimum dla wszystkich ciągów pieszych nieprzylegających do jezdni	Uwzględniono.
49. S. 33 - 1,25 m - "obowiązkowa dla miejscowego." powinno być "jako minimum	Uwzględniono.
50. S. 33 1 m - analogicznie do uwagi 49.	Uwzględniono.
51. S. 34 - analogicznie - określić relację z (B), ujednolicić nazwę po zdefiniowaniu - stosować konsekwentnie "bufor"	Uwzględniono.
52. S. 34 "obowiązkowe stosowanie w obszarze starego miasta i śródmieścia" - niezgodne z terminologią przyjętą w opracowaniu; powinno być: "obowiązkowe stosowanie przy projektowaniu chodników w obszarach centrum i śródmiejskim, jako separacja między (CH) a pasami funkcyjnymi jezdni" (RK), (TZ), (P) oraz zabudową; i dodatkowo zalecane przy rozdzielaniu (CH) od innych pasów i obszarów funkcyjnych ulic układu podstawowego; zalecana rezygnacja w układzie uzupełniającym poza obszarami centrum i śródmiejskim"	Uwzględniono.
53. S. 34 Pojawia się czwarta kategoria do uwagi 43 "efektywna szerokość pasa ruchu pieszego"	Uwzględniono.
54. S. 34 "W szerokość chodnika wlicza się także pozioma skrajna." - zgodnie z par.43 Rozporządzenia, chodniki dla ulic klasy Z i niższej mogą przylegać do jezdni. Należy wyjaśnić, że chodzi o skrajnię urządzeń technicznych, które najczęściej lokowane są w ramach chodnika i obszar; obszar ten powinien być kształtowany liniowo w formie pasa separacyjnego; jego szerokość powinna wynikać ze skrajni oraz rozmiarów tej infrastruktury, ale nie powinna być mniejsza niż 50 cm w przypadku (B) od strony jezdni i 20 cm od strony zabudowy lub innych elementów funkcjonalnych ulicy	Uwzględniono.
55. S. 34 jest: "urządzenia te należy umieszczać w jednej linii, w odległości min. 0,5 m od krawędzi jezdni" powinno być: "urządzenia te należy sytuować liniowo, z zachowaniem skrajni jezdni wymaganej przepisami, nie mniejszej niż 0,5 m)	Uwzględniono.
56. S. 34 "Bufory należy również zapewnić pomiędzy pasem ruchu pieszego a przeszkodami." - mogą one nie mieć charakteru liniowego, wtedy pole ostrzegawcze powinno mieć szerokość 0,5-1 m (wokół przeszkody); należy to zilustrować	Uwzględniono.
57. S. 35 Powtarza się zapis o nawierzchni (pierwsze i ostatnie zdanie na stronie)	Uwzględniono.

58. S. 37 Brakuje wyjaśnienia funkcji pasa pozakomunikacyjnego (np. służy do lokalizacji urządzeń 0 funkcji rekreacyjnej, gospodarczej - w tym np. ogródków gastronomicznych lub straganów, w tym przysklepowych, wystawienniczej, informacyjnej itd.)	Uwzględniono.
59. S. 39 Standardy (Z) i (DDR/CPR) powinny być opisane na osobnych kartach	Uznano, że jest zbyt mało treści, by te standardy rozdzielać, a nie są to problemy dotyczące stricte pieszych.
60. S. 39 w pasie/obszarze zieleni ważne jest zaznaczenie, że narożniki na styku z chodnikiem powinny być kształtowane łagodnymi łukami, by zapobiegać powstawaniu przedęptów	Uwzględniono.
61. S. 39 (DDR i CPR) - obowiązkowe projektowanie na ulicach układu podstawowego; zalecana rezygnacja w układzie uzupełniającym na rzecz wspólnego stosowania stref uspokojonego ruchu 1 prowadzenia z ruchem kołowym; podane szerokości to obowiązkowe minimum; zalecane jest stosowanie szerokości o min. 0,5 m większych; zalecana nawierzchnia bitumiczna, żywiczno- mineralna lub szutrowa,	Uwzględniono.
62. S. 40 "ścieżka rowerowa", "pas zabruku" - określenia niezgodne z terminologią przyjętą w opracowaniu	Uwzględniono.
63. Jest: "Zieleniec ogrodzono niskim płotkiem"; powinno być: "zabezpieczenie słupkami żeliwnymi z taśmą stalową"; pominąć zapisy o skrajni rowerowej (nie te standardy)	Uwzględniono.
64. S. 41 standard obejmuje również (TZ)	Uwzględniono.
65. S. 41; przy parkowaniu równoległym możliwe jest zawężenie pasa do 2 m (dopuszczalne minimum)	Uwzględniono.
66. S. 41; w opracowaniu przyjęto podział na układ podstawowy i uzupełniający, nie na klasy i tak powinno się definiować zalecane szerokości; dla układu uzupełniającego (odpowiednik klas D i L z uspokojeniem): 2,5-2,75 m (jezdnia 5-5,5 m); dla układu podstawowego (odpowiednik klas Z i G z uspokojeniem) - 3-3,25 m (jezdnia 6-6,5 m); zalecana szerokość dla klasy G to 3,0 m - błąd w tabeli; z perspektywy bezpieczeństwa ruchu pieszego, w we wszystkich obszarach typach funkcjonalnych obszarów miejskich (poza peryferyjnym) nie powinno się projektować jezdni szerszych niż 6,5 m i takie zalecenie powinno się znaleźć w standardach. Pominięta jest szerokość (RK) dla jezdni jednokierunkowych; z przepisów przeciwpożarowych wynika, że powinny one mieć szerokość min. 3,5 m, a z wymogów dot. Minimum to może być dodatkowo zwiększone, jeśli dopuszczone jest parkowanie skośne pod kątem 60 st. (do 4 m) lub prostopadłe (do 5 m), co wynika z wymogów dotyczących jezdni manewrowych (Dz.U.2016.0.124 par. 116)	Uwzględniono. Jednak w tabeli nie ma błędu: - tylko na dwujezdniowych i dla pasów kolejnych od skrajnych (skrajny musi mieć min. 3,25 m – po dopuszczalnym zwężeniu) Ostateczne na dwupasowej ulicy klasy G możemy otrzymać jezdnie szerokości 6,5 m.
67. S. 41 - zrezygnować z kolejnego oznaczenia (PAT)	Uwzględniono.

68. S. 43 - jest: "wliczyć", powinno być: "włączyć"	Uwzględniono.
69. S. 44 - jest "ograniczanie lub eliminacja miejsc postojowych w centrum"; powinno być: "rezygnacja z wyznaczania miejsc postojowych"	Uwzględniono.
70. S. 44 - ilustracja nie powinna sugerować rezygnacji z wydzielonego torowiska (TZ)	Uwzględniono.
71. S. 45 - rezygnacja z zatok przystankowych powinna być ogólną zasadą; można ją umieścić w tym mechanizmie jako pierwszy punkt	Uwzględniono.
72. S. 45 - jest: "należy rozważyć połączenie", powinno być "zalecane połączenie"; jest "zmianę prowadzenia ruchu rowerowego z dwustronnego na jednostronny dwukierunkowy", powinno być "zmianę prowadzenia ruchu rowerowego, np. z dwustronnego na jednostronny dwukierunkowy"	Uwzględniono.
73. S. 46 - należy zrezygnować z proponowania ruchu jednokierunkowego jako rozwiązanie modelowe; ze względu na większe faktyczne prędkości jest to organizacja gorsza z perspektywy ruchu pieszego, niż dwukierunkowa; powodem takiej zmiany jest zwykle maksymalizacja ilości miejsc postojowych, co także nie jest zbieżne z celami WPM i "Standardów"	Uwzględniono.
74. S. 47 - powinno się zaznaczyć, że chodzi o prognozowany ruch szczytowy;	Uwzględniono.
75. S. 49 - należy uwzględnić rozróżnienie między układem podstawowym, a uzupełniającym lub zaznaczyć, gdzie dodatkowo należy obowiązkowo uwzględnić bufor (B)	Uwzględniono.
76. S. 51 - jest "niewidomych" powinno być "niewidomym i niedowidzącym, a także roztargnionym"; jest "rynek", powinno być "Rynek"	Uwzględniono.
77. S. 53 - standardy chodników z opaską z kostki należy połączyć w jeden standard; funkcjonalnie są zbieżne; standard jest przeregulowany - należy zrezygnować z zapisów o ponownym wykorzystaniu płyt oraz sposobie ich ułożenia oraz z ponownego opisywania standardu (B) i (BT); przy odesłaniu do osobnego standardu brakuje jego symbolu (2.2.1.2)	Uwzględniono częściowo. Podział na rozdziały i minimalny zakres <i>Standardów</i> został określony Umową między Zamawiającym a Wykonawcą.
78. S. 53 jest: "obszar centralny", powinno być: "obszar centrum";	Uwzględniono.
79. S. 53 Obligacja stosowania płyt kamiennych powinna być wyłącznie w przypadku wymogów konserwatorskich;	Uwzględniono.
80. S. 54 - przy słupkowaniu poprzecznym powinno być odwołanie do standardu; także w tym wypadku zalecane jest stosowanie pola ostrzegawczego (uwaga 56)	Uwzględniono.
81. S. 56 - przy chodniku z płyty betonowej, opaska też może być z kostki betonowej; nie należy ograniczać takiego wariantu	Uwzględniono.

82. S. 57 - zrezygnować z zalecenia stosowania płyt większych niż 0,5 x 0,5 - nie stosujemy takich płyt we Wrocławiu i nie są to rozwiązania typowe;	Uwzględniono.
83. S. 57 - zrezygnować z zalecenia dot. przestrzeni publicznych; przestrzenie tego typu są projektowane indywidualnie, najczęściej z pasami i polami (NK)	Uwzględniono.
84. S. 57 - zrezygnować z zakazu obróbki kostką skrzynki hydrantowej lub zasuw	Uwzględniono.
85. S. 58 - jest "poza obszarem śródmiejskim", powinno być: "oraz poza obszarami centrum i śródmiejskim w układzie uzupełniającym"	Uwzględniono.
86. S. 58 - "z opaską z kostki..." - to jest standard bez opaski	Uwzględniono.
87. S. 58 - literówka "kkrawężnik"	Uwzględniono.
88. S. 60 - jest: "obszar centralny", powinno być: "obszar centrum"	Uwzględniono.
89. S. 60 - na zjazdach nie należy stosować płyt; ten standard jest niezgodny z Katalogiem; płyty na zjazdach ulegają bardzo szybkiemu zniszczeniu; brakuje przypadku "na chodnikach narażonych na postój lub przejazd pojazdów"; niestety jest to nagminna praktyka i częste oczekiwanie mieszkańców, aby wykonywać chodniki odporne na działanie pojazdu, dlatego nie wolno pominąć tego przypadku; należy opisać parametry zjazdu (np. maksymalne nachylenie, wysokość krawężnika i wynikający z niej problem z minimalizacją różnicy niwelety)	Uwzględniono.
90. S. 61 - należy dopuścić stosowanie kostki łupanej na (B) i (BT)	Uwzględniono.
91. S. 62 - "ścieżka rowerowa" - jak dla uwagi 62	Uwzględniono.
92. S. 62 - zrezygnować z zalecenia niestosowania CPR o nawierzchni bitumicznej w obszarze centrum i śródmiejskim	Uwzględniono.
93. S. 62 - na terenach rekreacyjnych podstawowym rodzajem nawierzchni jest nawierzchnia szutrowa (hydroprzepuszczalna); na wszystkich pozostałych (CPR) zalecana jest nawierzchnia bitumiczna, chyba, że ze względu na ochronę drzew konieczne jest zastosowanie nawierzchni hydroprzepuszczalnej	Uwzględniono.
94. S. 64 - skwery miejskie na potrzeby tego opracowania również są obszarami rekreacyjnymi	Uwzględniono.
95. S. 66 - stosowanie powinno być obowiązkowe w przypadku wymogów związanych z ochroną drzew lub gdy wynika to z problemów z odwodnieniem ciągu, a także gdy wynika to z indywidualnych projektów architektonicznych dla danego założenia	Uwzględniono częściowo: wprowadzono zapis „dopuszczalny gdy inne rozwiązania nie są możliwe”.

96. S. 73 - Ławka z przykładu usytuowana jest na (NK), nie na (CH)	Uwzględniono.
97. S. 74 - "(osobny standard)" - przy odwołaniach należy podawać symbole	Uwzględniono.
98. S. 74 - pasy ostrzegawcze należy stosować także w miejscach sugerowanego przekraczania jezdni (wraz z obniżeniem krawężnika)	Uwzględniono.
99. S. 74- pominąć zalecenie "jako oddzielenie miejsc postojowych w poziomie ciągu pieszego	Uwzględniono.
100. S. 75 - zrezygnować z zalecenia stosowania nawierzchni gumowej ze względu na ograniczoną trwałość. Nawet przy obecnie stosowanych rozwiązaniach (beton, metal) występuje problem trwałości	Nie ma podstaw aby twierdzić, że takie rozwiązanie jest mniej trwałe od pozostałych.
101. S. 78 - Przykład obrazuje zasadność stosowania kostki łupanej na (B), (BT) - uwaga 90;	Uwzględniono.
102. S. 79 - jest: "obowiązkowe przy przejściach z sygnalizacją", powinno być "obowiązkowe przy projektowaniu nowych przejść z sygnalizacją"; "(osobny standard)" - brak wskazania symbolu	Uwzględniono.
103. S. 79 - przycisk wybudzania wariantowego nie jest elementem sygnalizacji dźwiękowej; należy inaczej nazwać standard (np. sygnalizacja dźwiękowa i wzbudzana) lub przenieść opis do właściwego standardu); brak obligacji sygnału wzbudzenia wskazanego w przykładzie na s. 80; brak regulacji w zakresie strony umieszczenia przycisku wzbudzenia	Uwzględniono częściowo: przycisk wzbudzania wariantowego został opisany jako możliwość związana z przejściami z sygnalizacją, jego parametry zostały opisane w rozdziale 3.3.2.3. Rozdzielenie tych dwóch standardów zostało dokonane na wniosek Zamawiającego
104. S. 81 - literówka "inna"	Uwzględniono.
105. S. 83 - "w pasach bocznych" - brak odwołania do standardu	Uwzględniono.
106. S. 83 - " przeszkody wystające na wysokości mniejszej niż 2,2 m mogą ingerować w strefę ruchu nie więcej niż 10 cm" - zapis niezgodny z regulacjami skrajni pionowej chodnika; brak podstawy prawnej (Dz.U.2016.0.124 par. 54), brak informacji o tym, że ta skrajnia 2,2 m jest tymczasowa	Uwzględniono.
107. S. 86 - nie wykonano pasów bocznych (B) zarówno przy zabudowie, jak i barierze; nieuzasadnione użycie nawierzchni z kostki	Uwzględniono.
108. S. 87 - standard należy powiązać z (NK); gęstość 100 m jako obligatoryjna jest nierealna biorąc pod uwagę, że w przestrzeni miejskiej Wrocławia stosowanie stref wypoczynku jest obecne wyjątkiem; zapis, jako postulowane rozwiązanie, powinien być zaleceniem	Uwzględniono.

109. S. 89 - oprócz liści i nasion poślizg i potknięcie, a także mocne zabrudzenie nawierzchni mogą powodować owoce (np. morwa)	Uwzględniono.
110. S. 93 - stosowanie ograniczników dla ochrony chodników nie są przewidziane przepisami prawa, w związku z czym ich stosowanie naraża zarządcę drogi na ryzyko odszkodowawcze w przypadku potknięcia lub uszkodzenia pojazdu; zgodnie z prawem do ochrony chodnika przez zajmowaniem przez pojazdy służą słupki blokujące	Uwzględniono.
111. S. 93 "należy oznaczać zgodnie ze standardem: oznakowanie" - należy wskazać symbol standardu	Uwzględniono.
112. S. 94 - (ostatni akapit) na zdjęciu stosowany jest (B) z kostki, pełniący funkcję pasa ostrzegawczego. Słupki nie są elementem informacyjnym, lecz zabezpieczającym	Uwzględniono.
113. S. 99 - tytuł rozdziału powinien brzmieć "Piesi wśród pojazdów"	Uwzględniono.
114. S. 100 - brak uzasadnienia dla użycia fotografii spoza Wrocławia	Fotografia związana jest ze wstępem do rozdziału, a nie z konkretnym standardem. Ponadto pokazuje przystanek w uporządkowanym przestrzennie otoczeniu, w ciekawy sposób zintegrowany z drogą dla rowerów.
115. S. 102 - jest "w przypadku, gdy na skrzyżowaniu linia rozwidła się, nie należy lokalizować przystanków przy wlotach skrzyżowania; pozostawienie przystanku przed rozwidleniem ułatwia przesiadkę na pojazd jadący dalej w pożądanym kierunku"; powinno być (jeśli dobrze zrozumiałem intencję): "w przypadku gdy na skrzyżowaniu linie rozwidlają się, a jednocześnie dany kierunek wlotowy jest jedynym zasileniem kierunków wylotowych, nie należy lokalizować przystanków przy wylotach skrzyżowania; pozostawienie przystanku przed rozwidleniem ułatwia przesiadkę na pojazd jadący dalej w pożądanym kierunku"; (ostatni punkt) jest: "za skrzyżowaniem", powinno być "na wylocie skrzyżowania" (jest to określenie bardziej precyzyjne)	Uwzględniono.
116. S. 104 - opis pl. Legionów; oprócz wygody ważny jest argument bezpieczeństwa; pasażerowie często biegną pomiędzy peronami widząc, że tramwaj nadjeżdża z innego kierunku; jeszcze innym przykładem złego rozplanowania przystanków jest skrzyżowanie FAT, gdzie mamy powtórzenie przystanku na wlocie i wylocie (linie 14 i 24); powoduje to straty czasu transportu zbiorowego oraz cennego miejsca na skrzyżowaniach	Uwzględniono.
117. S. 105 jest: "polityce transportowej miasta", powinno być: "Wrocławskiej Polityce Mobilności"; nie jest jasne dlaczego wskazano wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, a nie np. zmniejszenie liczby pasów ruchu, czy stosowanie przystanków wiedeńskich	Uwzględniono.
118. S. 106 - nazwa standardu nie określa zakresu	Uwzględniono.

119. S. 106 - niezrozumiałe określenie stosowania standardu; np. Powinno być, np. "... gdy destynacja (atraktor lub generator ruchu) znajduje się poza dystansem dogodnego dojścia od skrzyżowania obsługiwanego przez transport zbiorowy"	Uwzględniono.
120. S. 106 - jest: "między zatokami", powinno być: "między peronami". "Standardy" powinny zalecać rezygnację z zatok przystankowych. Proponowane rozwiązania są niezgodne z Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181 (pkt 5.2.6.2 - zasady lokalizacji przejść dla pieszych w rejonach przystanków)	Uwzględniono.
121. S. 110 - w świetle przyjętych na potrzebę tego opracowania definicji, zakres stosowania określony jest niewłaściwie; transport zbiorowy obsługują (niemal) wyłącznie ulice układu podstawowego; zgodnie z uwagą 106, powinno się generalnie zalecać rezygnację ze stosowania zatok i dopuszczać je wyłącznie w sytuacjach wyjątkowych (np. gdy ich brak stwarzałby zagrożenie występowania dużych zatorów komunikacyjnych - tj. na ulicach o dużym natężeniu ruchu kołowego, z dużą częstotliwością kursów oraz z jednym pasem ruchu w danym kierunku)	Uwzględniono.
122. S. 110 - Odwołanie do innego standardu w innym formacie "(zob. 3.1.3.2)" - należy ujednoczyć w ramach całego dokumentu	Uwzględniono.
123. S. 110 - określenie rodzaju nawierzchni w zatoce nie wchodzi w zakres "Standardu"; wystarczające będzie zalecenie zróżnicowania względem nawierzchni jezdni	Uwzględniono.
124. S. 111 - "(standard 2.4)" analogicznie do uwagi 122; właściwy symbol to 2.4.1.3	Uwzględniono.
125. S. 112 - w stosowaniu powinno być zastrzeżenie, "jeśli tylko pozwalają na to warunki terenowe". "Przystanki na końcu trasy" - należy inaczej sformułować zasadę - nie chodzi wyłącznie o ostatnie przystanki, ale generalnie o te, które obsługują przede wszystkim wysiadających. Parametry techniczne powinny być w formie punktowej. Nie uwzględniono przekazanej instrukcji ZDiUM (np. liniowego sytuowania wyposażenia przystanku). "Wiata powinna być wyposażona w pełne ściany boczne" - po tym stwierdzeniu powinna bezpośrednio następować uwaga dotycząca możliwości rezygnacji z (pełnej) ściany bocznej, znajdująca się na następnej stronie; w parametrach technicznych należy uwzględnić minimalne odległości (skrajnie) od krawędzi peronu, ponieważ mają one kluczowe znaczenie dla lokalizacji ciągów pieszych (i rowerowych) przy przystankach;	Uwzględniono.
126. S.113 - lokalizowanie parkingów P&R przy pętlach autobusowych ma sens, jeśli obsługuje linie poruszające się wydzielonymi pasami; lokalizacja wiat rowerowych powinna być zaleceniem, z warunkiem "gdy zgłaszana jest taka potrzeba przez użytkowników i gdy istnieją warunki terenowe;"	Uwzględniono.
127. S. 114 - brak szerokości pasa drogowego na prowadzenie chodnika poza peronem przystankowym nie jest wyłącznie specyfiką obszaru śródmiejskiego; to częsta sytuacja we wszystkich typach obszarów funkcjonalnych miasta;	Uwzględniono.
128. S. 115 - prowadzenie CPR przez peron przystankowy jest rozwiązaniem dopuszczalnym (nie zalecanym) nie tylko w obszarach o zabudowie ekstensywnej;	Uwzględniono.

129. S. 115 - górny rysunek ilustruje dwukierunkową DDR, która w zatoce jest jednokierunkowa - rozwiązanie niedopuszczalne; szerokość zatoki zwykle nie pozwala rowerzyście wyminąć stojącego na przystanku autobusu	Uwzględniono.
130. S. 115 - oprócz zalecenia rozróżnienia nawierzchni peronu, należy zaznaczyć obowiązek pasa ostrzegawczego (standard 2.4.1.3)	Uwzględniono.
131. S. 117 - fotografia przedstawia zatokę zamkniętą	Uwzględniono.
132. S. 119 - należy zaznaczyć, że przejścia dla pieszych mają fundamentalne znaczenie dla bezpieczeństwa tej grupy użytkowników wrocławskich ulic. Wystarczy wspomnieć, że w 2016 roku, aż 8 z 10 śmiertelnych potrażeń pieszych we Wrocławiu miało miejsce na przejściach dla pieszych.	Uwzględniono.
133. S. 120 - podstawę prawną należy podać zgodnie z przyjętym w opracowaniu formatem	Uwzględniono.
134. S. 120 - powinno być "parametry techniczne", brak wypunktowania	Uwzględniono.
135. S. 120 - błąd: "przejść dla pieszych nie projektuje się na drogach o prędkości dopuszczalnej do 70 km/h"	Uwzględniono.
136. S. 120 - "w pobliżu atraktorów ruchu pieszego" - należy ujednoczyć terminologię (proponowana: destynacja, oznaczająca zarówno atraktor, jak i generator)	Uwzględniono.
137. S. 120 - wskazanie wyznaczania przejść dla pieszych w układzie uzupełniającym jest zbyt szerokie i niezgodne z przepisami. Rozporządzenie mówi tylko o szkołach i innych punktach, do których uczęszczają dzieci oraz o zakładach przemysłowych. To ostatnie dopuszczenie jest regulacyjnym archaizmem, zatem w standardach należy uwzględnić tylko szkoły.	Uwzględniono.
138. S. 120 - zalecenie wyznaczania przejść na wszystkich wlotach skrzyżowania należy umieścić jako drugie w kolejności (bezpośrednio wiąże się z pierwszym)	Uwzględniono.
139. S. 122 - warunki terenowe mogą wymusić stosowanie tej formy; należy zmienić na regulację "należy unikać"	Uwzględniono.
140. S. 122 - drugie zalecenie stosowania jest sformułowane niejasno. "Zalecane w miejscach miejscach przecięcia się szlaków pieszych z innymi, przy potrzebie wskazywanej zgłoszeniami użytkowników, przy jednoczesnym braku występowania czynników powodujących szczególne zagrożenie (zwłaszcza ograniczona widoczność)"	Uwzględniono.
141. S. 123 - niewłaściwy rysunek ilustracyjny. Powinien pokazywać przecinający się ukośnie szlak pieszy, tymczasem w zilustrowanej sytuacji po jednej stronie jest zabudowa, czyli brak szlaku; a po drugiej rysunek się urywa na krańcu chodnika	Uwzględniono.

142. S. 124 - w Stosowaniu pominąć "wyznaczanych" na rzecz "dla pieszych"; przed "jeżeli" dodać "zawsze"	Uwzględniono.
143. S. 124 - przesunięcie to przejście labiryntowe, opisane w osobnym standardzie. W tym miejscu należy zrezygnować w zapisu	Uwzględniono.
144. S. 125 - zalecany kąt:1:20-1:10 (zwykle optymalny to ok. 1:15);	Uwzględniono.
145. S. 125 - ostatni parametr należy sformułować: zalecane różnicowanie nawierzchni jezdni, najazdu i przejścia, optymalnie z zastosowaniem typu, rodzaju nawierzchni chodnika na przejściu (jeśli chodnik jest wykonany z płyt, należy jednak zastosować zgodną materiałowo kostkę); dla przejścia należy zachować niweletę chodnika	Uwzględniono.
146. S. 126 - uwaga o najezdzie sinusoidalnym powinna dotyczyć standardu przejścia wyniesionego; najazdów sinusoidalnych nie wykonuje się na progach wyspowych	Uwzględniono.
147. S. 126 - wyjaśnić źródło interpretacji w podstawie prawnej	Uwzględniono.
148. S. 127 - w drugim punkcie Zastosowania uzupełnić "jednocześnie ze względu na uwarunkowania terenowe (np. torowisko, skrzyżowanie) trudne lub niemożliwe jest wykonanie urządzeń fizycznego uspokojenia ruchu"	Uwzględniono.
149. S. 129 - 4,3 m jest szerokością minimalną. Tukany mogą być szersze	Uwzględniono.
150. S. 130 - "z przesunięciem w odległości umożliwiającej przejście również osobom o ograniczonej sprawności ruchowej" - zasada niezrozumiała	Uwzględniono.
151. S. 130 - proponowany zapis "Stosowania": "Zalecane w przypadku przejść wyizolowanych (poza skrzyżowaniami), gdy przekraczane jest torowisko tramwajowe lub kolejowe". Rysunek powinna ilustrować przejście przez torowisko	Uwzględniono.
152. S. 130 w drugim punkcie parametrów technicznych należy zapisać "o ile to możliwe" i zrezygnować z zapisu "(tramwaju lub pociągu)", a zamiast tego dodać "poruszającego się po najbliższym pasie lub torze"; zasada dotyczy wszystkich pojazdów, także samochodów; pociągi mogą się poruszać po torach w obu kierunkach, dlatego przejścia labiryntowe przez tory kolejowe projektuje się odwrotnie niż drogowe (tak, aby pieszy był zwrócony na końcu w prawą stronę - przeciwiintuicyjnie);	Uwzględniono.
153. S. 131 brakuje opisu sytuacji, gdy zmniejsza się liczbę pasów ruchu, nie tylko ich szerokość	Uwzględniono.

154. S. 132 brakuje warunku - niezalecane na przejściach przez jezdnie węższe niż 7m (standard 3.3.1 - ujednoczyć zasady); nieuzasadnione użycie fotografii spoza Wrocławia	Uwzględniono.
155. S. 133 - dodać warunek w pierwszym punkcie "Stosowania": "i gdy jezdnia obejmuje nie więcej niż dwa pasy ruchu kołowego"; w nawiasie skorygować "(nie wlicza się wydzielonych torowisk)"	Uwzględniono.
156. S. 135 - nie stosujemy źródeł sodowych na ulicach;	Uwzględniono.
157. S. 135 - brakuje warunku, że przejścia dla pieszych w ramach jednego skrzyżowania lub znajdujące się blisko siebie na jednym ciągu komunikacyjnym powinny być oświetlone w jednolitym standardzie	Uwzględniono.
158. S. 142 - pierwszy punkt dotyczy czasu otwarcia, nie oczekiwania;	Uwzględniono.
159. S. 142 - w drugim punkcie dodać "w szczególności dla przejść stanowiących dojścia do przystanków transportu publicznego"	Uwzględniono.
160. S.142 - punkt trzeci (przesunięcie otwarcia strzałki), powinien być na końcu;	Uwzględniono.
161. S.142 - sugerowany minimalny czas otwarcia ruchu kołowego "(np. 30 s)" jest zbyt długi; proponowany 20 s	Uwzględniono.
162. S.142 - jest: "należy pamiętać", powinno być: "z zastrzeżeniem"	Uwzględniono.
163. S.143 - "powiązanie otwarcia dla pieszych z faktem dojazdu pojazdu transportu publicznego..." uzupełnić "(dodatkowe lub wcześniejsze otwarcie)"; ujednoczyć nazewnictwo ("zbiorowy" lub "publiczny", ale nie zamiennie)	Uwzględniono.
164. S.144 - należy stosować wypunktowanie; fotografia nie jest powiązana ze standardem	Uwzględniono.
165. S.144 - dwa ostatnie punkty nie są opisem tego standardu; - należy z nich zrezygnować; ostatni punkt jest regulowany przez standard kształtowania ulic układu podstawowego w centrum, a przedostatni ogólnymi zasadami dot. sygnalizacji	Uwzględniono częściowo: trzeci akapit jest związany ze standardem, ponieważ wskazuje sytuacje, w których stosuje się dodatkowe otwarcia.

<p>166. S. 145 - "przycisk obowiązkowo projektować po prawej stronie." - oznacza to zawsze konieczność montowania dodatkowych słupów oraz odejście od obecnej praktyki (i przyzwyczajień użytkowników, co jest szczególnie trudne dla osób niewidomych/niedowidzących); słupy sygnalizatorów montowane są zawsze po lewej stronie przejścia, co wynika z przepisów; dlatego regulacja powinna być odwrotna (po lewej stronie, zalecenie: obustronne); zalecenie odległości dostosować do przepisów dotyczących lokalizowania sygnalizatorów</p>	<p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.), zał. nr 3, pkt. 7.3.1., określa, że sygnalizatory dla pieszych należy umieszczać po prawej stronie przejścia, co w powiązaniu z ilustracją wyjaśniającą oznacza: po prawej stronie dla osoby stojącej po przeciwnej stronie jezdni. Ponieważ przyciski wzbudzania montuje się zwykle na słupach sygnalizatorów, zapis w standardzie jest prawidłowy.</p>
<p>167. S. 145 - "sygnał otwarcia powinien być zgodny z rozporządzeniem i jednolity na terenie miasta" - nie wiadomo o jaki sygnał chodzi (dźwiękowy, na wyświetlaczu; nie ma możliwości zapobiegnięcia różnic w urządzeniach detekcji, gdy te wyjdą z produkcji); nie wiadomo o jakie rozporządzenie chodzi - nie podano podstawy prawnej</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>168. S. 146 - biorąc pod uwagę, że w strefie Dworca Głównego występują jedne z najbardziej skomplikowanych układów sygnalizacyjnych w mieście (skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ulicami Stawową, Peronową i Kołtąją), zapis o 60 s. cyklu jest nierealny; wykluczenie przycisków dla pieszych może być niekorzystne, w przypadku, gdy detekcja powoduje dodatkowe otwarcia; kluczowe w rejonie Dworca jest wykorzystanie różnicy między szczytami ruchu pieszego i kołowego (np. sobotnie poranki, niedzielne wieczory), gdzie program sygnalizacyjny powinien w szczególności preferować ruch pieszy</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>169. S. 147 - analogicznie do uwagi 168; należy wskazać okresy wzmożonego ruchu oraz granice strefy; ewentualnie proponowane lokalizacje dodatkowych przejść;</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>170. S. 152 "Prowadzenie prac budowlanych w mieście nie powinno w żaden sposób ograniczać mobilności pieszych" - zapis nierealny i w sprzeczności z drugim zdaniem; "bezpiecznego i wygodnego" - prace budowlane są pewnym stanem wyjątkowym i oczywistym jest, że oznaczają niedogodności; kryterium wygody jest w tym wypadku wtórne; bardziej istotna jest dostępność oraz czytelność oznakowania</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>171. S. 155 błąd drukarski: "energochłonna" w osobnym punkcie</p>	<p>Uwzględniono.</p>

172. S. 155 poza oznakowaniem wymaganym przepisami, cenną dobrą praktyką jest wprowadzanie dodatkowych drogowskazów i informacji dostosowanych do specyfiki danego zadania (otoczenia, istotnych obiektów, motywacji użytkowników). Takie oznakowanie było stosowane np. przy budowie centrum handlowego Wrocławia - gdzie kierowano do Dworca Tymczasowego (autobusowego) osobnymi tablicami oraz piktogramami na nawierzchni ciągu; podobnie podczas budowy mostu Raławickiego wykonawca z stosował dodatkowe oznakowanie informujące przy jazie oporowskim, że w dalszej części szlak jest zablokowany i idąc w kierunku Kleciny należy wybrać drugą stronę rzeki; inne dobre praktyki to np. przeproszenie za utrudnienia, informowanie o terminie realizacji zadania itp. rezygnując z urzędowych form zwracania się do użytkowników	Uwzględniono.
173. S.155 - częstym błędem jest ograniczanie dostępnej szerokości przez elementy mocujące barier i oznakowania tymczasowego; jest to zobrazowane na fotografiach s. 156; brakuje odniesienia się do problemu	Uwzględniono.
174. S.161 - nieuzasadnione użycie fotografii ilustracyjnych spoza Wrocławia	Uwzględniono.
175. S.162 - strefa tempo 30 jest podstawową formą organizacji ruchu ulic układu uzupełniającego we Wrocławiu i stosowanie jest traktowane jako "domyślne" (objęta jest nią ponad połowa wszystkich wrocławskich ulic); na drogach dojazdowych do posesji często stosuje się strefę zamieszkania	Uwzględniono.
176. S.162 – pominąć "np. przy wjeździe z innej strefy"	Uwzględniono.
177. S.162 - stosowanie skrzyżowań równorzędnych wstrefie jest obowiązkowe; w osobnym punkcie, przy projektowaniu przebudowy lub nowego układu drogowego zalecenie stosowania skrzyżowań z fizycznym uspokojeniem ruchu - wyniesioną tarczą lub w formie minironda	Uwzględniono.
178. S. 162 - nie wyznacza się przejść dla pieszych poza bezpośrednim sąsiedztwem szkół; w obrębie skrzyżowań oraz w innych miejscach i w miejscach przecięcia ulic ze szlakami pieszymi, należy stosować punkty sugerowanego przekraczania jezdni (standard 3.2.1.12)	Uwzględniono.
179. S.162 – pominąć pkt 3 parametrów	Uwzględniono.
180. S.162 – pominąć uwagę dot. punktów kolizji z ruchem rowerowym; zasada(nie zalecenie) powinno dotyczyć generalnie wspólnego prowadzenia ruchu rowerowego z ruchem kołowym z uwagą, że w przypadku ruchu jednokierunkowego należy dopuścić kontraruch rowerowy; wyjątkiem są strefy przyszkolne, w których można wyznaczyć (DDR) - głównie dla celów edukacyjnych	Uwzględniono.

181. S. 163 - niewłaściwy rysunek ilustracyjny; przedstawia bardziej strefę tempo 30 niż współdzieloną; nie powinno być chodnika, przejścia dla pieszych, cała ulica w jednym poziomie, ewentualne prowadzenie samochodów słupkami (klasyczny woonerf) lub w wariacie osiedlowym - jako droga dojazdowa do posesji - typowy przykład to ul. Trentowskiego (s. 25)	Uwzględniono.
182. S.163 - niepotrzebny przecinek "na ulicach, o niewielkim"; zalecenia należy sformułować zgodnie z terminologią używaną w opracowaniu (np. układ uzupełniający, wszystkie strefy funkcjonalne poza peryferyjną), na ulicach o małym natężeniu ruchu, pozbawionych ruchu tranzytowego - o charakterze dojazdowym (w szczególności "ślepych", sięgaczach) z przewagą ruchu pieszego i rowerowego; w tym w centrach miast	Uwzględniono.
183. S. 163 - przy przebudowie lub projektowaniu nowego układu drogowego należy projektować w formie przestrzeni współdzielonej (w jednym poziomie), bez architektonicznego wydzielenia chodników;	Uwzględniono.
184. S. 163 - "można stosować azyle, szykany..." zasada niezrozumiała; w strefie zamieszkania nie ma jezdni; można stosować różnego rodzaju szykany, aby uspokajać i ograniczać przestrzennie ruch kołowy oraz postój pojazdów - zgodnie z końcową uwagą; co do zasady, strefy zamieszkania projektuje się indywidualnie	Uwzględniono.
185. S. 163 - nie wyznacza się (DDR) - analogicznie do uwagi 181	Uwzględniono.
186. S. 164 - "atraktory" - zgodnie z uwagą 12;	Uwzględniono.
187. S. 164 - parametry powinny być wypunktowane; oprócz wymienionych wyjątków, także dojazd do posesji; "ruch ten odbywa się w określonych godzinach" - zasada powinna być zaleceniem; uwaga o słupkach przeszkodowych tyczy się wyłącznie służb ratunkowych; w przypadku dojazdu do posesji i dostaw stosuje się słupki uchylne lub szlabany	Uwzględniono.
188. S. 165 w strefie wyłączonego ruchu najczęściej jest wydzielony chodnik; prawidłowy zapis: "Możliwy podział na ..."	Uwzględniono.

<p>189. S. 165 w każdym wypadku, także w strefie tempo 30, progi zwalniające nie są zalecane, a dopuszczone; nie stosujemy przejść dla pieszych, w tym wyniesionych (poza "bramami"); brama może mieć formę wyniesienia lub zwężenia na wlocie (nie "w obrębie zjazdu"); określenie "niwelowanie barier pionowych" jest niejasne; zastąpić: "stosowanie miejsc sugerowanego przekraczania jezdni z obniżeniem krawężnika, wyniesienia tarcz skrzyżowań lub mini rond; w strefie tempo 30 minimalizuje się stosowanie oznakowania poziomego i pionowego - nie wyznacza się miejsc postojowych, tym samym nie stosuje się "esowania"; wyjątkiem wartym zaznaczenia jest łączenie strefy tempo 30 ze strefą płatnego parkowania, która wymusza wyznaczanie miejsc postojowych (to jest przypadek okolic placu Muzealnego wskazany na str. 167); zapis o obniżeniu krawężników do 2 cm jest niezgodny z właściwym standardem</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>190. S. 165 - w strefie zamieszkania esowanie może mieć różne formy - miejsca postojowe i donice to niewielki wycinek możliwych środków; progi zwalniające nie są zalecane, lecz dopuszczane; progi poduszkowe (w opracowaniu przyjęto termin "wyspowe") stosowane są głównie na ulicach układu podstawowego; parkowanie zawsze musi być wskazane oznakowaniem co najmniej poziomym</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>191. S. 165 - "samochody uprzywilejowane" (lepszym określeniem są "służby ratunkowe") mają prawo usunąć słupki - nikt nie szuka dozorczy z kluczem w sytuacjach zagrożenia; słupki uchylne i szlabany stosuje się zwykle dla dostaw, obsługi bytowej i dojazdu do posesji</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>192. S. 166 - piesi nie mają pierwszeństwa w strefie tempo 30; nie stosujemy azyli (brak szerokości, przy pasach ruchu 2,5-2,75)</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>193. S. 166 - uwaga o niewyznaczeniu przejść w strefie zamieszkania jest niezasadna (nie ma jezdni i chodników, zatem nie ma czego przekraczać)</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>194. S. 166 - niezrozumiała kategoria "skrzyżowania (możliwe łączenie stref)"; we wszystkich strefach uspokojonych (tj. generalnie w układzie uzupełniającym) skrzyżowania są równorzędne</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>195. S. 167 - przystanek wiedeński na Krupniczej znajduje się poza opisanym obszarem; generalnie jest to bardzo nietypowy przykład strefy tempo 30 - w okolicach pl. Muzealnego, ze względu na połączenie ze strefą płatnego parkowania; na ul. Krupniczej - ze względu na objęcie strefą ulicy układu podstawowego;</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>196. S. 170 - "sharedspace" - kursywą; "Przestrzeń współdzielona często stanowią element strefy zamieszkania" - niewłaściwe ujęcie relacji; przestrzeń współdzielona jest pojęciem urbanistycznym, "strefa zamieszkania" pojęciem z zakresu organizacji ruchu; to pierwsze jest szersze; właściwe stwierdzenie to "Organizacja ruchu w przestrzeniach współdzielonych ma zawsze formę strefy zamieszkania";</p>	<p>Uwzględniono.</p>

197. S. 170 Uwaga do ilustracji analogicznie jak uwaga 183; w opisie należy używać terminologii przyjętej w opracowaniu (np. "charakteru ulicy w przestrzeniach współdzielonych nadają obszary/pasy pozakomunikacyjne (NK) i zieleni (Z); pozostałe elementy funkcyjne ulicy - w tym komunikacyjne, z zwłaszcza parkingowe (P) - są im podporządkowane)	Uwzględniono.
198. S. 174 pominąć wyniesienie (tarczy) skrzyżowania (ze względu na układ podstawowy); wskazać progi wyspowe, przejścia labiryntowe; na ilustracji powinna być DDR po stronie szkoły; brak barier na ilustracji; dopisać zalecenie stosowania przejścia wzbudzanego przyciskiem pod warunkiem dodatkowego otwarcia oraz przejścia labiryntowego	Uwzględniono.
199. s. 177 - strefa przyszkolna w obrębie ulicy układu uzupełniającego powinna być zorganizowana podobnie do strefy współdzielonej, ze specyficznymi rozwiązaniami:	Uwzględniono.
<ul style="list-style-type: none"> • zalecane zachowanie wydzielonych architektoniczne (zaleca się różnicowanie nawierzchni przy zachowaniu niwelety) CH i DDR, a także przejść dla pieszych wykonanych nawierzchnią, nie oznakowaniem drogowym; urządzenia te jednak mają charakter edukacyjny; niż organizacji ruchu 	Uwzględniono.
<ul style="list-style-type: none"> • zalecane oznaczenie parkingu krótkotrwałego postoju i parkingu rowerowego 	Uwzględniono.
<ul style="list-style-type: none"> • zalecane wyniesienia całego obszaru (fizycznego spowolnienia) 	Uwzględniono.
Istotą zestawienia strefy przyszkolnej w układzie podstawowym i uzupełniającym jest ukazanie dwóch filozofii zapewnienia bezpieczeństwa najmłodszym uczestnikom ruchu drogowego: opartej na ścisłej separacji (bariery, przejścia dla pieszych objęte szczególnymi środkami, ostrzeżenia) oraz na integracji (fizyczne uspokojenie ruchu, jedna płaszczyzna);	Uwzględniono.
200. s.180 -nieuzasadnione użycie ilustracji spoza Wrocławia	Uwzględniono.
201. s.182 -progi zwalniające nie są rozwiązaniem zalecanym	Uwzględniono.
202. s. 182, 183 - uwaga o niestosowaniu oznakowania A-11a powinna dotyczyć stref tempo 30	Uwzględniono.
203. s.184 -zrezygnować z zapisu („maksymalnie do wysokości krawężnika")	Uwzględniono.
204. s.184 -zmienić zapis: „rampy wykonuje się z bruku..."; ze względu na niewielkie rozmiary progów wyspowych nie różnicuje się nawierzchni najazdu i grzbietu progów; obecnie zwykle wykonywane są w całości jako elementy prefabrykowane (np. ul. Jedności Narodowej, ul. Grodzka), rzadziej jako wyniesienie w nawierzchni bitumicznej (al. Piastów/Petrażyckiego)	Uwzględniono.
205. s.186 -jest: „nachylenie wynosi..."; powinno być „zaleca się nachylenie..."	Uwzględniono.

206. s.186 - pominąć „w układzie uzupełniającym” w zasadzie dotyczącej oznakowania A-11a	Uwzględniono.
207. s.187 - na rysunku nieczytelnie są oznaczone średnice (wewnętrzna i zewnętrzna)	Uwzględniono.
208. s.188 - „osiedla mieszkalne zwłaszcza na obszarze peryferyjnym” jest to błędne określenie w świetle definicji przyjętych w opracowaniu; ronda zalecane są we wszystkich obszarach funkcjonalnych miasta	Uwzględniono.
209. s.189 - wskazać powiązanie ze standardem 3.2.1.10	Uwzględniono.
210. s.189 - nazwać drugi ze sposobów realizacji zwężenia - np. „architektoniczny”	Uwzględniono.
211. s.189 - „przy kształtowaniu zwężeń...”; o zakresie zwężenia rozstrzygać powinna analiza przejezdności; dla układu podstawowego pojazdem miarodajnym jest zwykle autobus transportu zbiorowego (jednoczłonowy lub przegubowy - w zależności od linii kursujących po danej ulicy), dla układu uzupełniającego śmieciarka	Uwzględniono.
212. S. 190 - jest "ze względu na konieczność zatrzymania."; powinno być: "ze względu na znaczny wpływ na przepustowość ulicy"	Uwzględniono.
213. S. 191 - jest: "zwężenia tego typu kształtuje się za pomocą oznakowania poziomego i pionowego, co pozwala..."; powinno być: "zwężenia tego typu można kształtować za pomocą oznakowania drogowego z zalecanym uzupełnieniem urządzeniami bezpieczeństwa ruchu. Pozwala to..."	Uwzględniono.
214. S.195 - B-35 - właściwa nazwa to zakaz postoju	Uwzględniono.
215. S.195 - linia krawędziowa P-7a służy do oznaczania krawędzi jezdni; niejasna jest intencja - być może chodzi o linię P-19;	Uwzględniono.
216. S. 196 - pominąć (np. na wrocławskim lotnisku)	Uwzględniono.
217. S. 196 - odwołanie do strefy przyszkolnej słuszne i powinno być wzajemne	Uwzględniono.
218. S. 196 - brakuje "maksymalnie" przy określeniu limitu czasu parkowania w strefach przyszkolnych (możliwe są krótsze limity)	Uwzględniono.

219. S. 198 - zalecane są odporne gatunki krzewów okrywowych (przykład zastosowania - ul. Purkyniego)	Uwzględniono.
220. S. 198 - "montaż czasowy..." uzupełnić "pozwalający na zakorzenienie nasadzeń"; uwaga o skrajni 0,5 m powinna dotyczyć wszystkich rodzajów zabezpieczeń	Uwzględniono.
221. S. 200 - brakuje przypadku zabezpieczenia zjazdów do bram i posesji poprzez słupkowanie w poprzek chodnika; słupki uchylne stosuje się zwykle do regulowania dojazdu do posesji lub dostaw, nie zaś dla służb ratowniczych	Uwzględniono.
222. S. 201 - ze względu na brak podstawy prawnej do stosowania jako ogranicznik parkowania na drogach publicznych, jego powinno być wskazanie do stosowania na drogach wewnętrznych, parkingach, placach, poza pasem drogowym	Uwzględniono.
223. S. 202 - krawężnik podwójny w ogóle uniemożliwia wjazd na chodnik (zgodnie z ilustracją), zatem wskazane zastosowanie (z częściowym parkowaniem na chodniku) jest niewłaściwe;	Uwzględniono.
224. S. 203 - należy wybrać inną fotografię ilustracyjną; drugi punkt zastosowania zakończyć stwierdzeniem "o ile uzgodnienia konserwatorskie dopuszczają to rozwiązanie"	Uwzględniono.
225. S. 204 - należy wybrać fotografię ilustracyjną z zastosowaniem opisywanego rozwiązania (tzw. taśmy stalowej na słupkach żeliwnych); fotografia pokazuje rozwiązanie niestosowane przez jednostki miejskie (prawdopodobnie z terenu należącego do spółdzielni lub wspólnoty mieszkaniowej)	Uwzględniono.
226. S. 207 - "przyjąć szerokości jezdni" - powinno być "pasa ruchu"; przyjąć szerokości zgodnie z uwagą nr 64 i zaznaczyć, że jest to zalecenie; minimalna (dopuszczalna) szerokość pasa postoju równoległego powinna być wskazana jako 2 m, zaleca się stosowanie minimum 2,5 m	Uwzględniono.
227. S. 208 - zrezygnować z rozdzielania ochrony chodnika dla parkowania równoległego i prostopadłego; przewidzieć jedno rozwiązanie obejmujące elementy: <ul style="list-style-type: none"> • Słupkowanie narożników skrzyżowań • Półwysep prefabrykowany lub brukowany na początku i końcu obszaru z dopuszczonym parkowaniem • Zastosowanie trójkątnej powierzchni wyłączzonej ("pole martwe", linia P-21) pomiędzy skrzyżowaniem (ewentualnie przejściem dla pieszych) a półwyspem • Znak D-18 z właściwym wariantem tabliczki T-30 • Oznaczenie dopuszczalnej głębokości zajęcia chodnika linią P-7b lub P-7d <ul style="list-style-type: none"> • Na w układzie uzupełniającym możliwe dodatkowo zastosowanie stojaków rowerowych w miejscu pola martwego (jak na ilustracji) 	Uwzględniono.

DEPARTAMENT SPRAW SPOŁECZNYCH

Bartłomiej Skrzyński. Rzecznik miasta Wrocławia ds. Osób Niepełnosprawnych

Pismo wysłano drogą elektroniczną 19. 06. 2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
<p>Witam,</p> <p>w nawiązaniu do pisma z dn.: 19/06/2017 dot.: „Wrocławskich kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym” przede wszystkim systemowe, katalogowe - będące zbiorem wytycznych i dobrych praktyk ułatwiają bowiem prace wykonawcą, a przede wszystkim dążą do przestrzeni „bez barier”.</p> <p>Nadrzędną zasadą „Wrocławskich standardów kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznym pieszym” powinno być włączanie wszystkich niepełnosprawnościami, a także o ograniczonej mobilności. Już semantycznie „włączanie” jest lepsze od „zapobiegania wykluczeniu”.</p> <p>Cieszę się, że w rozdziale 2. PRZESTRZEŃ i dalej 2.4. BEZ BARIER napisali Państwo, że „bez barier” - oznacza dostępną dla każdego: w-skiersów, głuchych, niewidomych, seniorów, rodziców z dziećmi w wózkach, czy niedowidzących.</p> <p>Przykładem dobrego, wrocławskiego rozwiązania - zarówno dotyczące materiału, kultury jego kładzenia, ale także kompromisu - łączącego interesy różnych grup społecznych jest wygodny i bezpieczny trakt na wrocławskim Rynku. „Szpilkostrada” otrzymała zresztą nagrodę w ogólnopolskim konkursie Towarzystwa Urbanistów Polskich i Fundacji Integracja pn.: „Lider Dostępności”. Doceniając to, co zrealizowane, jestem świadomy kolejnych wyzwań - na co dzień rozmawiając i współpracując z Organizacjami Pozarządowymi, Wrocławską Radą Konsultacyjną ds. Osób Niepełnosprawnych, czy osobami indywidualnymi.</p> <p>Powyższe doświadczenie pozwalają mi z jednej strony docenić i w pełni popierać większość z zawartych już zapisów, a z drugiej zarekomendować:</p>	-
<p>Odnośnie oznaczenia pełnej dostępności (72 of 248): zwrócić uwagę na już istniejące symbole różnych niepełnosprawności. Pozwala to nie utożsamiać osoby niepełnosprawnej jedynie z osobami poruszającymi się na wózkach. Przykład projektu realizowanego przez Fundację TUS, także we Wrocławiu (www.niepelnosprawnik.pl)</p>	<p>Uwzględniono częściowo.</p> <p>Co do zasady zgadzamy się. Nie podano jednak innych wzorów oznaczeń, ponieważ wskazane symbole miały być wskazówką opisującą czy dana trasa jest możliwa do pokonania przez osoby poruszające się na wózku. Nie widzimy możliwości wprowadzania dla tras oznaczeń dla osób niedowidzących, niesłyszących itp.</p> <p>Oznaczanie budynków zasugerowano w opisie standardu.</p>

<p>Oдноśnie strefy związanej z parkingami i liczby ich miejsc, którą określa nowela o Prawie o Ruchu Drogowym, ale także: 1 stanowisko - jeżeli liczba stanowisk wynosi 6-15; 2 stanowiska - jeżeli liczba stanowisk wynosi 16-40; 3 stanowiska - jeżeli liczba stanowisk wynosi 41-100; 4% ogólnej liczby stanowisk jeżeli ogólna liczba stanowisk wynosi więcej niż 100. http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/248757</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>Od lipca 2017 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych na niebiesko... http://www.smwroclaw.pl/index.php/article-categories/1604-uwaga-zmianv-w-przepisach</p>	<p>Uprzednio opisane (standard 2.4.1.2.) z odwołaniem do odpowiedniego rozporządzenia.</p>
<p>Zwrócenia uwagi na odpowiednią wysokość parkomatów</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>Zwrócenie uwagi na możliwość wysiadania osoby z niepełnosprawnością, która może pełnić rolę kierowcy i pasażera</p>	<p>Uprzednio uwzględnione (standard 2.4.2.6.)</p>
<p>Oдноśnie toalet - poza zawartymi w przepisach wymiarami - zwrócenie uwagi na ich komplementarny charakter, tj: Montaż drzwi łatwych w otwieraniu; Montaż pochwytów zamiast klamek; Montaż półki i wieszaka w środku na odpowiedniej wysokości; Montaż linki do przycisku wzywającego pomoc na odp. Wysokości; Montaż uchwytów na odp. wysokości; Montaż lustra nieregulowanego w ścianie (od wysokości umywalki do wysokości osoby stojącej); Montaż w toaletach publicznych przewijaka</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>Oдноśnie przystanków, ciągów komunikacyjnych zwrócenie uwagi na rozmieszczenie mebli miejskich tak, by nie przeszkadzały w swobodnym poruszaniu się</p>	<p>Uprzednio uwzględnione (standard 2.4.2.2.)</p>
<p>Rozważenie dodatkowego zapisu nt. niezbędnych konsultacji z samymi zainteresowanymi. Tj. poza słusznymi zapisami nt. niezbędnych płytek STOP m.in. na przejściach dla pieszych, peronach tramwajowych, przystankach, sygnalizacji akustycznej, wibracyjnej/dzięki swojej powtarzalnej formule dają bezpieczny komfort poruszanie się/ - niektóre sytuacje mogą wymagać dodatkowych rozwiązań. Dzięki takiej partycypacji w procesie tworzenia kolejnych przestrzeni będzie możliwe zastosowanie rozwiązań przyjaznych dla wszystkich</p>	<p>Uwzględniono.</p>

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY I GOSPODARKI

Wydział Inżynierii Miejskiej

Pismo przesłane pocztą elektroniczną 22.06.2017 r., z adnotacją, iż są to uwagi omyłkowo nie uwzględnione w opinii z 16.06.2017 r. Poniższe uwagi przesłano jedynie w formie elektronicznej.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
str. 114 - niezrozumiałe jest zdanie: „Jeśli wzdłuż jezdni biegnie ścieżka rowerowa, należy odsunąć ją za peron. Powoduje to niekorzystne krzyżowanie się potoków ruchu pieszego i rowerowego". W rozdziale należy uwzględnić możliwość prowadzenia drogi dla rowerów pomiędzy krawędzią peronu a wiatą przystankową lub w przypadku braku miejsca przy jezdni jak na przystanku autobusowym Dworska. Prowadzenie dróg dla rowerów w rejonie przystanków wraz ze schematami zostało przedstawione w Standardach projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego ,	Uwzględniono.
str. 116 - fotografia na dole (przystanek Katedra) powinna zostać opatrzona komentarzem - zły przykład. W ww. miejscu większość pieszych korzysta z drogi dla rowerów,	Uwzględniono.
str. 125, 182, 184, 186 - proponowane wprowadzenie zapisu - zalecany kąt najazdu 1:10 lub 1:15 w przypadku prowadzenia ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej (Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych GDDKiA, punkt 6.2.17 Warszawa 2001) lub najazd sinusoidalny,	Uwzględniono.
str. 128 - do usunięcia zapis - "w tym na przecięciach dróg rowerowych",	Zmiana nawierzchni ma ostrzegać zarówno pieszych jak rowerzystów o miejscu potencjalnej kolizji.
str. 133 - warto dodać rysunek dla przejścia sugerowanego z azylem,	Wykracza to poza zakres określony umową
str. 157 - rozważyć dodanie płyt stalowych jako elementu poprawiającego tymczasowy ruch pieszych,	Nie zalecamy takiego rozwiązania ze względu na przyczepność takiej nawierzchni.
str. 162, 163 - zapis dot. braku obowiązku wydzielania dróg dla rowerów wykracza poza standardy piesze,	Droga dla rowerów i przestrzeń dla pieszych, podobnie jak pas ruchu pojazdów, miejsca postojowe itp. tworzą wspólną przestrzeń, której jakość ma wpływ na komfort pieszych (ich parametry mają wpływ również na bezpieczeństwo pieszych), i są od siebie wzajemnie zależne – muszą więc być razem opisane.
str. 174 - ppkt. 3 proponuje się zamienić na Wyraźne oznakowanie przestrzeni za pomocą znaków informujących o szczególnych użytkownikach strefy przyszkolnej np. znak A-17, piktogramy A-17, tabliczka T-27, wyróżnienie przejścia dla pieszych poprzez zastosowanie czerwonego tła, ppkt. 6 zmienić na : Zabezpieczenie szlaków komunikacyjnych wychodzących poza teren szkoły barierami segmentowymi, uniemożliwiający wtargnięcie dziecka na jezdnię. W miarę możliwości szlaki komunikacyjne kierować na ulice o mniejszym natężeniu ruchu,	Uwzględniono.

<p>str. 175 - ppkt. 4 - Przy parkingu dla samochodów warto wspomnieć o wyznaczanych miejscach do krótkotrwałego postoju, ppkt. 5 - nie stosuje się czasowego ograniczenia prędkości. Wprowadzamy na drogach w podstawowym układzie komunikacyjnym przed przejściami dla pieszych ograniczenie prędkości do 40km/h wraz ze znakiem A-17 „dzieci” oraz powtórzeniem znaku A-17 w formie piktogramów, ppkt.6 - pieszobus - dotyczy działania miękkiego , czy powinno być w standardach pieszych? Może osobny rozdział na działania miękkie?</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>str. 177 - trudność w odnalezieniu zapisów w rozporządzeniu dotyczących obowiązkowego wyznaczenia przestrzeni współdzielonej przy wejściu do szkoły. Proszę o rozwinięcie tematu/uściślenie "charakterystycznych form przestrzennych",</p>	<p>Uwzględniono.</p>

ZARZĄD ZIELENI MIEJSKIEJ

Sygnatura sprawy: DZZ.421.58.2017.1.KW; Ldz: 5313.2559; wysłane pocztą elektroniczną 23.06.2017r., po uprzednim zawiadomieniu (16.06.2017) i prośbie o możliwość późniejszego przestania opinii.

Wytłuszczonym tekstem wskazano zapisy sugerowane przez jednostkę opiniującą.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
1- zaleca się aby w miejscach odwołań do „PROPOZYCJE STANDARDÓW W ZAKRESIE KSZTAŁTOWANIA ZIELENI WYSOKIEJ MIEJSKICH TRAS KOMUNIKACYJNYCH „ – powoływać się na pełne informacje, które opracowano w w/w dokumencie. Powoływanie się wyłącznie na fragmenty tekstu może wprowadzać czytelnika w błąd	Istotą odwoływania się do innych dokumentów jest możliwość rezygnacji z ich przytaczania w pełnej formie. Nie wskazano, które fragmenty tekstu mogą wprowadzać w błąd.
2. zalecamy wprowadzenie zapisów zgodnych z Zarządzeniem Nr 5081/16 Prezydenta Wrocławia z dnia 11 sierpnia 2016r. Informacja o konieczności prowadzenia nadzoru dendrologicznego na budowanych i/lub remontowanych pasach drogowych w przypadku sąsiedztwa z drzewami jest konieczna należy uwzględnić inne możliwe rozwiązania konstrukcyjne, techniczne i detale w maksymalnym stopniu chroniące system korzeniowy drzew – chodzi o dopuszczenie możliwości wykorzystywania innych rozwiązań., np. typu airspade lub innych pojawiających się w przyszłości	Uwzględniono.
5.1.1.2 STOSOWANIE • dobór gatunkowy powinien być adekwatny do otaczającej przestrzeni, uwzględniając: - uwarunkowania przestrzenne (m.in. analizę warunków glebowych i klimatycznych), - rodzaj i położenie trasy komunikacyjnej (w tym intensywność ruchu kołowego), - lokalizację istniejących i projektowanych instalacji podziemnych i naziemnych, - charakter istniejącej zabudowy, - funkcję, jaką zieleń ma pełnić. • należy uwzględnić widoczność na skrzyżowaniach i zjazdach - <u>gałęzie drzew nie mogą znajdować się w obszarze skrajni drogowej.</u> - sadzone młode drzewa mają gałęzie w skrajni drogowej, należałoby podać parametry minimalne dla nowo sadzonych drzew np.: forma pienna min Pa 220-250cm. Następnie drzewa muszą być regularnie pielęgnowane w celu wyprowadzenia korony tak aby nie kolidowała ze skrajnią (patrz Drzewa w cyklu życia, DirkDujesiefken, Neville Fay, Nidel de Berker, str. 64 i 80) • zaleca się kompleksowe planowanie obszarów zieleni, tworzących w większej skali korytarze ekologiczne.	Uwzględniono częściowo: Przyjęto wysokość 180-250 cm, z zastrzeżeniem nie wchodzenia w skrajnię jezdni i chodnika.

<p>PARAMETRY</p> <ul style="list-style-type: none"> gatunki roślin powinny być odpowiednio dobrane pod względem warunków świetlnych, dostępu do wody, a także docelowych rozmiarów i tempa wzrostu, <p>Określenie minimalnych parametrów dla drzew sadzonych w pasie drogowym np.: Pa 220, obwód 16-18 cm . Dla drzew o szczególnych pokrojach np.: odmiany kolumnowe lub kuliste szczepione (Acer globosum, Quercus fastigiata) dopuszcza się możliwość odstępstw od standardów za zgodą lub wniosek inwestora, właściciela lub zarządcy.</p> <ul style="list-style-type: none"> roślinność powinna być odporna na niekorzystne warunki miejskie (m.in. zasolenie, brak wody, niedobór miejsca), zaleca się zwracanie uwagi na właściwości fotoremediacyjne roślin (oczyszczające), proponowane gatunki roślin powinny być odporne na uszkodzenia mechaniczne oraz cięcia (np. pielęgnacyjne), w doborze gatunkowym drzew należy unikać roślin inwazyjnych, czy też o miękkim i kruchym drewnie, <p>- należałoby podać wyjątki takie jak np.: uzupełniania nasadzeń historycznych.</p> <ul style="list-style-type: none"> zaleca się zachowanie istniejącej roślinności, dostosowując do niej nowe nasadzenia 	<p>Uwzględniono częściowo: Przyjęto wysokość 180-250 cm, z zastrzeżeniem nie wchodzenia w skrajnię jezdni i chodnika.</p> <p>Uwzględniono.</p>
<p>o z d z i a ł 5 . E K O L O G I A I 5 . 1 . Z I E L E Ń I 5 . 1 . 2 . P O W I E R Z C H N I A M I N I M A L N A P O W I E R Z C H N I A D L A R O Ś L I N 5 . 1 . 2 . 1</p> <p>WYTYCZNE PROJEKTOWE</p> <p>Minimalna powierzchnia pod drzewa powinna być obliczana na podstawie:</p> <ul style="list-style-type: none"> cech gatunkowych (określenie parametrów gatunku, m.in. promienia korony), poła powierzchni rzutu korony (wzór na pole koła), minimalnej objętości gleby (w m³, z użyciem wskaźnika) wynosi 0,6 m³ (0,9 m³) na 1 m² powierzchni koła- określenie szerokości chodnika, określenie minimalnej szerokości i długości pasa zieleni [Szopińska, 2010]. <p>Co najmniej 10% powierzchni przeznaczonej pod budowę drogi powinno zostać przeznaczone pod zieleń, o ile w warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu nie ma innych wytycznych,</p> <ul style="list-style-type: none"> zaleca się sadzenie wysokiej roślinności w obrębie parkingów (patrz: standard - Wyznaczanie w pasie drogi), w celu zachowania jak najlepszych warunków do wzrostu odległość drzew od krawędzi chodnika ustalana jest indywidualnie <ul style="list-style-type: none"> drzewa do do 8 m: odległość - 0,6 m, drzewa do do 8-15m: odległość - 1,2 m, drzewa powyżej 15 m: odległość > 1,8 m [Szopińska 2010]. 	

<p>- są to minimalne odległości określone dla różnych szerokości pasa drogowego, chodnika czy pasa zieleni itd. Jest to informacja wyrwana z szerszego kontekstu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • zaleca się ustalanie odległości pomiędzy poszczególnymi roślinami na podstawie docelowych wymiarów. <p>- wielkości roślin i odległości pomiędzy poszczególnymi roślinami ustala się na podstawie docelowych wymiarów roślin mając na względzie osiągnięcie zamierzonego efektu estetycznego zaraz po posadzeniu.</p> <p>- bardzo często się zdarza że na terenie miasta drzewa i krzewy sadi się zagęszczając ich rozstaw z premedytacją. Wszystko zależy od efektu jaki chce się osiągnąć. Na terenie miasta – centrum bardzo często efekt musi być natychmiastowy lub szybko osiągnięty, wówczas ten zapis będzie sprzeczny z praktyką;</p> <p>- przyjmując nieco większe zagęszczenie w pasach drogowych gdzie częściej dochodzi do kradzieży lub zniszczeń</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>Uwzględniono.</p>
<p>MINIMALNA POWIERZCHNIA DLA ROŚLIN 5.1.2.1 WYTYCZNE PROJEKTOWE</p> <ul style="list-style-type: none"> • w przypadku wąskich pasów zieleni należy przygotować grunt pod roślinność na znaczną głębokość. <p>- doprecyzować co oznacza „znaczną głębokość” – dół pod drzewa w którym będzie wymieniany grunt powinien być min 2x większy od bryty korzeniowej</p> <p>- ponadto należy uwzględnić pełną przepuszczalność gruntu ewentualnie wzmocnienie spodnich warstw dołu pod nowe nasadzenia, w celu poprawy warunków wodno-powietrznych. Należy uwzględnić pełną wymianę gruntu pod sadzenie szczególnie w przypadku dużej ilości zanieczyszczeń, betonów, cegieł lub innych materiałów budowlanych. Wymianę gruntu należy zastosować punktowo lub liniowo w całym pasie nasadzeń.</p> <ul style="list-style-type: none"> • wskazane jest tworzenie rozwiązań projektowych, wspomagających wzrost korzeni (m.in. ścieżki korzeniowe, stosowanie strukturalnej gleby, komórek glebowych – patrz: standard 5.1.3), <p>- ww. rozwiązania powinny być obowiązkowe przy budowie lub przebudowie dróg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • w celu zapewnienia odpowiedniego wzrostu obowiązkowo stosować strefę ochrony korzeni, a w obrębie rzutu korony - m.in. przepuszczalne nawierzchnie, <p>- tut. Zarząd stosuje zasadę określania strefy ochrony korzeni w postaci rzutu korony drzewa jako niezbędne minimum. Jest to porównywalne z wytycznymi wprowadzonymi w ZARZĄDZENIU NR 5081/16 PREZYDENTA WROCŁAWIA z dnia 11 sierpnia 2016 r. w sprawie ochrony drzew i rozwoju terenów zieleni Wrocławia w którym określono strefy ochronne systemów korzeniowych – zalecane jest stosowania ujednoczonych kryteriów oceny.</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>Uwzględniono.</p> <p>Uwzględniono.</p>

<p>Równocześnie – określenie niezbędnego minimum w postaci rzutu korony drzewa jest jednoznaczne i proste do określenia zarówno w projekcie jak w terenie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • w przypadku ograniczonej powierzchni (krawędź drogi q w odległości ok. 5 cm od średnic pnia) rekomenduje się wykorzystywać obrzeża bez głębokiego korytowania, np. płytkie obrzeża kotwione punktowo (listwy metalowe, listwy drewniane i in.) lub zbrojoną belkę betonową, zakończoną obustronnie stopami fundamentowymi (krawężnik typu „mostkowego”), - wskazana sytuacja jest nie dopuszczalna – o ile nie zastosuje się metod np.: typu „Airsfade” w celu ochrony systemu korzeniowego, odległość krawędzi pnia drzewa od drogi w postaci 5 cm – jest równoznaczne z brakiem możliwości przeżycia drzewa. W warunkach miejskich drzewo takie nie ma możliwości przeżycia, a budowa takiej jezdni lub przebudowa skończy się wycięciem połowy systemu korzeniowego. - technologie budowy obrzeży bez korytowania należy wykorzystywać już w strefie ochronnej korzeni – czyli na całej powierzchni rzutu koron drzew. W przypadku drzew szczególnie cennych taka technologia powinna być poprzedzona badaniami denrologicznymi – np.: sondą, w celu określenia gdzie można posadzić fundamenty tak aby najmniej zaszkodzić systemowi korzeniowemu drzewa • misy chodnikowe powinny być odpowiednio zabezpieczone, przy zastosowaniu krat żeliwnych lub stalowych, nawierzchni żwirowych i tłuczniowo- żwirowych, porowatego betonu żywicznego, czy <u> płyt betonowych o konstrukcji ażurowej</u>, na odpowiedniej podsypce, - tut zarząd nie rekomenduje zastosowania płyt betonowych o konstrukcji ażurowej (meby) w zakresie rzutów koron drzew. Ich budowa powoduje dużo zniszczeń w systemach korzeniowych drzew. - proponujemy dodanie do możliwości gabionowych niefundamentowanych konstrukcji. • <u>nowe instalacje podziemne, lokalizowane w obrębie istniejących drzew, montować należy technologią bezwykopową (przeciski).</u> - zgodnie z Zarządzeniem należy w pierwszej kolejności przeanalizować możliwości nielocalizowania infrastruktury w obrębie drzew !!!! 	<p>Uwzględniono.</p> <p>Uwzględniono.</p> <p>Uwzględniono.</p>
<p>KSZTAŁTOWANIE TERENÓW Z ZIELENIĄ 5.1.2.2 WYTYCZNE PROJEKTOWE</p> <ul style="list-style-type: none"> • rytm zieleni powinien ujednolicać otoczenie i tworzyć ramy widokowe, • roślinność przy ciągach komunikacyjnych powinna podkreślać ich przebieg, • zaleca się tworzenie piętrowej kompozycji – uwzględniającej roślinność niską, średnią i wysoką (drzew), • roślinność powinna zwiększać komfort poruszania się pieszych – dodatkowe walory plastyczne 	

<p>roślinności, funkcja ochronna i oddzielająca ruch kołowy od pieszego,</p> <ul style="list-style-type: none"> • w przypadku nowych nasadzeń w miejscach historycznych, należy zwracać szczególną uwagę na istniejące układy – stosując się do zaleceń i wytycznych konserwatora, • <u>zaleca się wprowadzanie dodatkowych funkcji roślinności: np. tworzenie ogrodów społecznych.</u> - tworzenie ogrodów przy ulicach może stwarzać zagrożenie dla użytkowników • zaleca się stosowanie roślinności płożącej i żywoptotów jako formy zabezpieczenia pasa zieleńca, - rośliny nie stanowią bariery przed zniszczeniem dlatego powinny być stosowane inne mechaniczne zabezpieczenia pasa zieleńca. Ponadto nie powinny być lokalizowane przy samej krawędzi jezdni z uwagi na widoczność i negatywne warunki dla rozwoju roślin (np.: zasolenie). • należy zadbać o atrakcyjność kompozycji roślinnych przez cały rok – stosować zarówno gatunków zimozielone, jak i sezonowe, • dokładna analiza funkcjonalna otoczenia, pozwala określić ciągi komunikacyjne użytkowników i zapobiega powstawaniu przedseptów, • roślinność przy ciągach komunikacyjnych powinna mieć charakter grupowy lub pasmowy - ze względu na dodatkową funkcję izolacyjną i osłonową. • na etapie projektowania infrastruktury podziemnej, należy brać pod uwagę ewentualną późniejszą lokalizację drzew. 	<p>Zalecenia dotyczące tworzenia pasów funkcji pozakomunikacyjnych (NK), w których można lokalizować ogrody, wraz z pozostałymi parametrami opisującymi projektowanie zieleni wykluczają takie niebezpieczeństwo.</p> <p>Upřednio uwzględniono w standardach rozdziału 4.4.</p>
<p>EKRANY PRZECIWKORZENIOWE 5.1.3.4 STOSOWANIE</p> <p><u>Ekran przeciwkorzeniowy zabezpiecza infrastrukturę podziemną oraz ukierunkowuje wzrost korzeni, stąd też zalecane są przede wszystkim przy nowych inwestycjach, ale w również w miejscach już zagospodarowanych (przy modernizacjach). Rozwiązanie zalecane jest w całym mieście, w szczególności w centrum, gdzie występuje znaczne nagromadzenie podziemnych instalacji.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ekran przeciwkorzeniowy stosuje się nie tylko dla ochrony sieci podziemnych ale również a w zasadzie nawet częściej dla ochrony infrastruktury drogowej tj.: chodniki, ścieżki rowerowe. - w przypadku etapowania realizacji inwestycji należy montować ekrany przeciwkorzeniowe na etapie prac budowlanych (budowa chodników) a nie na etapie wykonywania nasadzeń (zazwyczaj zakończenie prac budowlanych) <p>Konieczność stosowania ekranów należy każdorazowo rozpatrywać indywidualnie w</p>	<p>Uwzględniono.</p>

<p>zależności od rozwiązań projektowych układu drogowego oraz technicznych wykonania dróg. Ogólnie można przyjąć stosowanie ekranów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w miejscach gdzie elementy podlegające ochronie (sieci, ciągi pieszo-rowerowe itp.) znajdują się w rzucie korony drzewa, biorą pod uwagę jej docelową wielkość – (powierzchnię rzutu korony drzewa przyjmuje się jako zasięg występowania korzeni) - gdy drzewa będą sadzone na tym samym poziomie co ciąg pieszy lub rowerowy – uwzględniając przy tym warstwę podbudowy - gdy nie jest zachowana odległość drzewa od sieci (wymagana przez producenta elementów konstrukcyjnych sieci) lub elementy konstrukcyjne nie są odporne na działanie korzeni - na terenach zurbanizowanych, glebach zbitych, silnie zanieczyszczonych o zaburzonych stosunkach wodno-powietrznych czyli w miejscach gdzie drzewa korzenia się w płytszych, zdrenowanych i rozluźnionych warstwach <p>Typ i parametry ekranów przeciw korzeniowych powinno być dobierane zgodne z zaleceniami ich producentów.</p> <p>Są dwa rodzaje ekranów tzw: gładkie i żebrowane.</p> <p>Ekran „gładkie” – blokuje dostęp korzeni do obiektów które należy chronić, natomiast ekran „żebrowane” mają za zadanie ukierunkowanie wzrostu korzeni .</p> <p>W przypadku stosowania ekranów korzeniowych należy zapewnić odpowiedniej wielkości obszar nieutwardzonego gruntu ze specjalnie przygotowanym podłożem (np.: gleba strukturalna)</p> <p>PARAMETRY TECHNICZNE</p> <ul style="list-style-type: none"> • bariery mechaniczne mogą mieć postać liniową (równoległe do ciągów komunikacyjnych) lub punktową (otaczając konkretne drzewo bądź grupę zieleni), • można wyróżnić ekrany blokujące wzrost korzeni lub ukierunkowujące - <u>w głąb gruntu, gdzie znajduje się gleba o lepszych parametrach.</u> <p>- w przypadku terenów ulicznych w miastach –na terenach silnie zurbanizowanych w głębi gruntu nie znajduje się gleba o lepszych parametrach. Ekran który naprowadzają korzenie drzew we wskazanym kierunku służą głównie w przypadkach gdy korzenie mają zejść niżej aby ominąć przeszkodę w postaci alejki z nawierzchni nieprzepuszczalnej w celu przedostania w głębszych warstwach gleby pod alejką i dostać się do terenów przepuszczalnych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • należy zapewnić drzewu glebę o odpowiednich właściwościach, • wymiary bariery mechanicznej ustala się biorąc pod uwagę: docelową <u>rozpiętość korony drzewa + szerokość bariery mechanicznej = minimalna długość bariery.</u> <p>- wymiary bariery i dopasowanie jej do odpowiednich warunków należy określić uwzględniając zalecenia producenta, szczególnie,</p>	<p>Uwzględniono.</p> <p>Uwzględniono.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------

<p>- podane zalecenie jest nieczytelne. Wymiary bariery należy ustalić na podstawie: gatunku drzewa, docelowej rozpiętości korony, typu systemu korzeniowego, warunków w jakich rośnie (lub ma rosnąć) oraz elementów które ma chronić.</p>	
<p>5.2.WODA - należy przeanalizować rozdział pod kątem zgodności z Zarządzeniem Prezydenta Wrocławia nr 6541/17 z 17 marca 2017r. w sprawie gospodarowania wodami opadowymi we Wrocławiu. W celu stosowania tych samych rozwiązań, wskazań czy parametrów technicznych. Rozdział 5. EKOLOGIA I 5.2. WODA I 5.2.1. POWIERZCHNIE HYDROPRZEPUSZCZALNE</p> <p>AŻUROWE PŁYTY BETONOWE 5.2.1.4 STOSOWANIE Wyłącznie mało uczęszczane strefy ciągów pieszych, na gruntach dobrze i średnio przepuszczalnych. <u>Możliwość stosowania w bezpośrednim sąsiedztwie drzew.</u> - tut. Zarząd z doświadczenia nie zaleca stosowania w bezpośrednio przy drzewach już istniejących. Proponujemy stosowanie przy układach nowo projektowanych nasadzeń.</p> <p>PARAMETRY TECHNICZNE</p> <ul style="list-style-type: none"> • w przypadku występowania gruntów wysadzinowych przed wykonaniem nawierzchni z ażurowych płyt betonowych bądź betonowej kostki należy zastosować wymianę gruntu do co najmniej głębokości przemarzania gruntu, <ul style="list-style-type: none"> • należy zachować odległość 30 m od studni przydomowych, • zastosować spadek poprzeczny ciągu pieszego wykonanego z ażurowych płyt betonowych bądź betonowej kostki wynoszący 2%. • w przypadku stosowania betonowej kostki i zapewnienia efektu infiltracji wód opadowych należy zachować około 3-5 cm przerwy pomiędzy poszczególnymi kostkami, • przestwory należy wypełnić ziemią ogrodniczą zmieszaną z piaskiem i wykonać zasiew mieszaną traw, • w przypadku niestosowania materiału roślinnego (mieszanki traw) zaleca się wypełnienie wolnych powierzchni żwirem o średnicy ziaren 2-8 mm. 	<p>Standardy rozdziału 5.2 są zgodne z wymienionym zarządzeniem.</p> <p>Uwzględniono.</p>

DEPARTAMENT ARCHITEKTURY I ROZWOJU

Biuro Rozwoju Wrocławia

Sygnatura sprawy BRW-DPP1.670.12.2017, Numer ewidencyjny pisma: 00047796/2017/W, datowane na 5.06.2017 r., wysłane wyłącznie pocztą tradycyjną 16.06.2017 r., odebrano 04.07.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
<p>W odpowiedzi na Państwa pismo otrzymane 22 maja 2017 r., Biuro Rozwoju Wrocławia informuje, że opiniuje pozytywnie projekt dokumentu „Wrocławskie standardy kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym”.</p> <p>Jednocześnie BRW zwraca uwagę, że ważnymi aspektami wpływającymi na swobodę, komfort i popularyzację przemieszczania się pieszo po mieście są także kwestie wymienione poniżej, o które projekt „Standardów” mógłby zostać uzupełniony:</p>	-
<p>rozwinięcie zasad lokalizowania przejść w poprzek dróg podstawowego układu komunikacyjnego stanowiących bariery przestrzenne, w szczególności, gdy ich zagospodarowanie lub zabezpieczenia nie pozwalają na zachowanie ciągłości poruszania się ulicami prostopadłymi na obszarach o charakterze śródmiejskim</p>	<p>Opisane problemy powinny być rozwiązywane w oparciu o zapisy rozdziału 2.1.. standardu 2.1.2.1 (kształtowanie ciągów pieszych) oraz standardów rozdziału 3.2.</p> <p>Przypadki szczególne nie powinny być, zdaniem autorów, podstawą tworzenia nowych standardów i powinny być rozwiązywane z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań.</p>
<p>zasady kształtowania przestrzeni współdzielonych i pieszych na obszarach osiedli blokowych, w przypadku których otwarta kompozycja urbanistyczna umożliwia poruszanie się pieszym poza ciągami ulic jednak wprowadzane nowe zagospodarowanie często stoi w sprzeczności z priorytetem dla pieszych i ideą stref ruchu uspokojonego, np. z powodu wydzielania wąskich chodników z jezdni, lokalizowania szlabanów w sposób, który uniemożliwia ominięcie ich pieszo lub rowerem, stosowania krawężników zębatych nie jako formy ochrony zieleni lecz jako separatora jezdni od chodnika, stwarzając w ten sposób zagrożenie dla pieszych</p>	<p>Osiedla blokowe rzeczywiście są typem zabudowy charakterystycznym dla wielu polskich miast – w tym Wrocławia. Wydaje się jednak, że wśród propozycji rozwiązań przedstawionych w Standardach znajdują się takie, które z powodzeniem można w ich obrębie zastosować.</p> <p>Wymienione problemy wynikają z wielu uwarunkowań niekoniecznie związanych z typem zabudowy.</p>

ZARZĄD DRÓG I UTRZYMANIA MIASTA WE WROCŁAWIU

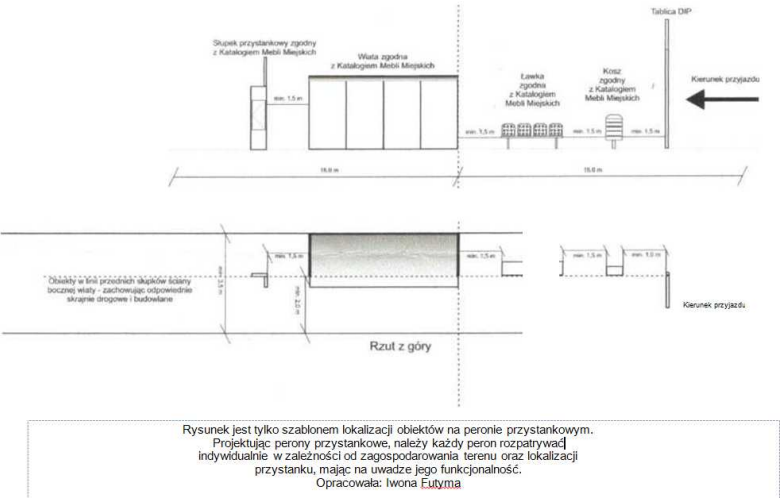
Pismo TUP.071.154.48878.58515.2017.EK, datowane na 14.06.2017 r., wysłane wyłącznie pocztą tradycyjną 23.06.2017 r., odebrano 04.07.2017 r.

UWAGI I OPINIE	AKCJA
<p>W nawiązaniu do Państwa wystąpienia z dnia 19.05.2017r. (data doręczenia do ZDIUM 22.05.2017r.) w ww. sprawie Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta przekazuje uwagi do przedstawionego opracowania:</p> <p>Uwagi ogólne:</p>	<p>Uwagi dotarły do autorów opracowania ponad dwa tygodnie po wyznaczonym terminie (wysłane zostały 5 dni po wyznaczonym terminie). Dobra wola autorów oraz chęć uzyskania możliwie najlepszego opracowania, przeważały nad chęcią urzędowego potraktowania spóźnienia i sprawiły, że wbrew zapisom umowy łączącej Zamawiającego (Gminę Wrocław) oraz autorów, nadesłane uwagi zostały rozpatrzone.</p> <p>Forma otrzymanej opinii sprawiła jednak, że jako autorzy chcielibyśmy na początku odnieść się ogólnie do zawartych w niej stwierdzeń:</p> <p>1) Wiele uwag zamieszczonych w opinii jest bezzasadnych, ponieważ odwołuje się do nieistniejących w <i>Standardach</i> zapisów. Jest to wskazane w szczegółowych odpowiedziach, a dotyczy między innymi uwag ogólnych: 11, 12, 14, oraz szczegółowych: 2, 9, 13, 15, 17, 19, 28, 29, 30, 31.</p> <p>2) Wiele przedstawionych uwag, co do ich sensu, powtarza się, sprawiając wrażenie „ogromu uwag”, o którym opiniujący wspomina w zakończeniu pisma; dotyczy to uwag ogólnych: 5, 6, 9, 16, 19 i szczegółowych: 7, 11, 26, 39.</p> <p>3) W uwagach wiele miejsca poświęca się zakresowi opracowania (zbyt obszerne, rysunki nie-techniczne itp.), które to cechy są ściśle określone przez umowę i uzgodnienia pomiędzy Zamawiającym a Autorami. Opiniujący nie zwrócił uwagi na fakt, że projektanci nie są jedyną grupą odbiorców opracowania i istnieje wiele dobrych i stawianych za wzór przykładów tego typu opracowań, wykonanych podobnie do <i>Standardów</i>. Opiniujący mógłby dostrzec potrzebę ujednolicenia przepisów i przedstawienia ich w formie przyjaznej użytkownikowi.</p> <p>4) Opiniujący nie dostrzegł zapisów wstępu do opracowania, które wyraźnie wskazują, że <i>Standardy</i>, ze względu na wymagania pieszych, zalecają pewne rozwiązania spośród rozwiązań dopuszczalnych prawem. W tym sensie są uszczegółowieniem przepisów, które mają być stosowane we Wrocławiu.</p>

UWAGI I OPINIE	AKCJA
1. opracowanie powinno stanowić wytyczne techniczne i projektowe dla specjalistów branży drogowej, w związku z powyższym konieczne jest rozdzielenie publikacji na część dotyczącą planowania przestrzennego oraz część przedstawiającą rozwiązania techniczne oraz skrócenie opracowania do przystępnej formy katalogu rozwiązań, wytycznych pomocnych w procesie projektowania, realizacji i utrzymania	To czym powinno być opracowanie jest ściśle określone w umowie między Zamawiającym a Wykonawcą i zostało wyraźnie określone na stronie 10 i zostało omówione zarówno na stronie internetowej, jak i podczas prezentacji. Forma opracowania jest przedstawionym założeniom podporządkowana.
2. należy uzupełnić opracowanie o graficzne załączniki w formie map Wrocławia obrazujących precyzyjnie zakres stref wymienionych w opisie (Centrum, Zabudowa Śródmiejska, Zabudowa Intensywna, Zabudowa Ekstensywna, Peryferia) oraz przyporządkowujących poszczególne ulice do układu komunikacyjnego podstawowego i uzupełniającego. Sam dość skąpy opis jest niewystarczający i stwarza możliwość dowolnej interpretacji	Zakres opracowania jest ściśle określony w umowie między Zamawiającym a Wykonawcą oraz uzgodnieniami między stronami umowy. Definicja stref została poprawiona i uzupełniona. Precyzyjne wyznaczenie stref byłoby wewnętrznie sprzeczne z formą opracowania (standardy to kryteria, a nie projekty indywidualne).
3. należy opracować słownik pojęć używanych w opracowaniu	Zakres opracowania jest ściśle określony w umowie między Zamawiającym a Wykonawcą oraz uzgodnieniami między stronami umowy. Uzupełniono opracowanie o stronę definicji.
4. należy wyeliminować z opracowania treści będące subiektywną oceną istniejących rozwiązań oraz wyrażające światopogląd autora opracowania,	Zakres i forma opracowania są ściśle określone w umowie między Zamawiającym a Wykonawcą oraz uzgodnieniach między stronami umowy. Zarzut subiektywności należałoby poprzeć konkretnym przykładem (przykładami). Jeżeli autorzy nie mają racji wskazując istniejące rozwiązania nie sprzyjające pieszym, to należy wskazać kiedy i podjąć dyskusję.
5. przedstawić graficznie strefowanie miasta (centrum, śródmieście, układ podstawowy i uzupełniający)	Powtórzenie uwagi 2.
6. nie umieszczać przykładów rozwiązań istniejących, wskazanych jako błędne lub częściowo poprawne, należy umieścić wyłącznie właściwe przykłady rozwiązań stanowiące uzupełnienie treści i wynikające z zastosowanego wcześniej opisu,	Powtórzenie uwagi 4.
7. rysunki powinny spełniać wymagania rysunku technicznego, być czytelne, a poszczególne istotne elementy wyróżnione kolorystycznie	Zakres i forma opracowania są ściśle określone w umowie między Zamawiającym a Wykonawcą oraz uzgodnieniach między stronami umowy.

<p>8. rozwiązania zamieszczone na rysunkach powinny być poprawne w całym zakresie przedstawionym na rysunku a nie tylko w wybranym, omawianym w tekście, aspekcie, z błędami w pozostałych częściach, np. rys. na str. 129 brak ciągłości przejścia dla pieszych</p>	<p>Rysunek na str. 129 poprawiono. Jeżeli gdzie indziej występują błędy, to należało je wskazać, jeżeli nie ma - to nie należy używać formy sugerującej, że jest ich wiele.</p>
<p>9. opracowanie, z racji charakteru dokumentu jak i odbiorców, do których jest adresowane, powinno być zwięzłe, napisane językiem technicznym, parametry geometryczne umieszczone przejrzystym w układzie tabelarycznym, rysunki techniczne, schematyczne odnoszące się bezpośrednio do treści,</p>	<p>Powtórzenie uwagi 1.</p>
<p>10. w opracowaniu należy wyraźnie wyróżnić obszar pasa drogowego i wskazać bezpieczeństwo pieszych jako nadrzędny cel</p>	<p>Zakres i forma opracowania są ściśle określone w umowie między Zamawiającym a Wykonawcą oraz uzgodnieniach między stronami umowy. Bezpieczeństwo jest wskazane jako jeden z celów (strona 8,9, oraz uzupełniona – 12).</p>
<p>11. wytyczne nie mogą stać w sprzeczności z przepisami prawa, a stanowić ich uzupełnienie, wynikające z udokumentowanych dobrych praktyk (np. niezgodne z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie są parametry szerokości pasa drogowego tab. str.41)</p>	<p>Zapisy na stronie 41. są zgodne z rozporządzeniem <i>w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie: § 15 dopuszcza zwięźlenie pasów ruchu o 0,25 m jeżeli są one na obszarze zabudowy oraz zmiernają do uspokojenia ruchu – a to jest właśnie sytuacja opisywana w standardach, do której również Państwo nawiązują w uwadze nr 10.</i></p>
<p>12. jako podstawę opracowania należy podać również przepisy związane z ochroną przyrody</p>	<p><i>Standardy zawierają rozdział „Baza wiedzy”, w którym wymieniono m.in. Ustawę Prawo Ochrony Środowiska, Prawo Wodne, Ustawę o Ochronie Przyrody, Ustawę o Ochronie Roślin. Ponieważ są to ogólne akty prawne, poszczególne standardy, gdzie to konieczne, odwołują się do prawa bardziej szczegółowego i lokalnego, obowiązującego we Wrocławiu. Opiniodawca nie wskazał, o jakie konkretnie akty prawne chodzi.</i></p>
<p>13. zalecenie sformułowane na str. 10, że standardy powinny być załączane, jako zestaw wymogów, do dokumentacji przetargów publicznych, a odstępstwa od rozwiązań opisanych w standardach jako obowiązkowe powinny wymagać szczególnej procedury (należy określić jakiej) oznacza, że wszystkie zapisy standardów powinny być bezwzględnie zgodne z przepisami prawa zapisanego w ustawach i rozporządzeniach</p>	<p>Stwierdzenie zgodne z założeniem standardów – brak wniosku.</p>

14. w opracowaniu należy uwzględnić także zapisy Podręcznika dla organizatorów ruchu pieszego - Ochrona Pieszyc (praca zbiorowa pod redakcją Kazimierza Jamroza, KRBRD)	Wskazane opracowanie jest jednym z częściowo wykorzystywanych źródeł. Został wymieniony w Bazie wiedzy.
15. w opracowaniu należy powoływać się i stosować zapisy aktualnych ustaw i rozporządzeń np. pkt. 2.2.15	Wraz z późniejszymi zmianami, wskazane rozporządzenie jest obowiązującą podstawą prawną.
16. nie stosować określeń potocznych np. „zebra”	Powtórzenie uwagi 1.
17. zapisy „warunków technicznych...” odnoszą się do minimalnych parametrów elementów zagospodarowania pasa drogowego, wartości zalecane powinny wynikać z warunków bezpieczeństwa i komfortu użytkownika określonych na podstawie dostępnej literatury branżowej, stanowiącej udokumentowanie prac badawczych w tym zakresie, nie mogą być wynikiem wyłącznie oceny autorskiej	Zarzut kuriozalny. Nie wiadomo, na jakiej podstawie opiniujący twierdzi, że przedstawione rozwiązania są „wynikiem wyłącznie oceny autorskiej”. A nawet gdyby tak było (nie jest), to stwierdzenie, czy proponowane rozwiązanie jest prawidłowe, czy nie, powinno wynikać z oceny samego rozwiązania, a nie z oceny pobudek jego zaproponowania: w tym celu <i>Standardy</i> zostały przedłożone do opiniowania. W przypadku opinii ZDiUM, w zdecydowanej większości wyrażonych uwag, takiej merytorycznej oceny brak. Nie przedstawiono dowodów, że wskazane (które?) rozwiązania są nieprawidłowe bądź niezgodne z przepisami.
18. na każdym etapie inwestycyjnym (projektowanie wykonawstwo eksploatacja) w przypadku niezgodności standardów i wytycznych z przepisami ustawowymi, w pasie drogi publicznej będą stosowane przepisy ustawowe	Na każdym etapie inwestycyjnym (projektowanie, wykonawstwo, eksploatacja) należy stosować zarówno przepisy ustawowe, jak i rozporządzenia, jak i prawo lokalne, jak i <i>Standardy</i> , które z założenia są z wymienionymi zgodne i stanowią ich doprecyzowanie i ujednocnienie. Zostało to podkreślone na tronie 10. opracowania. Nie wskazano, które rozwiązania są nieprawidłowe bądź niezgodne z przepisami.
19. wytyczne winny być <u>doprecyzowaniem obowiązujących przepisów</u>	Powtórzenie uwagi 18.
Wybrane uwagi szczegółowe:	Przedstawianie tylko wybranych uwag do opracowania jest sprzeczne z zasadami dialogu i uniemożliwia konstruktywną dyskusję, a w konsekwencji osiągnięcie celu, jakim jest wdrożenie <i>Standardów</i> .
1. Str. 113 pierwszy akapit - długo walczyliśmy z tym, żeby słupki nie były na wysokości pierwszych drzwi transportu zbiorowego. W standardzie słupki powinny być w przedniej części peronu (w załączeniu schemat rozmieszczenia infrastruktury przystankowej) oraz oddalony od krawędzi peronu min. 1,5 m. Jeden metr to za mało w przypadku wymiany pasażerów.	Zapisy <i>Standardów</i> nie są sprzeczne z opinią. Uwzględniono zapis o odległości 1,5 m.

<p>2. Str. 112 Wyposażenie przystanków - standardem jest wyposażenie każdego przystanku oprócz słupka, kosza i wiaty, w wolnostojącą ławkę, co nie zostało uwzględnione. Przystanki obsługujące duże potoki pasażerów należy wyposażyć w dodatkowe ławki wolnostojące.</p>	<p>Zapis na stronie 112 brzmi: „Przystanki obsługujące duże potoki pasażerów należy dodatkowo wyposażyć w ławki...”</p>
<p>3. Str. 115 Prowadzenie ciągów pieszych i rowerowych przy przystankach - proponuje się aby na przystankach, gdzie peron przystankowy jest wydzielony między ciągiem pieszo-rowerowym a jezdnią, słupek przystankowy był zlokalizowany na tym peronie, nie na wysokości wiaty. Słupek przystankowy jest wyposażony w znak drogowy D-15, dla którego max. skrajnia pozioma wynosi 2,0 m odległości krawędzi znaku od krawędzi peronu.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>4. Brakuje opisu lokalizowania słupów z tablicami DIP. Tablice DIP należy montować tak, aby nie były zasłaniane przez inne obiekty infrastruktury przystankowej, np. słupki przystankowe, wiaty, jak również znaki oznakowania drogowego. Tablice DIP powinny być widoczne dla pasażerów korzystających z przystanku oraz pasażerów dochodzących do przystanku.</p>	<p>Uwzględniono.</p>
<p>5. Propozycja lokalizowania obiektów infrastruktury przystankowej na peronie.</p>  <p>Rysunek jest tylko szablonem lokalizacji obiektów na peronie przystankowym. Projektując perony przystankowe, należy każdy peron rozpatrywać indywidualnie w zależności od zagospodarowania terenu oraz lokalizacji przystanku, mając na uwadze jego funkcjonalność. Opracowała: Iwona Eutyma</p>	<p>Propozycja zgodna z zaleceniami standardów. Zgodnie z podpisem pod rysunkiem, każdy peron należy rozpatrywać indywidualnie, stosując zapis standardu 3.1.3.1.</p>

6. Proponujemy zamieścić również informację, że do budowy peronów przystankowych należy zastosować krawężniki o specjalnie ukształtowanym licu oraz perony przystankowe należy budować na prostych odcinkach, umożliwiając bezpieczne podejście autobusu do samej krawędzi peronu, w celu bezpiecznego wsiadania i wysiadania z autobusu.	Uwzględniono.
7. należy podać źródła definicji oraz podstawę prawną dla przyjmowanych parametrów elementów układu drogowego	Powtórzenie uwagi ogólnej nr 3.
8. nie umieszczać zapisów stojących w sprzeczności z przepisami odrębnymi i regulacjami mpzp - np. odnośnie elewacji budynków, zieleni, wyposażenia i zagospodarowania ulic (w tym miejsc postojowych, ulic jednokierunkowych)	Nie wskazano zapisów niezgodnych z przepisami odrębnymi. Zapisy standardów mają być uwzględniane w tworzonych nowych MPZP, nie na odwrót.
9. wprowadzić zapis dotyczący wyłączenia z szerokości użytkowej chodnika wejść do obiektów, ramp, włazów itp. rozwiązanie przedstawione na str.202 zagraża bezpieczeństwu pieszych, w szczególności osób niepełnosprawnych	Obecne zapisy standardów (m.in. 2.4.2.1, 2.4.2.2, 2.4.2.3, 2.2.1.1, 2.2.1.2) wskazują, w jaki sposób lokalizować elementy mogące stanowić przeszkody dla ruchu pieszego. Zalecenie wskazane w opinii jest nierealne na większości istniejących ulic. Rozwiązanie przedstawione na str. 202 jest, zgodnie z zapisem, rozwiązaniem dopuszczonym wyłącznie miejscowo, gdzie ruch pieszy jest oddzielony od kołowego. Przy wykonaniu zgodnym z zaleceniami standardu 2.4.2.1, nie stanowi zagrożenia.
10. definicje powinny być zrozumiałe i jednoznaczne np. str. 15 definicja wydzielonego pasa transportu zbiorowego jest sama w sobie sprzeczna	Uwzględniono.
11. niedopuszczalne jest umieszczanie zapisów oceniających istniejące rozwiązania np. na str. 19, 63, 73.	Powtórzenie uwagi ogólnej 4 i 6.
12. nie należy podawać rozwiązań, co najmniej dyskusyjnych, jako przykładu rozwiązań właściwych np. str. 23. Bezpośredni zjazd z arterii bez strefy przejściowej w strefę ruchu uspokojonego jest sprzeczny z zasadą hierarchizacji dróg i powoduje liczne sytuacje konfliktowe na drodze.	Niedawno ukończony remont wjazdu jest w opinii autorów rozwiązaniem prawidłowym. Proszę wskazać konkretne wady tego rozwiązania.
13. przykłady zdjęć powinny być zgodne z treścią, ilustrować opisane rozwiązanie a nie stać z nim w sprzeczności np. str. 25, str.71	Przykłady rozwiązań (nie zdjęć) we wskazanych przypadkach ściśle korespondują z treścią standardu

14. zachęcanie do zawężania szerokości pasów, mające zachęcać do wyboru „wygodnego transportu zbiorowego” jest prywatną opinią autora- str. 31	Nie ma takiego zapisu we wstępie do rozdziału 2.2. Zachęcanie do ograniczania podróży samochodem na rzecz transportu zbiorowego i ruchu pieszego jest kierunkiem rozwoju każdego współczesnego, nowoczesnego i zrównoważonego modelu komunikacji, również wrocławskiego. Zostało to wskazane we <i>Wrocławskiej Polityce Mobilności</i> .
15. w obszarach rekreacji należy oddzielić przestrzeń dla ruchu rowerowego komunikacyjnego od terenów rekreacyjnych. Elementów małej architektury, np. ławek nie należy lokalizować bezpośrednio przy ciągach rowerowych	Opinia zgodna z obecną treścią <i>Standardów</i> . Zapis o małej architekturze przy ciągach rowerowych wykracza poza zakres standardów dla pieszych.
16. zieleni stosowana w pasie drogowym oraz elementy małej architektury nie mogą powodować ograniczeń wzajemnej widoczności pieszy/kierowca, pieszy/rowerzysta	Uwzględniono. Opinia zgodna z obecną treścią standardów. Zmieniono redakcję tekstu, by zapis ten był bardziej czytelny.
17. przyjmowanie parametrów ciągów pieszych 1,5m, 2m i 2,5m na podstawie hipotetycznego obszaru zajmowanego przez pieszego 0,75m jest mocno niedoszacowane. Nie uwzględnia bagaży, zakupów, zróżnicowanego stylu kroku, gabarytów poszczególnych pieszych ani potrzeby zachowania dystansu przestrzennego człowieka. W opracowaniu zakłada się, że ludzie poruszają się indywidualnie, a nie jak często ma to miejsce w parach. Komfortowy przekrój chodnika powinien uwzględniać te cechy (str. 33)	Wyznaczenie minimalnej szerokości chodnika zostało szczegółowo opisane na stronie 47 (standard 2.2.3. o tym tytule). Opinia sprzeczna z przedstawioną wcześniej (ogólnymi 7 i 9). Gdyby próbować na jednym rysunku przedstawić wszystkie wymienione sytuacje, stałby się on nieczytelny oraz zatraciłby cechy standardu.
18. autorzy często odchodzą od standardów pieszych na rzecz rowerowych np. str. 40, co nie powinno być przedmiotem tego opracowania	Propozycja opiniującego jest sprzeczna z jego własną opinią wskazaną w punkcie szczegółowym 15. Kształtowanie przestrzeni przyjaznej pieszym wymaga ingerencji w strefy przeznaczone dla innych użytkowników ulic, również ze względu na bezpieczeństwo (na przykład regulowanie prędkości samochodów przez dobór szerokości pasa ruchu), co zostało wyjaśnione w pierwszych dwóch rozdziałach.
19. niedopuszczalne jest w standardach pieszych zachęcanie do ograniczania efektywnej szerokości chodnika np. wliczanie strefy buforowej w szerokość pasa komunikacyjnego chodnika -np. str. 43	Rozwiązania opisane w standardzie 2.2.2., zgodnie z tytułem mają zastosowanie wyłącznie w przypadku szerokości niewystarczającej do zastosowania komfortowych wymiarów poszczególnych elementów funkcjonalnych ulicy.

20. nadrzędną funkcją układu drogowego jest zapewnienie bezpiecznego przemieszczania się uczestników ruchu drogowego, z tego względu należy zapewnić przejezdność pojazdu miarodajnego (a nie jak wskazano na str.44 pojazdów transportu zbiorowego), którym na ulicach dojazdowych jest śmieciarka i pojazd straży pożarnej. Proponowane rozwiązania nie mogą pogarszać warunków obsługi bytowej mieszkańców w tym dojazdu karetek, straży pożarnej, śmieciarki.	Uwzględniono.
21. Brak uzasadnienia do stosowania nawierzchni bitumicznych wyłącznie na ciągach rowerowych i pieszo- rowerowych- str. nr 62, nie należy rezygnować z nawierzchni bitumicznych na chodnikach, umożliwi to korzystanie z chodników również rolkarzom	Zakres stosowania nawierzchni bitumicznej został ograniczony ze względu na potrzebę wyróżnienia ciągów przeznaczonych wyłącznie dla pieszych.
22. warunki lokalizacji zatok autobusowych regulują odrębne przepisy, których podstawy stanowią względy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, nie należy umieszczać zapisów oceniających rozwiązania nie popartych badaniami a sprzecznych z obowiązującymi przepisami i udokumentowanym stanem wiedzy (np. str. 110)	Nie wskazano, z którymi przepisami zapisy standardów są sprzeczne. Standardy, ze względu na komfort pieszych, zalecają pewne rozwiązania spośród rozwiązań dopuszczalnych prawem. W tym sensie są uszczegółowieniem przepisów, które mają być stosowane we Wrocławiu.
23. nawierzchnie drogowe oprócz komfortu mają zapewnić bezpieczeństwo użytkownika (odpowiednia przyczepność)	Opinia zgodna z treścią standardów.
24. przy dużym natężeniu ruchu pieszych w obszarze centrum, śródmieścia oraz w sąsiedztwie szkół w miejscach dojść do przejść dla pieszych przez jezdnię, gdzie następuje skrzyżowanie z drogą rowerową, należy zastosować nadrzędność chodnika nad drogą rowerową poprzez wyniesienie przejścia przejść przez drogę rowerową	Przyjęto (również ze względu na komfort rowerzystów), że zmiana materiału nawierzchni wystarczy by podkreślić miejsce potencjalnej kolizji.
25. tytuły rozdziałów, podrozdziałów powinny być powiązane z treścią np. str 102, 103, część „parametry techniczne" nie zawiera danych dotyczących parametrów technicznych	Uwzględniono.
26. przytaczane przykłady nie mogą stanowić próby rozwiązywania istniejących problemów transportowych, powinny wskazywać poprawne przykłady wdrożonych założeń projektowych określonych w niniejszych wytycznych (np. str. 104)	Powtórzenie uwagi ogólnej 4 i 6.
27. W obrębie przystanków wiedeńskich należy zachować nawierzchnię taka, jak na poprzedzającym i następującym odcinku jezdni	Uwzględniono.
28. Niedopuszczalne jest stosowanie ciągłości drogi rowerowej pomiędzy wiatą a miejscem wsiadania/wysiadania pasażerów- str. 115. Zagraża to bezpieczeństwu pieszych, w szczególności wysiadających z pojazdów komunikacji zbiorowej	Sytuacja opisana w standardzie 3.1.3.2. dotyczy drogi dla pieszych i rowerów, nie drogi rowerowej; jest to rozwiązanie dopuszczalne, a nie zalecane.
29. nie stosować zapisów ograniczających stosowanie przejść dla pieszych wyznaczonych oznakowaniem P-10 i D-6 wyłącznie do układu istniejącego (str. 122)	Wprowadzenie tego zalecenia jest podyktowane bezpieczeństwem pieszych. Opinia sprzeczna z uwagą ogólną nr 10.

30. nie stosować zapisów nakazujących stosowanie wyniesionych przejść dla pieszych na przebudowywanych i budowanych ulicach (str. 125) - wyznaczenie tego typu przejść regulują zapisy rozporządzenia	<i>Standardy</i> nie nakazują a zalecają (ze względu na bezpieczeństwo pieszych) stosowanie tego rozwiązania, właśnie dlatego, że jest ono wybrane spośród wielu dopuszczonych przepisami.
31. nie ma uzasadnienia prawnego stosowania przejść w kolorze czerwonym (str. 127)	<i>Standardy</i> , ze względu na komfort i bezpieczeństwo pieszych, zalecają pewne rozwiązania spośród rozwiązań dopuszczalnych prawem. W tym sensie są uszczegółowieniem przepisów, które mają być stosowane we Wrocławiu. Opinia sprzeczna z uwagą ogólną nr 10.
32. odległość progów od przejścia dla pieszych w tzw. „zestawie gdańskim” musi umożliwiać umieszczenie oznakowania poziomego P-14 tj. min. 3 m	Na podstawie rozporządzenia (pkt 4.1., zał. 2), twierdzimy, że stosowanie linii P-14 nie jest obligatoryjne.
33. przy wprowadzaniu elementów uspokojenia ruchu należy zachować przejezdność układu drogowego dla pojazdu miarodajnego	Uwzględniono.
34. zrezygnować z wyodrębniania w opracowaniu przestrzeni współdzielonej, której charakter odpowiada strefie zamieszkania i jako takie pojęcie funkcjonuje w obowiązujących przepisach i języku polskim	Wyodrębnienie wynika z zakresu opracowania określonego umową oraz faktu, iż przestrzeń współdzielona jest pojęciem urbanistycznym, szerszym niż strefa zamieszkania będąca określeniem z zakresu organizacji ruchu. Strefa zamieszkania zawsze będzie strefą współdzieloną, ale strefa współdzielona może być utworzona poza strefą zamieszkania.
35. w strefie przyszkolnej, zlokalizowanej w obrębie ulic podstawowego układu drogowego, należy stosować dodatkowe oświetlenie przejść dla pieszych oraz obszar wolny od przeszkód, zapewniający wzajemną widoczność pieszy(dziecko)/kierowca	Uwzględniono.
36. w strefie przyszkolnej zarówno w układzie podstawowym jak i uzupełniającym należy prowadzić regulację postoju pojazdów poprzez wyznaczenie w pasie drogowym miejsc dla rodziców dowożących dzieci do szkoły, autobusu szkolnego oraz zabezpieczenie części pasa drogowego przed parkowaniem niezgodnym z przepisami i zagrażającym bezpieczeństwu pieszych	Uwzględniono.
37. nie dopuszcza się wykonywania ramp progów zwalniających z nawierzchni uniemożliwiającej wykonanie trwałego oznakowania poziomego a w szczególności z kostki kamiennej	Rampy i progi zwalniające wykonane z nawierzchni odróżniającej się od pozostałej nawierzchni jezdni, są bezpieczniejsze. Kwestia trwałości oznakowania jest w tym przypadku mniej znacząca.
38. każdy próg i wyniesienie muszą być oznakowane znakami poziomymi	Opinia zgodna z zapisami <i>Standardów</i> .
39. progi płytowe z wyznaczonymi na płycie przejściami dla pieszych/przejazdami dla muszą mieć nawierzchnię bitumiczną umożliwiającą wykonanie trwałego oznakowania poziomego przejścia/przejazdu	Powtórzenie uwagi szczegółowej 37

40. krawędzie progów i wyniesień jezdni projektować prostopadle do torów jazdy pojazdów	Uwzględniono.
41. nie dopuszcza się stosowania w obszarze jezdni nawierzchni przejezdnych z kamienia naturalnego (nie poddanego obróbce), za wyjątkiem kostki drogowej	Uwzględniono. Przez sformułowanie „kamień naturalny” rozumiemy kostkę drogową kamienną – w odróżnieniu od kostki betonowej (sztucznej).
42. rodzaj zastosowanego progu zwalniającego musi odpowiadać obowiązującym limitom prędkości na odcinku ulicy	Opinia zgodna z zapisami <i>Standardów</i> .
43. nie ma pojęcia wlotów „dwupasmowych”	Uwzględniono.
44. zakres zawężenia wlotów podyktowany jest przejezdnością dla pojazdu miarodajnego	Uwzględniono.
45. elementy uspokojenia ruchu stosować zgodnie z klasą i funkcją ulicy w układzie komunikacyjnym	Zakres stosowania został opisany w każdym przypadku i jest zgodny z przepisami oraz przyjętą klasyfikacją stref miasta i układu komunikacyjnego.
46. nie dopuszcza się umieszczania w jezdni układu podstawowego elementów małej architektury w tym zieleni w donicach	Uwzględniono.
47. rodzaje oznakowania, stosowanego do wydzielania miejsc postojowych, określone są w stosownych rozporządzeniach, nie dopuszcza się podawania nieprawdziwych informacji niezgodnych z przepisami np. str.195	Uwzględniono.
48. szerokości jezdni, w zależności od sposobu parkowania, są uregulowane w przepisach i nie dopuszcza się stosowania mniejszych parametrów niż wskazane w rozporządzeniach	Nie wskazano zapisów standardów sprzecznych z przepisami.
49. w przypadku stosowania detektorów przyciskowych przy przejściach wzbudzanych należy umieszczać nad nimi tabliczki z informacją o konieczności przyciśnięcia przycisku aby przejść (zdjęcie na str 132)	Uwzględniono.
50. nie należy narzucać przyjmowania wartości prędkości ewakuacji dla pieszych innych niż wskazane w Rozporządzeniu	<i>Standardy</i> nie narzucają czasu ewakuacji. Na str. 144 jest wprost zapisane, iż dla każdego otwarcia konieczne jest uwzględnienie wymaganego przepisami czasu ewakuacji.
51. nie zalecać rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi przepisami (np. rezygnacja z osygnalizowania przejść na wyspy trójkątne w obszarze osygnalizowanych skrzyżowań)	<i>Standardy</i> nie zalecają rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi przepisami. Na str. 143 zapisano: jeżeli nie da się takiej wyspy wyeliminować (kolizja z prawoskrętną relacją kołową), należy zastosować ciągły sygnał zielony dla pieszych oraz sygnał czerwony, połączony z zieloną strzałką - dla pojazdów.

52. nie wskazywać wartości minimalnych długości cykli - długość cyklu sygnalizacji zależy od wielkości i stopnia skomplikowania skrzyżowania i powinna być ustalana indywidualnie przy ewentualnym dążeniu do możliwej wartości minimalnej	Skorygowano zapisy, zgodnie z uwagami innych jednostek opiniujących. Opinia jest zgodna z założeniami <i>Standardów</i> .
53. odstąpić od zalecenia rezygnacji z projektowania sygnalizacji na skrzyżowaniach jezdni dwupasowych oraz na jezdniach o szerokości mniejszej niż 7 metrów – zapis nie uwzględnia ruchu jednokierunkowego na jezdniach dwupasowych oraz jezdni szerokości 6-7 metrów	Uwzględniono.
54. dążyć do zmniejszenia objętości opracowania np. połączenia stref z punktu 3.3.3.3-5 w jedną strefę o czasowo dużym natężeniu ruchu	Zakres i forma opracowania są ściśle określone w umowie między Zamawiającym a Wykonawcą oraz uzgodnieniach między stronami umowy.
55. nie proponować rezygnacji z detekcji pieszych w miejscach okazjonalnego dużego ruchu pieszego (Stadion, ZOO, NFM) - detekcja sprawdza się w okresach małego ruchu pieszych, a w czasie wzmożonego ruchu można przewidzieć w programach sygnalizacji stałe otwarcie przejść dla pieszych	Uwzględniono.
56. w przypadku bezpośredniego przylegania przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego objętych nadzorem sygnalizacji świetlnej, sygnały dla pieszych i rowerzystów powinny być zrównane i wyświetlać się jednocześnie 57.	Opinia sprzeczna z uwagą szczegółową 15. Sygnalizacja dla rowerów nie jest przedmiotem opracowania.
W świetle powyższych uwag nie akceptujemy niniejszego opracowania i oczekujemy wprowadzenia zmian i poprawek oraz ponownego przedłożenia do konsultacji. W obecnej formie i treści opracowanie nie jest przydatne zarządcy drogi i w naszej ocenie będzie również mało przydatne projektantom.	Mimo wszystko dziękujemy za przesłane uwagi, których część przyczyniła się do poprawy jakości opracowania. Szkoda, że wśród opinii konstruktywnych znalazły się również takie, których forma i sposób przekazania, mimo dobrej woli autorów, sprawiły iż niemożliwe było odniesienie się do zamieszczonych treści (w tej mierze - również nieuzasadnione stwierdzenie o nieprzydatności opracowania dla projektantów). Tak obszerne opracowanie powinno zostać poddane rzeczowej dyskusji i w zakresie, w jakim opinia jest taką dyskusją, autorzy uwzględnili jej głos. Dalsze procedury wdrażania <i>Standardów</i> od Zamawiającego (Gminy Wrocław). Autorzy opracowania mogą jedynie oferować dalszą współpracę, co niniejszym czynią

Sporządził:	dr inż. arch. Krzysztof Cebrat
-------------	--------------------------------