

Parkuj i jedź!

Konsultacje rozwoju systemu
parkingów „Parkuj i jedź!” we Wrocławiu.

R A P O R T



WROCŁAW
ROZMAWIA

SPIS TREŚCI

1 O KONSULTACJACH	3
2 FORMY KONSULTACJI	5
3 ANKIETA	6
4 SPOTKANIE KONSULTACYJNE	65
5 PODSUMOWANIE	69
6 ZAŁĄCZNIK	71



TERMIN KONSULTACJI

7–28 września 2018 r.

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Rozwój systemu parkingów „Parkuj i jedź” we Wrocławiu.

ZAKRES KONSULTACJI

Propozycje lokalizacji parkingów "Parkuj i jedź". Poznanie preferencji mieszkańców.

CEL KONSULTACJI

Zebranie propozycji mieszkańców dotyczących lokalizacji parkingów służących przesiadkom na komunikację zbiorową oraz uwag i opinii odnośnie ich funkcjonowania – co zachęca, a co jest przeszkodą w korzystaniu z takich miejsc.

EFEKT KONSULTACJI

Raport zawierający rekomendacje mieszkańców. Wnioski zostaną wykorzystane w dalszym etapie prac przygotowawczych podczas wykonywania studium wykonalności projektu.

KONTEKST

Wrocław realizuje projekt „Budowa systemu Parkuj i jedź we Wrocławiu – Etap I” dofinansowany ze środków europejskich Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, w ramach którego do końca 2018 roku powstanie 13 parkingów „Parkuj i jedź” w 11 lokalizacjach w rejonie stacji i przystanków kolejowych oraz pętli i przystanków tramwajowych, na ponad 800 miejsc postojowych.

Aktualnie analizowanych jest 30 potencjalnych lokalizacji nowych parkingów "Parkuj i jedź". Lokalizacje te stały się przedmiotem konsultacji społecznych. Wybrane lokalizacje, spełniające określone kryteria, zostaną włączone do przygotowywanego obecnie II Etapu projektu, który będzie zgłaszany do dofinansowania ze środków UE na przełomie 2018 i 2019 roku.

Intencją organizatorów konsultacji była chęć poznania opinii mieszkańców na temat planowanych parkingów oraz ich preferencji, dotyczących korzystania z parkingów w codziennych dojazdach z domu do miejsc pracy czy nauki. Ponadto za wartościowe uznano pozyskanie opinii mieszkańców o kolejności realizacji proponowanych obiektów „Parkuj i jedź”, co może być wykorzystane w ustalaniu horyzontu czasowego przygotowania i realizacji konkretnych inwestycji związanych z budową parkingów „Parkuj i jedź”.

PROMOCJA KONSULTACJI

- ✓ **Dedykowana strona WWW** poświęcona konsultacjom: <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/parkuj-i-jedz> oraz strona miasta: www.wroclaw.pl (aktualności).
- ✓ **Media lokalne**
- ✓ **Portale społecznościowe** – strona na Facebooku Wrocław Rozmawia.
- ✓ **Poczta elektroniczna** – informacja o konsultacjach przesłana do Rad Osiedli.

2 | FORMY KONSULTACJI

1. ANKIETA

Podczas konsultacji w okresie 7–28 września 2018 r. można było wypełnić ankietę zamieszczoną na dedykowanej stronie konsultacji. Pytania w niej zawarte, odnosiły się do optymalnej lokalizacji parkingów, jak również priorytetów w ich realizacji. Zależało nam również na poznaniu opinii mieszkańców dotyczących funkcjonowania samych parkingów, warunków jakie powinny być spełnione, aby korzystać z nich częściej i chętniej. W sumie otrzymano **628** wypełnionych ankiet.

2. SPOTKANIE KONSULTACYJNE

Zorganizowano jedno spotkanie konsultacyjne:

- 14 września 2018, g. 17.00 | Barbara. Infopunkt | ul. Świdnicka 8b.

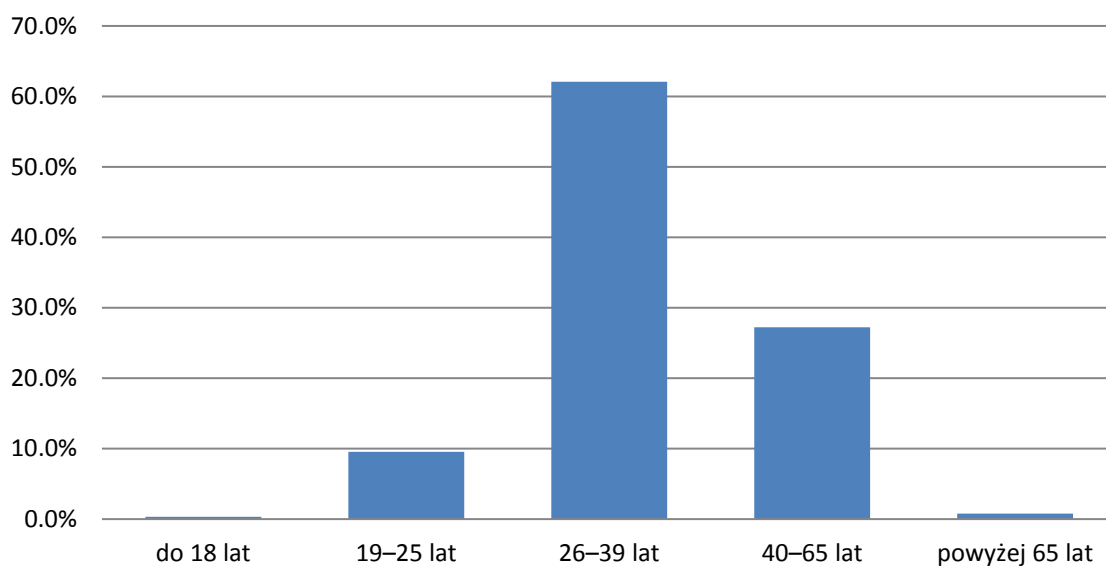
Spotkanie merytorycznie poprowadził Zespół ds. Integracji Transportu w Wydziale Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia. Moderatorem spotkania był przedstawiciel Biura ds. Partycypacji Społecznej. W spotkaniu wzięły udział **4** osoby.

Cel spotkania:

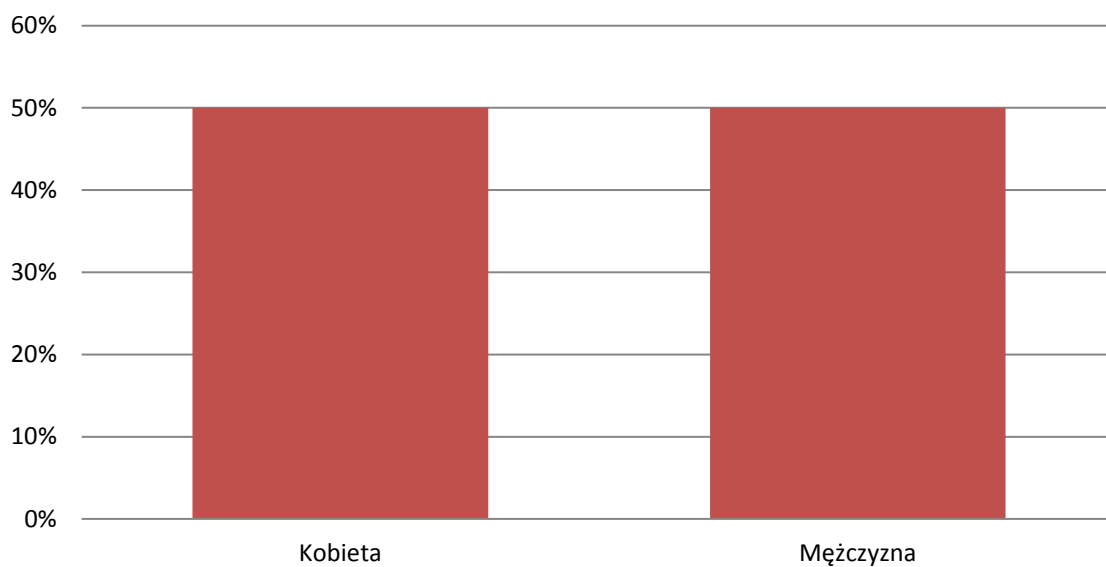
- zbadanie różnorodnych odczuć oraz potrzeb mieszkańców podczas dyskusji;
- ustalenie wspólnych rekomendacji.

N=628

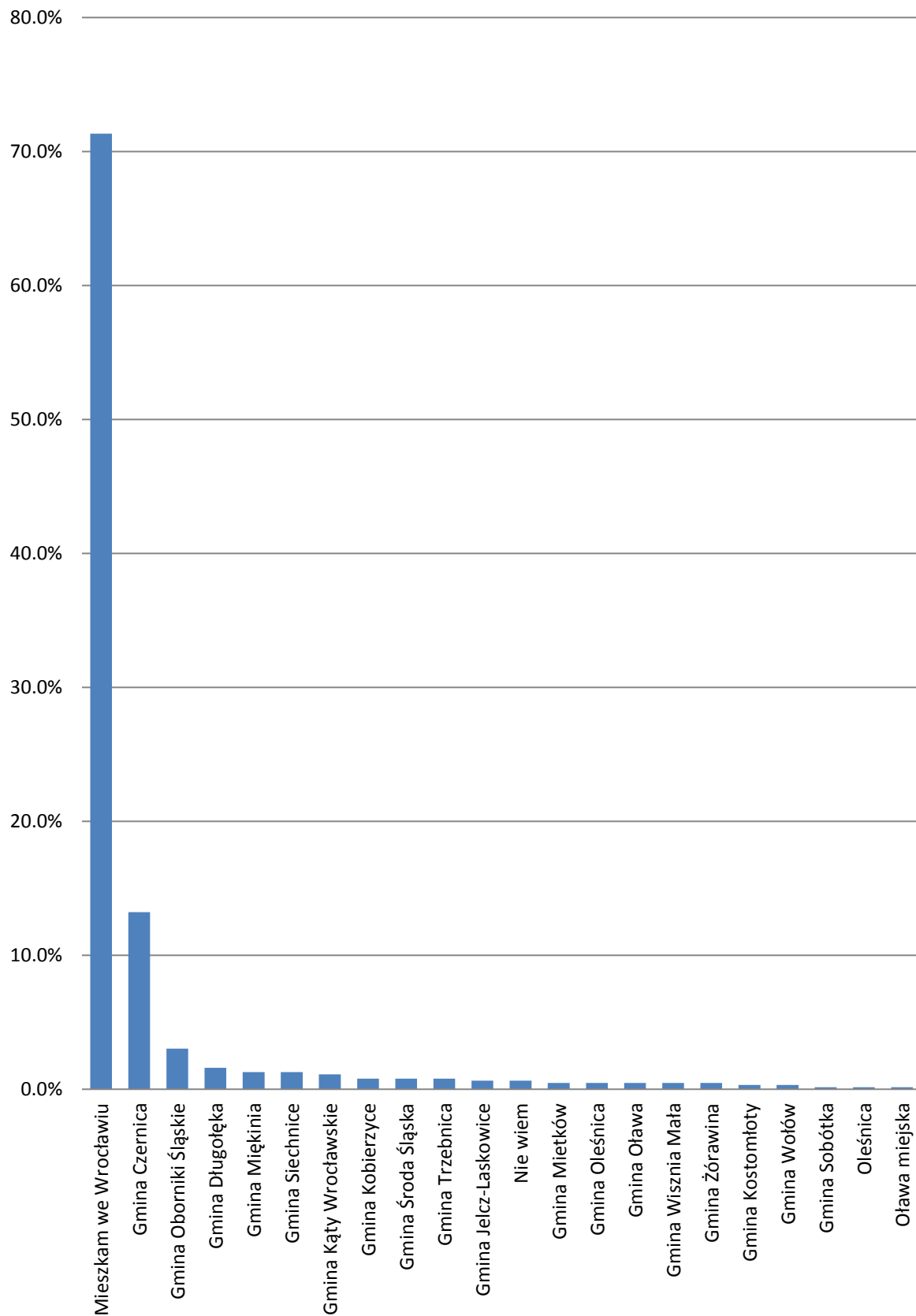
Wiek



Płeć

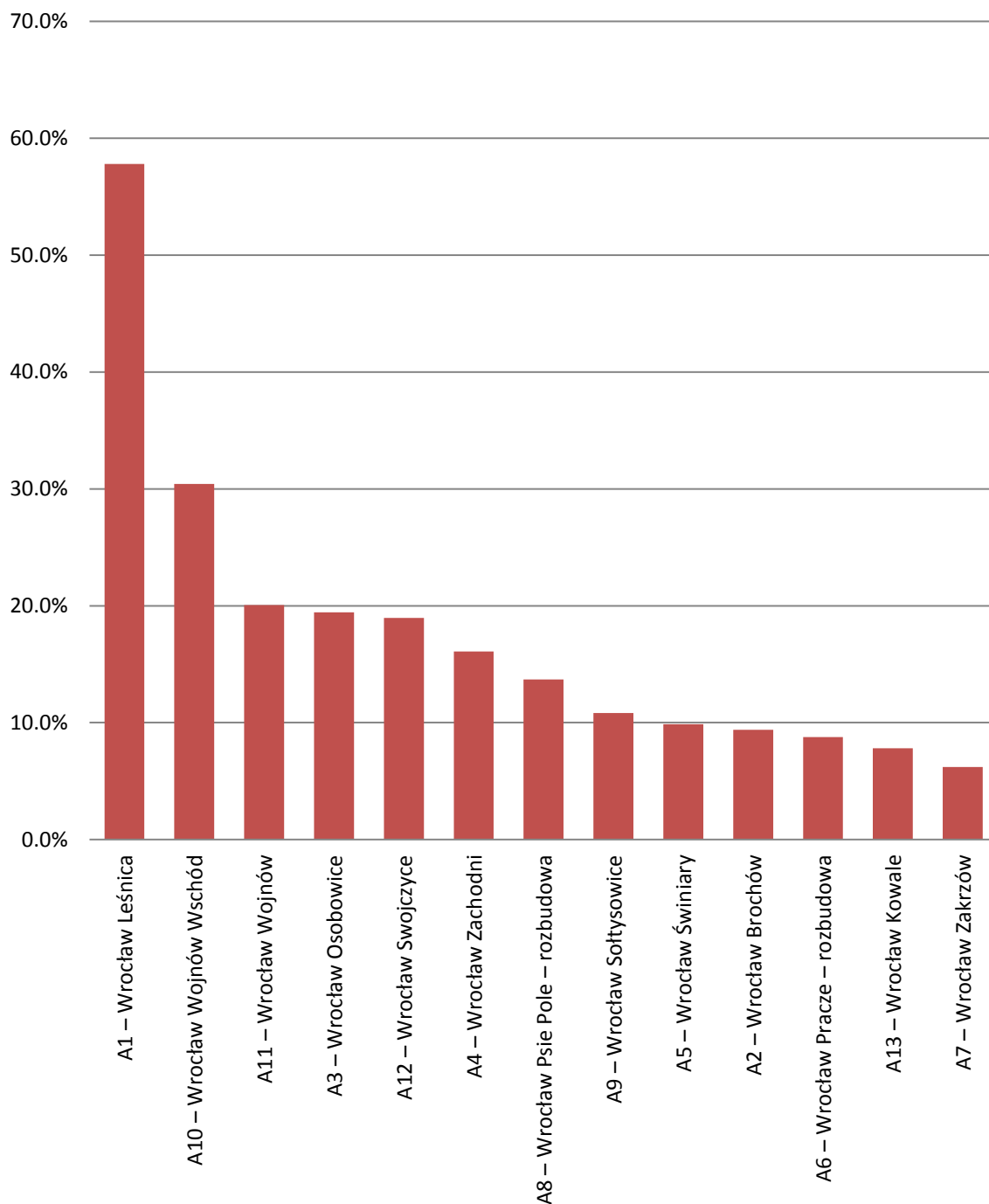


Z jakiej gminy Aglomeracji wrocławskiej Pani/Pan dojeżdża do Wrocławia?

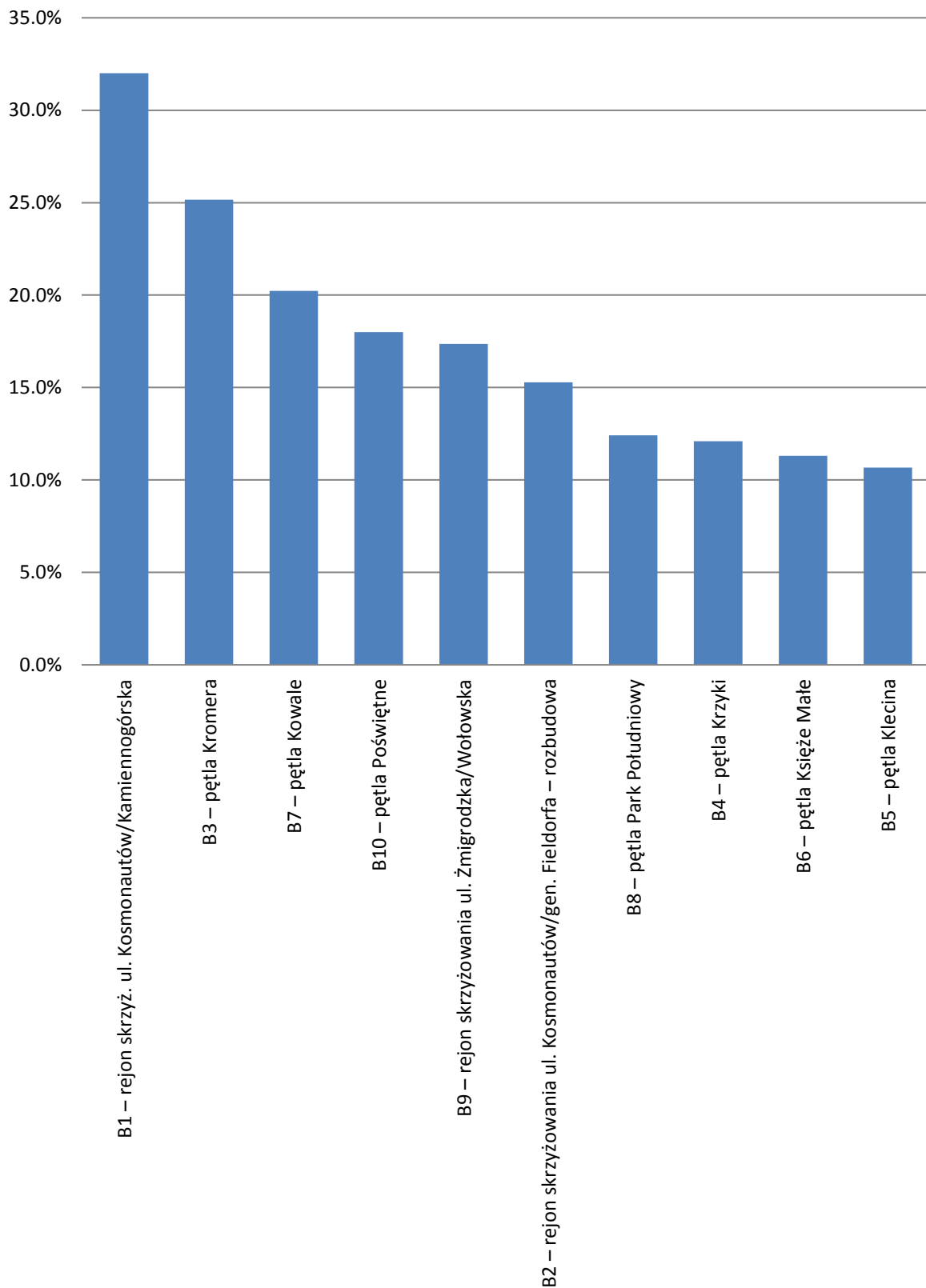


1. Które z wymienionych potencjalnych lokalizacji parkingów „Parkuj i jedź” Pani/Pana zdaniem są atrakcyjne z powodu realizowania przesiadki na kolej, tramwaj lub autobus?

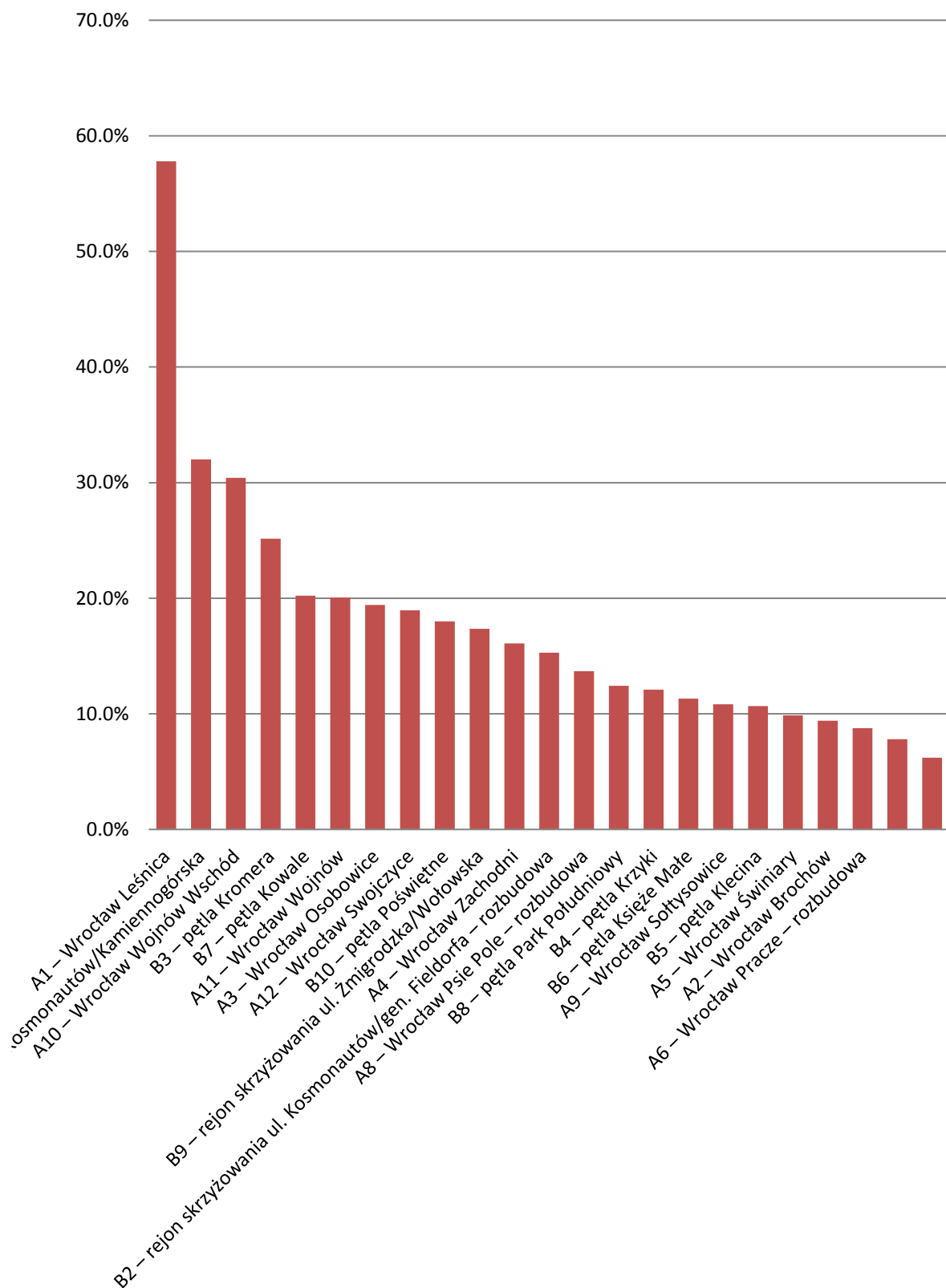
1a. Budowa nowych parkingów do przesiadek na pociągi przy istniejących i nowych stacjach i przystankach kolejowych



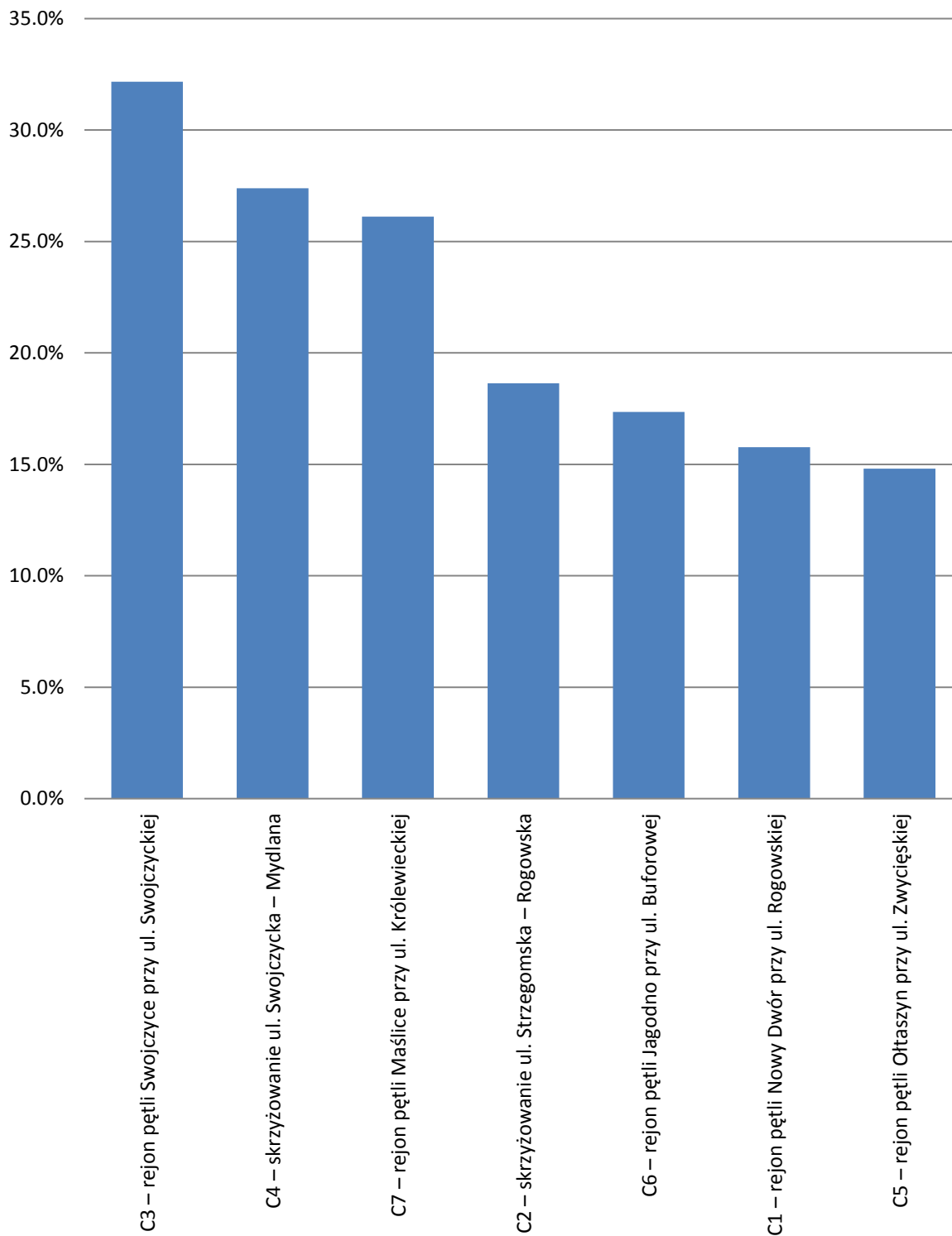
1b. Budowa nowych parkingów przy istniejących pętlach tramwajowych



Razem 1a i 1b (przy przystankach kolejowych i pętlach tramwajowych)

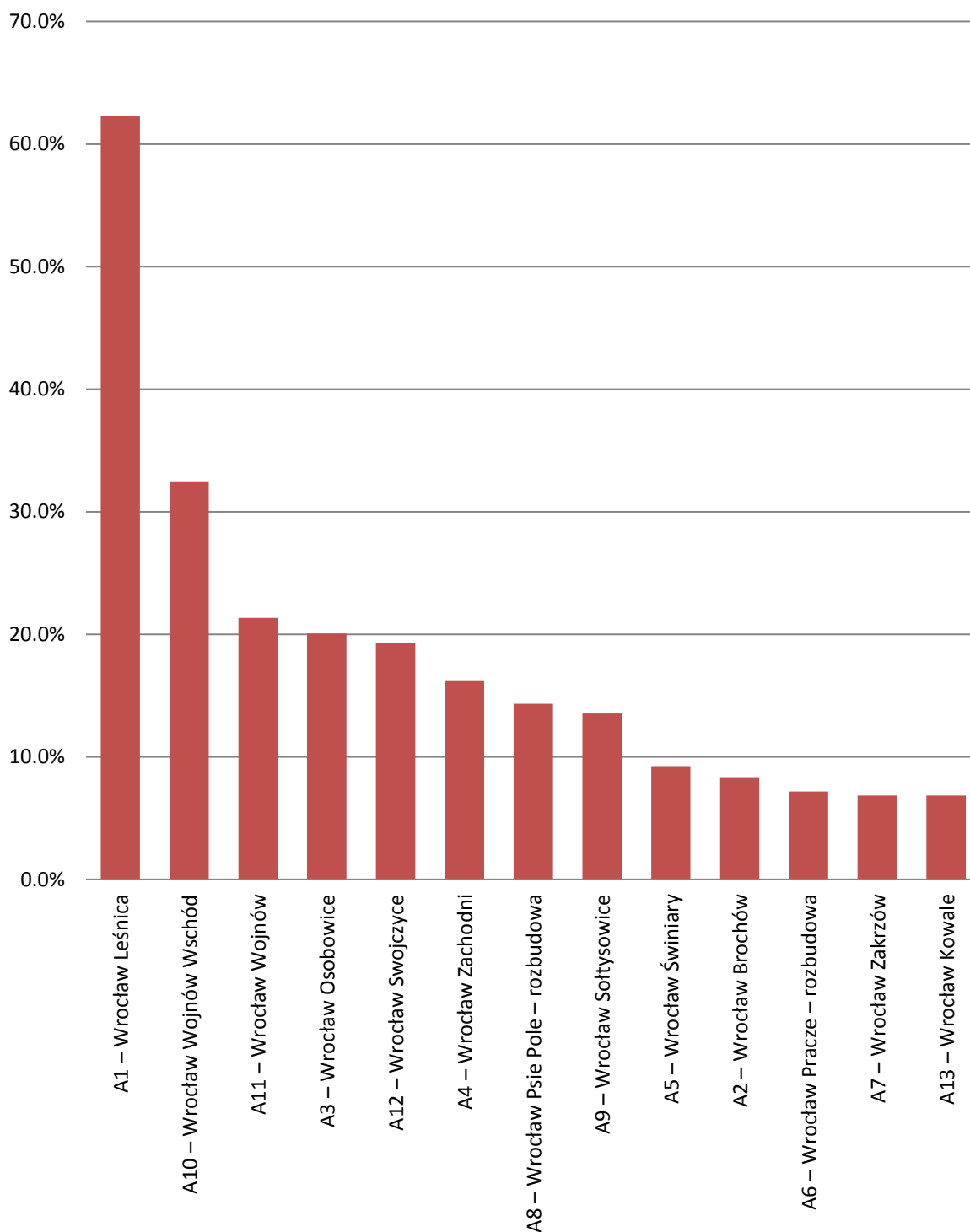


1c. Budowa parkingów planowanych do realizacji w przyszłości, ale w powiązaniu z budową nowych odcinków tras tramwajowych

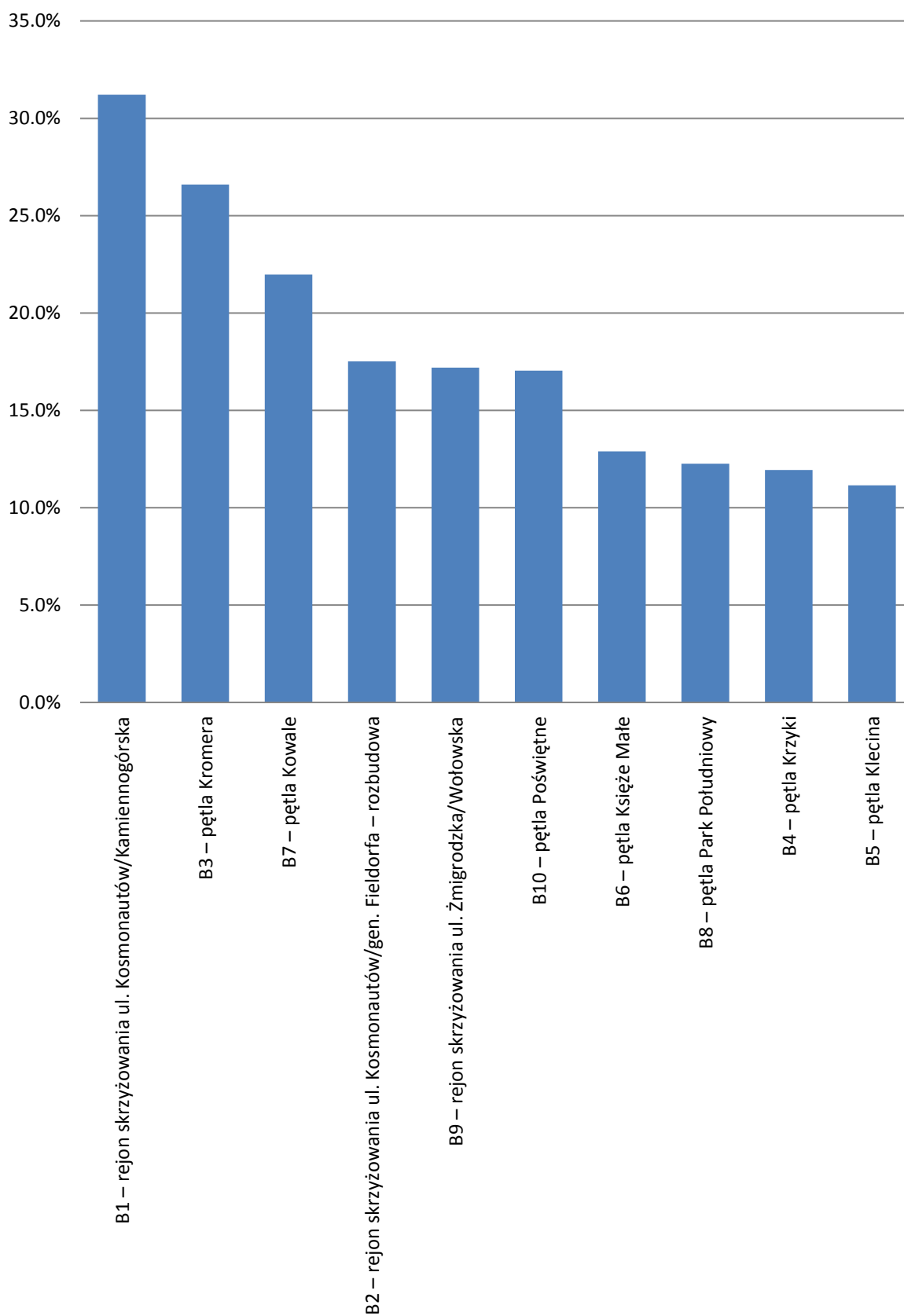


2. Które Pani/Pana zdaniem parkingi "Parkuj i jedź" powinny być zrealizowane w pierwszej kolejności?

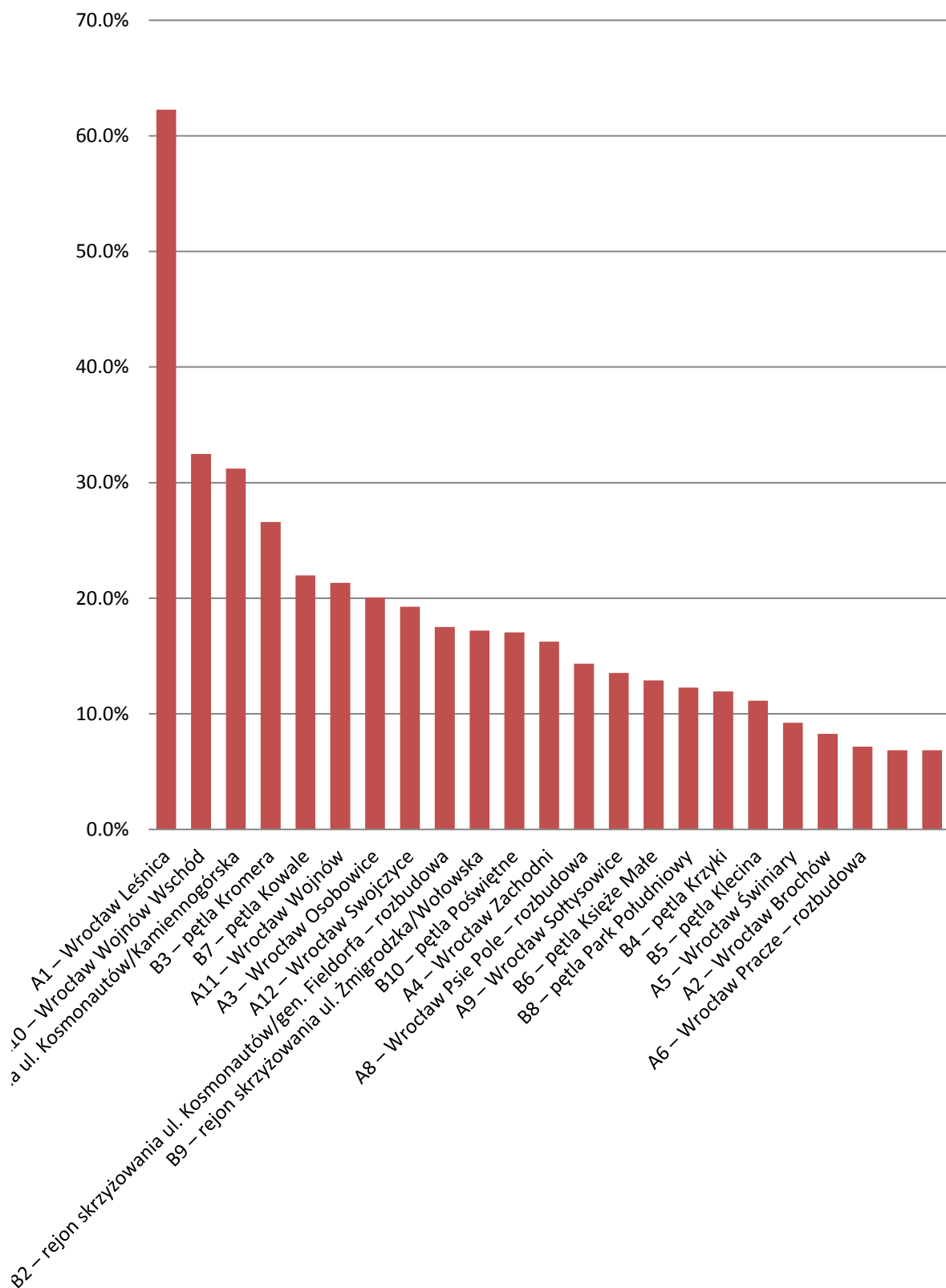
2a. Przy istniejących i nowych stacjach i przystankach kolejowych



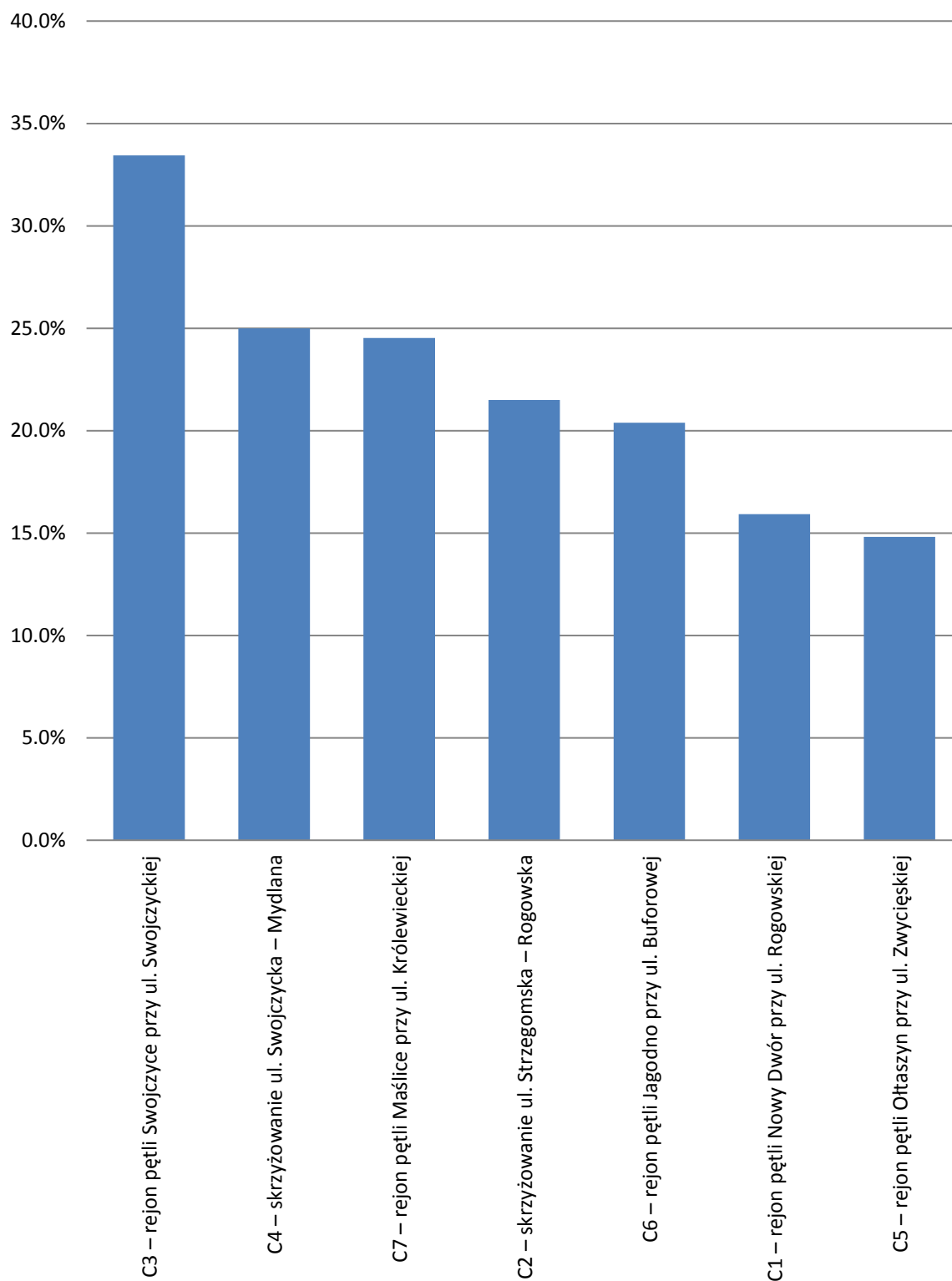
2b. Przy istniejących pętlach tramwajowych



Razem 2a i 2b (przy przystankach kolejowych i pętlach tramwajowych)



2c. Do realizacji w przyszłości, ale w powiązaniu z budową nowych odcinków tras tramwajowych



Wiek

Zdecydowana większość odpowiadających, to osoby w wieku **26–39** (62,1%) oraz **40–65** (27,2%).

Płeć

Idealnie równa liczba **kobiet** i **mężczyzn**, którzy zdecydowali się wziąć udział w ankiecie, to pierwszy taki przypadek w prowadzonych przez Wrocław Rozmawia konsultacjach.

Miejsce zamieszkania / dojazdu do pracy, szkoły na terenie Aglomeracji Wrocławskiej

Zdecydowana większość odpowiadających to **mieszkańcy Wrocławia** (71,3%). Wśród gmin Aglomeracji Wrocławskiej przeważały: **Czernica** (13,2%) oraz **Oborniki Śląskie** (3%).

Atrakcyjna lokalizacja nowych parkingów

1a – przy istniejących i nowych stacjach i przystankach kolejowych

Nieco ponad połowa odpowiadających jako najbardziej atrakcyjną lokalizację wskazała **A1 – Wrocław Leśnica** (57,8%). W drugiej kolejności wskazano **A10 – Wrocław Wojnów Wschód** (30,4%).

1b – przy istniejących pętlach tramwajowych

Pierwsza trzy lokalizacje to: **B1 – rejon skrzyżowania ul. Kosmonautów/Kamiennogórska** (32%), **B3 – pętla Kromera** (25,2%) i **B7 – pętla Kowale** (20,2%).

Po zsumowaniu obu odpowiedzi (1a+1b) najbardziej atrakcyjne to: **A1 – Wrocław Leśnica**, następnie **B1 – rejon skrzyżowania ul. Kosmonautów/Kamiennogórska** oraz **A10 – Wrocław Wojnów Wschód**.

Lokalizacja planowanych parkingów (w przyszłości)

1c – w powiązaniu z nowymi odcinkami tras tramwajowych

Najwięcej odpowiadających wskazało trzy miejsca dość równoważnie: **C3 – rejon pętli Swojczyce przy ul. Swojczyckiej** (32,2%), **C4 – skrzyżowanie ul. Swojczycka/Mydlana** (27,4%) oraz **C7 – rejon pętli Maślice przy ul. Królewieckiej** (26,1%).

Kolejność realizacji planowanych parkingów

2a – przy istniejących i nowych stacjach i przystankach kolejowych

Zdecydowana większość odpowiadających ponownie wskazało parking **A1 – Wrocław Leśnica** (62,3%), a w dalszej kolejności – **A10 – Wrocław Wojnów Wschód** (32,5%) oraz **A11 – Wrocław Wojnów** (21,3%).

2b – przy istniejących pętlach tramwajowych

Priorytetowe do realizacji wskazano te same parkingi, które oceniono jako najbardziej atrakcyjne, czyli **B1 – rejon skrzyżowania ul. Kosmonautów/Kamiennogórska** (31,2%), **B3 – pętla Kromera** (26,6%) i **B7 – pętla Kowale** (22%).

Po zsumowaniu obu typów parkingów zaproponowana kolejność przedstawia się następująco:

1. **A1 – Wrocław Leśnica;**
2. **A10 – Wrocław Wojnów Wschód;**
3. **B1 – rejon skrzyżowania ul. Kosmonautów/Kamiennogórska;**
4. **B3 – pętla Kromera;**
5. **B7 – pętla Kowale;**
6. **A11 – Wrocław Wojnów.**

2c – w powiązaniu z nowymi odcinkami tras tramwajowych

W przyszłości w opinii odpowiadających w pierwszej kolejności powinny być zrealizowane parkingi: **C3 – rejon pętli Swojczyce przy ul. Swojczyckiej** (33,4%), **C4 – skrzyżowanie ul. Swojczycka/Mydlana** (25%) oraz **C7 – rejon pętli Maślice przy ul. Królewieckiej** (24,5%).

3. Jakie inne lokalizacje parkingów w granicach Wrocławia Pani/Pana zdaniem powinny być brane pod uwagę jako miejsce przesiadek z samochodu na komunikację zbiorową?

W ramach odpowiedzi na pytanie nr 3 w ankiecie zgłoszono szereg propozycji odnoszących się do lokalizacji parkingów „Parkuj i jedź”. Zaproponowano lokalizacje nie tylko na terenie Wrocławia, choć pytanie dotyczyło wyłącznie propozycji leżących w granicach administracyjnych Wrocławia. Postulaty mieszkańców dotyczyły również miejscowości położonych w Aglomeracji Wrocławskiej.

Na w/w pytanie ankietowe udzielano odpowiedzi zarówno o charakterze ogólnym, jak i szczegółowym. W odpowiedziach ogólnych wskazywano na potrzebę budowy parkingów „Parkuj i jedź” w rejonie wjazdów/zjazdów z autostrady lub obwodnicy, ogólnie przy pętlach tramwajowych i autobusowych, przy stacjach kolejowych, w rejonie miejsc przesiadek. W bardziej szczegółowych odpowiedziach mieszkańców, które nadal można uznać jednak za dość ogólne, wskazywano miejscowości podwrocławskie, wrocławskie osiedla lub ulice.

Lokalizacje szczegółowe natomiast odnosiły się do konkretnych stacji kolejowych, pętli tramwajowych i autobusowych (zarówno istniejących, jak i planowanych w przyszłości) lub konkretnych skrzyżowań ulic i innych miejsc wskazanych w ankietach.

W poniższej tabeli zaprezentowano wszystkie udzielone odpowiedzi oraz komentarze Urzędu Miejskiego Wrocławia odnoszące się zarówno do:

- charakteru propozycji/postulatu mieszkańców;
- sposobu uwzględnienia tej propozycji przez UM Wrocławia.

Lp.	Uwaga	Komentarz UM
1.	Powiększenie parkingu i dobudowanie osobnego pasa ruchu dla P&R przy ul. Fieldorfa. Obecnie zanim dojadę na ten parking, muszę stać w korku do świateł przy skrzyżowaniu z ul. Kosmonautów. Rano korki sięgają do połowy odcinka drogi od ronda, co daje mi średnio dodatkowe 15 min zanim zaparkuję auto.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
2.	Zwycięska.	Lokalizacja ogólna – ulica. W propozycjach UM uwzględniono parking w rejonie planowanej pętli tramwajowej przy ul. Zwycięskiej.
3.	Pętla tramwajowa na Osobowicach.	Lokalizacja szczegółowa – istniejące

		pętle tramwajowe. Lokalizacja uwzględniona przez UM, ale w ramach zadania inwestycyjnego związanego z przebudową ul. Osobowickiej. Zadanie na etapie prac projektowych.
4.	Przy każdym większym wjeździe do miasta.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
5.	1 rejon skrzyżowania Średzka – Mokrzańska 2. rejon Stabłowicka – Główna.	Lokalizacja szczegółowa. Propozycja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednak jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
6.	Generalnie przy wjazdach i pętlach we Wrocławiu.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
7.	Przy trasach wlotowych do miasta z miejscowości ościennych oraz przy obwodnicach, np. przy ulicy Granicznej w rejonie CH Factory, aby można było zostawić auto i dalszą drogę pokonać komunikacją miejską.	Lokalizacje ogólne. Do doszczegółowienia i dalszych analiz w powiązaniu z ofertą komunikacji zbiorowej.
8.	Bielany Wrocławskie, przy czym dopóki nie będzie stamtąd do centrum bezpośredniego transportu szynowego, jest to pozbawione sensu.	Lokalizacja ogólna – wskazano miejscowość. Aktualnie oferta ta nie jest na tyle atrakcyjna, aby skłaniała do przesiadek z samochodu na transport publiczny. Propozycja ta może być rozpatrywana jedynie w kontekście budowy trasy tramwajowej lub wydzielonej z ruchu trasy autobusowej, gdyż konieczne jest zapewnienie dobrej oferty komunikacji zbiorowej do centrum Wrocławia.
9.	Muchobór Wielki przy wyjeździe do Smolca.	Lokalizacja szczegółowa. Propozycja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie

		atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
10.	Wszystkie lokalizacje wewnątrz miasta nie mają sensu. Będą generować ruch samochodów ze wsi do miasta i korkować dojazdowe drogi. Wasze podejście do tematu jest błędne, zakorkujecie i tak już zatłkane drogi. Tylko parkingi przy granicy miasta mają sens. Patrzcie jak to jest w Berlinie.	Lokalizacje ogólne. Zasady stosowane przy analizach lokalizacji.
11.	Wydłużenie linii tramwajowej za Księżę Małe.	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”. Odpowiedź nie związana z zadaniem pytaniem.
12.	Przy ul. Popowickiej w okolicach stacji kolejowej Wrocław-Popowice.	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż znajduje się w obszarze śródmiejskim, wyznaczonym obwodnicą śródmiejską.
13.	Pętla tramwajowa przy ul. Powstańców Śląskich.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
14.	Rejon PKP.	Lokalizacja ogólna. Nie sprecyzowano, czy chodzi o lokalizacje przy stacjach i przystankach kolejowych w ogóle, czy przy którymś konkretnym.
15.	W pobliżu pętli tramwajowej w Parku Szczytnickim, w szczególności przy bramie głównej Stadionu Olimpijskiego.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępólna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
16.	Okolice bramy głównej do Stadionu Olimpijskiego w pobliżu pętli tramwajowej w Parku Szczytnickim (w tym istniejący, a praktycznie wyłączony z użytku parking przy bramie głównej, który ewentualnie mógłby być zamykany na czas imprez masowych, a także wzdłuż Alei Ignacego Jana Paderewskiego).	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępólna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
17.	Avicenny/Mokronoska, Tyniecka + puszczenie	Lokalizacja szczegółowa. Propozycja

	tam 1–2 linii autobusowych.	może być brana pod uwagę w przyszłości, jednak jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
18.	Skrzyżowanie Avicenny z Mokronoską, Tyniecka + puszczenie tam 1-2 linii autobusowych.	Lokalizacja szczegółowa. Propozycja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednak jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
19.	Parking przy pętli tramwaju 33 na Sępolnie.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
20.	Parking mógłby też się znaleźć przy pętlach Pilczyce i Marino.	Lokalizacje szczegółowe. Pętla Pilczyce – lokalizacja do dalszych analiz. Marino – lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
21.	Stacje kolejowe w podwrocławskich miasteczkach np. Siechnice, św. Katarzyna. Jakby rozbudować sieć kolei podmiejskich stanowiłoby to świetną alternatywę.	Lokalizacje poza granicami Wrocławia. Generalnie zasada dotycząca parkingów „Parkuj i jedź” przy stacjach kolejowych – akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
22.	Maślice.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM w związku z budową trasy tramwajowej na osiedle Maślice.
23.	Kromera! Tarnogaj! Krzyki!	Lokalizacje ogólne – osiedla. Lokalizacje w rejonie pętli tramwajowych ujęte w propozycjach UM.
24.	Wrocław Widawa.	Lokalizacja ogólna. Propozycja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku

		powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
25.	Dobrzykowice–Kamieniec.	Lokalizacja ogólna – wykracza poza granice Wrocławia. Planowane są parkingi „Parkuj i jedź” w rejonie przystanków kolejowych na linii kolejowej nr 292.
26.	Czas przejazdu potrzebny do dostania się do centrum z różnych stron miasta. Miasto Wrocław powinno dołożyć starań, aby mieszkańcy wszystkich osiedli mieli podobne możliwości komunikacyjne.	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”. Odpowiedź nie związana z zadaniem pytaniem.
27.	Czas przejazdu do centrum miasta z różnych miejsc oddalonych od centrum o mniej więcej taka sama odległość. Miasto powinno dbać, aby mieszkańcy wszystkich osiedli mieli porównywalne możliwości komunikacyjne.	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”. Odpowiedź nie związana z zadaniem pytaniem.
28.	Wystarczą te z ankiety.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
29.	Graniczna, Factory.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednak jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
30.	Pętla tramwaju 33 na Sępolnie powinna mieć parking, zwłaszcza, że jest tam trochę miejsca.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
31.	Ew. okolice skrzyżowania Jeleniogórskiej z Kosmonautów.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz.
32.	Sępolno, Biskupin.	Lokalizacja ogólna – osiedle.

		Sępolno: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry). Biskupin: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej do Bartoszowic, nowe przystanki powstaną tak blisko miejsca zamieszkania, że nie będzie konieczny dojazd do nich samochodem.
33.	Sępolno.	Lokalizacja ogólna – osiedle. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
34.	Okolice placu Grunwaldzkiego.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.
35.	Oczywiście wszystko w granicach Wrocławia, ale lokalizacja wskazuje, jak daleko powinien sięgać transport zbiorowy: Radomierzyce (WOW), Żerniki Wrocławskie (WOW), Wysoka (WOW), Bielany Wrocławskie (A4), Gagarina.	Lokalizacje ogólne – mogą być rozpatrywane jedynie w rejonie węzłów przesiadkowych i istnienia oferty transportu publicznego.
36.	Obrzeża Wrocławia.	Lokalizacja ogólna. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
37.	Wymienione są wystarczające.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
38.	Tarnogaj.	Lokalizacja ogólna – osiedla. Do

		dalszych analiz.
39.	W pobliżu placu Grunwaldzkiego.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.
40.	Pętla Sępólno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępólna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
41.	1. ul. Świeradowska – pętla tramwajowa, 2. ul. Grota Roweckiego/Parafialna – rejon ronda.	Lokalizacje szczegółowe. Ul. Świeradowska: propozycja do dalszych analiz. Ul. Grota Roweckiego/Parafialna: propozycja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
42.	1) Pilczyce (przy pętli tramwajowej) 2) Skrzyżowanie ul. Złotnickiej z ul. Kosmonautów (P&R jest co prawda po drugiej stronie ulicy Kosmonautów, ale nie jest to wystarczający parking na tak rozbudowujące się osiedle).	Lokalizacje szczegółowe – do dalszych analiz.
43.	Na pewno nie w centrum, takim jak przy wzgórzu Andersa. Tam powinien być parking dla Wrocławian chcących wypocząć na terenach zielonych.	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”.
44.	Zachodnie granice miasta.	Lokalizacja ogólna.
45.	Bielany Wrocławskie – wjazd do Wrocławia od strony Bielan jest niesamowitym koszmarem, więc punkt przesiadkowy na Krzykach nie będzie wystarczający.	Lokalizacja ogólna – miejscowość. Aktualnie oferta transportu publicznego nie jest na tyle atrakcyjna, aby skłaniała do

		przesiadek. Propozycja może być rozpatrywana jedynie w kontekście budowy trasy tramwajowej lub wydzielonej trasy autobusowej, gdyż konieczne jest zapewnienie dobrej oferty komunikacji zbiorowej do centrum Wrocławia.
46.	Wrocław Grabiszyn.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Aktualnie trwa realizacja dwóch parkingów „Parkuj i jedź” w rejonie przystanku kolejowego Wrocław Grabiszyn, po północnej i po południowej stronie przystanku i torów kolejowych. Parkingi zostaną oddane do użytku do końca 2018 r.
47.	Okolice dworca PKP i PKS.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.
48.	Muchobór dla ludzi dojeżdżających ze Smolca, Krzeptowa.	Lokalizacja ogólna. Propozycja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
49.	Na długości drogi pomiędzy ul. Żółtą a Boguszowską – czym bliżej tramwaju tym lepiej. Najlepiej powiększenie tego istniejącego parkingu przy Boguszowskiej, bo lokalizacja jest super, ale za mało miejsc.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz.
50.	Najwyższy priorytet powinny mieć lokalizacje P&R, które są lokalizowane tuż przed miejscem, gdzie rozpoczyna się korek w kierunku miasta. Lokalizacje powinny być przeanalizowane pod tym kątem w oparciu o wiedzę pozyskaną co najmniej z ITS lub obecnie realizowanego KBR. Nie ma sensu lokalizowania P&R w środku zatłoczonego	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”.

	odcinka trasy lub co gorsza na jego końcówce, gdyż kierowcy przebrnęli już przez tę niedogodność podróżowania i do celu dojadą już bez przesiadki. Po drugie wypadałoby lokalizować P&R w taki sposób, aby łączny czas podróży do celu podróży był krótszy, pomimo przesiadki na komunikację miejską, niż podróż w całości realizowana samochodem (bez skorzystania z P&R) – tu też trzeba przeanalizować posiadane dane, np. z ITS lub GPS.	
51.	Obecne i planowane lokalizacje zaspokajają moje potrzeby.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
52.	Pętla Pilczyce.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz.
53.	Wjazd od strony Obornik Śląskich (w powiązaniu z linią kolejną autobusową – warto e-bus)	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
54.	Cmentarz Grabiszyński.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Zrealizowano i oddano do użytku parking „Parkuj i jedź” przy ul. Grabiszyńskiej w rejonie Cmentarza Żołnierzy Włoskich.
55.	Sępólno	Lokalizacja ogólna – osiedle. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępólna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
56.	Skrzyżowanie Legnickiej z Milenijną	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż należy ją zaliczyć do lokalizacji znajdujących się w obszarze śródmiejskim, wyznaczonym obwodnicą śródmiejską.
57.	Interesuje mnie przystanek kolejowy na przeciwko Oś. Jana III Sobieskiego na wysokości DHL. Idealnie by było wraz z parkingiem.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie

		atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej poprzez budowę nowego przystanku kolejowego i uruchomienie przewozów kolejowych o dużej częstotliwości.
58.	Wrocław Strachocin, w powiązaniu z nowym przystankiem KD.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. W rejonie osiedla Strachocin planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów. Planowany jest również nowy przystanek Wrocław Strachocin.
59.	Na tą chwilę lokalizacja są optymalne.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
60.	Linie tramwajowe powinny dochodzić do granic miasta, tam powinny być duże parkingi P&J. Tak, aby samochody w ogóle nie musiały wjeżdżać do miasta.	Lokalizacje ogólne. Brak propozycji parkingu „Parkuj i jedź”.
61.	Okolice CH Korona.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
62.	1. Rondo – skrzyżowanie ulicy Buforowej i Wschodniej Obwodnicy (w pobliżu Iwin) i jednocześnie przedłużenie linii tramwajowej do tego ronda, 2. Pętla Sępólno.	Lokalizacje szczegółowe. 1. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np.

		poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej. 2. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
63.	Absolutnie konieczny i niezbędny na wczoraj jest parking przy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia w okolicy wsi Łany, przy planowanej stacji kolejowej. Wraz z wygodnym dojazdem do niego ścieżką rowerową, zarówno z Dobrzykowic, jak i z Wojnowa.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnow-Wschód przy granicy Wrocławia.
64.	W okolicach skrzyżowania ul. Opolskiej z Tyską (kursują tu autobus linii 134 i 124), gdyż lokalizacja parkingów w zasięgu działania linii tramwajowej 5 lub 3 nie rozładuje korków ciągnących się często już od świateł w Radwanicach.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
65.	Parkingi w pobliżu obwodnicy (WOW, także autostradowa).	Lokalizacje ogólne – mogą być rozpatrywane jedynie w rejonie węzłów przesiadkowych i istnienia oferty transportu publicznego.
66.	Miejsca w sąsiedztwie stacji kolejowych w obrębie miasta.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
67.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).

68.	Pętla przy ul. Raławickiej.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz.
69.	Ul. Opolska.	Lokalizacja ogólna – ulica. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. W rejonie ul. Opolskiej zrealizowano dwa parkingi „Parkuj i jedź”: przy skrzyżowaniu z ul. Karwińską oraz w rejonie przystanku tramwajowego „Głubczycka”. Dodatkowo analizowana jest budowa parkingu w rejonie pętli Księża Małe.
70.	Jagodno pętla.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM (pętla tramwajowa przy ul. Buforowej).
71.	Mydlana/Miłoszycka.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej. W propozycjach UM ujęto parking przy ul. Mydlanej – Swojczyckiej, planowany do budowy wraz z trasą tramwajową na Swojczyce.
72.	Przy linii kolejowej z Trzebnicy – w okolicach Pawłowic.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Aktualnie wybudowano i oddano do użytku parking przy przystanku Wrocław Pawłowice na linii kolejowej do Trzebnicy.
73.	Wrocław Łany + zwiększenie częstotliwości odjazdów komunikacji miejskiej.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia.
74.	Wrocław Wojnów, ewentualnie Łany Wrocławskie.	Lokalizacje ujęte w propozycjach UM.
75.	Konieczna Wojnów pętla!!!	Lokalizacja ujęta w propozycjach

		UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
76.	Stadion Miejski rozbudowa.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz. Możliwa rozbudowa parkingu od ul. Lotniczej w rejonie węzła przesiadkowego Wrocław Stadion.
77.	Południe miasta	Lokalizacja ogólna.
78.	Pętla autobusu 11,5 Wrocław Wojnów.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
79.	Przy zjeździe z autostrady A4.	Lokalizacja ogólna – budowa parkingów „Parkuj i jedź” może być rozpatrywana jedynie w rejonie węzłów przesiadkowych i istnienia oferty transportu publicznego.
80.	Okolice Metalowców.	Lokalizacja uwzględniona. Wybudowano parking „Parkuj i jedź” przy Dworcu Wrocław Kuźniki w rejonie skrzyżowania ul. Metalowców – Bystrzyckiej – Idzikowskiego.
81.	Pawłowice, Rędzin, Szymanów.	Lokalizacje ogólne – osiedla, miejscowości. Pawłowice: aktualnie wybudowano i oddano do użytku parking przy

		przystanku Wrocław Pawłowice przy linii kolejowej do Trzebnicy. Rędzin, Szymanów: lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
82.	Stadion Wrocław.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz. Możliwa rozbudowa parkingu od ul. Lotniczej w rejonie węzła przesiadkowego Wrocław Stadion.
83.	Pętla: Sępolno i Biskupin, gdzie nie ma parkingu na pozostawienie auta.	Lokalizacja szczegółowa. Pętla Sępolno: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry). Pętla Biskupin: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej do Bartoszewic, nowe przystanki powstaną tak blisko miejsca zamieszkania, że nie będzie konieczny dojazd do nich samochodem.
84.	Rejon stacji kolejowej Jagodno/Iwiny, jeśli taka powstanie.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę po wybudowaniu nowego przystanku. Parking planowany jest na terenie Gminy Siechnice (Iwiny).
85.	Partynice, Tarnogaj.	Lokalizacje ogólne – osiedla. Partynice: uwzględnione w propozycjach UM (ul. Zwycięska).

		Tarnogaj: do dalszych analiz.
86.	Żadne więcej.	Brak nowych propozycji.
87.	Wszystkie wymieniono.	Brak nowych propozycji.
88.	Proponowane są ok.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
89.	Dworce.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
90.	Okolice ulicy Borowskiej.	Lokalizacja ogólna. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
91.	Bielany + szybki tramwaj do centrum.	Lokalizacja ogólna – miejscowość. Aktualnie oferta ta nie jest na tyle atrakcyjna, aby skłaniała do przesiadek z samochodu na transport publiczny. Propozycja ta może być rozpatrywana jedynie w kontekście budowy trasy tramwajowej lub wydzielonej trasy autobusowej, gdyż konieczne jest zapewnienie dobrej oferty komunikacji zbiorowej do centrum Wrocławia.
92.	Wrocław Czernica.	Lokalizacja nieprecyzyjna – poza granicami Wrocławia. Parkingi w Gminie Czernica planowane są przy przystankach kolejowych na linii kolejowej nr 292.
93.	Wrocław Swojczyce.	Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
94.	Proponowane lokalizacje wyczerpują zagadnienie P&R we Wrocławiu na chwilę obecną.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
95.	Bielany Wrocławskie lub ich okolice.	Lokalizacja ogólna – miejscowość. Aktualnie oferta ta nie jest na tyle

		atrakcyjna, aby skłaniała do przesiadek z samochodu na transport publiczny. Propozycja ta może być rozpatrywana jedynie w kontekście budowy trasy tramwajowej lub wydzielonej trasy autobusowej, gdyż konieczne jest zapewnienie dobrej oferty komunikacji zbiorowej do centrum Wrocławia.
96.	Bliskość centrum handlowego/dyskontu – aby dojeżdżający mógł zrobić zakupy po tym, jak wysiadzie z komunikacji miejskiej / przed wejściem do własnego samochodu, w drodze powrotnej do domu.	Lokalizacja ogólna – zasada nie może być stosowana do centrów handlowych usytuowanych w obszarze ścisłego centrum lub śródmieścia. W przypadku obiektów handlowych na obrzeżach miasta – zasada akceptowalna i stosowana w analizach.
97.	Pętla na Sępolnie.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
98.	Raławicka (pętla) pod warunkiem skierowania linii A z ulicy Kruczej przez Gajowicką, Raławicką do pętli Raławicka (pętla) i zwiększenie częstotliwości linii 125 przez ulice Kruczą, Inżynierską, Aleję Pracy, Hallera, Grabiszyńską do pętli Krzyki; okolice Szpitala na Borowskiej.	Raławicka – pętla – lokalizacja szczegółowa, do dalszych analiz. Borowska – lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
99.	Pętla Wojnów, a nawet przedłużenie autobusów do Dobrzykowic wiele by zmieniło.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego

		przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
100.	Propozycje na razie wystarczające.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
101.	Kiełczów cmentarz, Kochanowskiego, Sępolno.	Kiełczów – cmentarz: lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej. Kochanowskiego: lokalizacja do doszczegółowienia i dalszych analiz. Sępolno: lokalizacja ogólna – osiedle. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
102.	Przy wjeździe do Wrocławia od Dobrzykowic	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia.
103.	Marino.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
104.	Wojnów.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi na osiedlu Wojnów: parking „Parkuj

		i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
105.	Łany.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia.
106.	Wrocław Blizanowice.	Brak dostatecznej oferty komunikacji zbiorowej. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
107.	Parkingi usytuowane tam, skąd można dojechać komunikacją miejską w rejon placu Grunwaldzkiego i Rynku, a nie tylko w rejon dworców/przystanków kolejowych.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
108.	Po budowie parkingów w lokalizacjach wymienionych w poprzednich punktach i po zweryfikowaniu jaki efekt przyniosły, można myśleć o następnych parkingach.	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”.
109.	Łany.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia.
110.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).

111.	Okolice Krzywoustego.	Lokalizacja ogólna. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
112.	Dworzec Nadodrze.	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż znajduje się w obszarze śródmiejskim, wyznaczonym obwodnicą śródmiejską.
113.	Okolice ronda Łany.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia.
114.	Stadion Olimpijski.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
115.	Sępolno, Kowale.	Lokalizacje ogólne – osiedla. Sępolno: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry). Kowale: lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
116.	Sołtysowice.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja uwzględniona

		w propozycjach UM.
117.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
118.	Strachocin.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi w rejonie osiedla Strachocin: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
119.	Wojnów.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi na osiedlu Wojnów: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
120.	Jagodno.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM w związku z budową trasy tramwajowej w ul. Buforowej.
121.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).

122.	Psie Pole stacja.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Wybudowano i oddano do użytku dwa parkingi w rejonie stacji Wrocław Psie Pole. Kolejny parking jest w trakcie realizacji. W propozycjach UM przewidziano rozbudowę parkingów w tym rejonie.
123.	Piłsudskiego.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.
124.	Wojnow.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi na osiedlu Wojnow: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnow-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnow.
125.	Dworzec Mikołajów.	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż znajduje się w obszarze śródmiejskim. W rejonie stacji Wrocław Mikołajów pozostawiane są samochody przede wszystkim osób realizujących podróże poza Wrocław, nie zaś przesiadki na komunikację zbiorową do centrum miasta.
126.	Wrocław Mikołajów.	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż znajduje się w obszarze śródmiejskim. W rejonie stacji Wrocław Mikołajów pozostawiane są samochody przede wszystkim osób realizujących podróże poza Wrocław, nie zaś

		przesiadki na komunikację zbiorową do centrum miasta.
127.	Sołtysowice.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
128.	Plac Społeczny.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.
129.	Te wskazane w ankiecie.	Brak nowych propozycji.
130.	Wojnow.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi na osiedlu Wojnow: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnow-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnow.
131.	Okolice wjazdu od strony Poznania.	Lokalizacja ogólna.
132.	Plac Społeczny.	Lokalizacja szczegółowa, jednakże nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.
133.	Może być wiele, ale nie głębiej niż do Obwodnicy Śródmiejskiej.	Brak propozycji lokalizacji parkingów „Parkuj i jedź”.
134.	Pętla na Wojnowie.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnow-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego

		przystanku Wrocław Wojnów.
135.	Siechnice, Kamieniec Wrocławski.	Lokalizacje ogólne – poza granicami Wrocławia.
136.	Te, co są proponowane byłyby wystarczające.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
137.	Pętla Wojnów.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
138.	Stacja przy ul. Kolejowej pomiędzy Dobrzykowicami a Kamieńcem Wrocławskim.	Lokalizacja szczegółowa poza granicami Wrocławia. Parkingi w Gminie Czernica planowane są przy przystankach kolejowych na linii kolejowej nr 292.
139.	Wojnów.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi na osiedlu Wojnów: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
140.	Brochów.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie stacji kolejowej Wrocław Brochów.
141.	Łany.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia.

142.	Wrocław Oporów pętla tramwajowa i Wrocław Zachodni stacja PKP.	Lokalizacje ujęte w propozycjach UM. W odniesieniu do pętli tramwajowej Oporów – wybudowano dwa parkingi „Parkuj i jedź” – wewnątrz pętli oraz w rejonie Cmentarza Żołnierzy Włoskich. Lokalizacja przy stacji kolejowej Wrocław Zachodni ujęta w propozycjach UM.
143.	Rondo w Łanach.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnow-Wschód przy granicy Wrocławia.
144.	Aktualnie istniejąca pętla na Sępolnie lub przy stadionie.	Lokalizacja szczegółowa. Założono, że chodzi o Stadion Olimpijski. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
145.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
146.	Strachocin przystanek DK nowo budowany.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. W rejonie osiedla Strachocin planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnow-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław

		Wojnów. Planowany jest również nowy przystanek Wrocław Strachocin.
147.	Kiełczów.	Lokalizacja ogólna. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej.
148.	Z mojego doświadczenia wiem, że przydałby się parking przy pętli na Sępolnie (sama korzystam z parkingu przy bocznym wejściu do stadionu, aby przesiąść się z auta do tramwaju; robi tak razem ze mną co najmniej kilkanaście osób każdego dnia).	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
149.	Okolice Pętli Wojnów – miałyby to sens, gdyby częściej kursowały autobusy 115 i były w stanie pomieścić więcej pasażerów. Obecnie te autobusy są tak przeładowane, że niekiedy nie da się do nich wsiąść już na przystanku Magellana.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
150.	Wojnów pętla.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
151.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla

		Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
152.	Pętla Klecina.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
153.	Pętla Sępólno oraz pętla Biskupin – w tym momencie są to dobre miejsca przesiadkowe, ale niestety nie ma możliwości zostawienia samochodu inaczej, niż zastawiając miejsca przy pobliskich budynkach.	Lokalizacja szczegółowa. Pętla Sępólno: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępólna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry). Pętla Biskupin: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej do Bartoszewic, nowe przystanki powstaną tak blisko miejsca zamieszkania, że nie będzie konieczny dojazd do nich samochodem.
154.	Pętla Sępólno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępólna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
155.	Może odnowienie istniejącego "dzikiego" parkingu Na Grobli, który jest w opłakanym stanie? Wiele ludzi jeździ obwodnicą przez Blizanowice i dobrym pomysłem byłby parking Na Grobli lub w okolicy.	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż znajduje się w obszarze śródmiejskim.
156.	Linie tramwajowe powinny być pociągnięte pod np. Wschodnią Obwodnicę Wrocławia i tam zbudowane parkingi Parkuj i Jedź z pełną infrastrukturą.	Lokalizacje ogólne.
157.	Czy w związku z budową linii kolejowej 292	Tak, w ramach rewitalizacji linii

	(Wojnów) jest planowany przystanek przy ulicy Zagrodniczej? Ten przystanek byłby kluczowy dla tej części osiedla i parking byłby bardzo przydatny!	kolejowej nr 292 planowana jest budowa przystanku przy ul. Zagrodniczej o nazwie „Wrocław Strachocin”.
158.	Raczej wszystkie zostały uwzględnione na liście.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
159.	Dworzec Główny.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.
160.	Nic	Brak nowych propozycji.
161.	Żadne	Brak nowych propozycji.
162.	Parking w okolicach budowanej w przyszłości pętli tramwajowej na Jagodnie.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
163.	Powiększony parking w okolicy przystanku Wojnów pętla.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
164.	Swojczyce.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
165.	Wokół miasta.	Lokalizacja ogólna.
166.	Ważne, by nowe parkingi pomogły odkorkować północny wschód Wrocławia (Swojczyce, Sołtysowice, Wojnów).	Lokalizacje ujęte w propozycjach UM.
167.	Pętla Sępólno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępólna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).

168.	Obecne propozycje spełniają moje potrzeby.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
169.	Biskupin Bartoszowice Sępolno stacja kolejowa Wrocław Wojnów.	Pętla Biskupin i Bartoszowice: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej do Bartoszowic, nowe przystanki powstaną tak blisko miejsca zamieszkania, że nie będzie konieczny dojazd do nich samochodem. Sępolno: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry). Wrocław Wojnów: lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
170.	Między szkołą SP53 ul. Strachocińska a najbliższą stacją kolejową.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. W rejonie osiedla Strachocin planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
171.	Najważniejsze to dać możliwość ludziom spoza Wrocławia opcję przesiadki na pociąg/SKM w okolicach granic Wrocławia i żeby można tam było bezpiecznie zostawić samochód.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
172.	Ul. Zagrodnicza.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. W rejonie osiedla Strachocin planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie

		istniejącego przystanku Wrocław Wojnów. Planowany jest również nowy przystanek Wrocław Strachocin.
173.	Pętla Biskupin.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej do Bartoszowic, nowe przystanki powstaną tak blisko miejsca zamieszkania, że nie będzie konieczny dojazd do nich samochodem.
174.	Wrocław-Swojec.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM (Wrocław Swojczyce).
175.	Parkingi powinny być lokalizowane na obrzeżach miasta, a nie jak np. przy planowanej pętli tramwajowej Swojczyce, bo to ściągnie ruch samochodów do osiedla, a zadaniem parkingów powinno zatrzymanie aut przed miastem. Dlatego w przypadku Wojnowa powinien być to parking przy obwodnicy lub nawet w samych miejscowościach położonych przy linii kolejowej tj. Dobrzykowice (dla Dobrzykowic i Kamieńca), czy w Nadolicach. Parkingi powinny mieć pojemność tak min. 200–300 aut.	Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
176.	Wrocław Swojczyce.	Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
177.	Stacje kolejowe w obrębie gmin ościennych – to w tych miejscach najwygodniej zostawić auto i szybkim połączeniem kolejowym dojechać do miasta.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
178.	Wszystkie, przy wjeździe do miasta Wrocławia od strony najbardziej zasiedlanych miejscowości pod Wrocławiem.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
179.	Mieszkam na Wojnowie – i te, które są aktualnie projektowane, są wystarczające.	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.

180.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
181.	Okolice Wschodniej Obwodnicy.	Lokalizacja ogólna.
182.	Łany.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowany jest parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia.
183.	Wojnów.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi na osiedlu Wojnów: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
184.	Sensowne mogą być lokalizacje bardziej oddalone od Wrocławia, a nie w samym mieście. Np. w okolicach stacji kolejowej Dobrzykowice czy stacji Smardzów.	Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
185.	Okolice Swojczyc.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
186.	Wojnów.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi na osiedlu Wojnów: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław

		Wojnow.
187.	Rejon AWF.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
188.	Parking w Blizanowicach, gęstsza siatka połączeń.	Lokalizacja ogólna. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
189.	Sępolno.	Lokalizacja ogólna – osiedle. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
190.	Okolice Placu Grunwaldzkiego.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum miasta komunikacją zbiorową.
191.	Okolice Niskich Łąk lub Na Grobli/plac Wróblewskiego, sporo osób się włącza do ruchu właśnie tam.	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż znajduje się w obszarze śródmiejskim.
192.	Sępolno.	Lokalizacja ogólna – osiedle. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
193.	Pętla tramwajowa Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii

		tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
194.	Swojczyce.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM.
195.	Pętla Sępolno	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
196.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
197.	Wrocław Mikołajów.	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż znajduje się w obszarze śródmiejskim. W rejonie stacji Wrocław Mikołajów pozostawiane są samochody przede wszystkim osób realizujących podróż poza Wrocław, nie zaś przesiadki na komunikację zbiorową do centrum miasta.
198.	W pobliżu granic miasta, a nie prawie w środku.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
199.	Plac Dominikański.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.

200.	Obrzeża miasta.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
201.	Pętla Biskupin.	Pętla Biskupin: W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej do Bartoszowic, nowe przystanki powstaną tak blisko miejsca zamieszkania, że nie będzie konieczny dojazd do nich samochodem.
202.	Wojnów.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi na osiedlu Wojnów: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
203.	Parking przy pętli tramwajowej na Sępolnie oraz na Biskupinie (na ul. Olszewskiego).	Lokalizacja szczegółowa. Pętla Sępolno: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry). Biskupin: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej do Bartoszowic, nowe przystanki powstaną tak blisko miejsca zamieszkania, że nie będzie konieczny dojazd do nich samochodem.
204.	Sępolno.	Lokalizacja ogólna – osiedle. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce,

		parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
205.	Zaproponowane lokalizacje są wystarczające	Brak nowych propozycji, opinia pozytywna odnośnie propozycji UM.
206.	Bielany Wrocławskie.	Lokalizacja ogólna – wskazano miejscowość. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
207.	Na granicy z Radwanicami przy wydłużeniu linii tramwajowej.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej.
208.	Dodatkowe linie oprócz obiecannej 146, na Jagodno za linie 9XX	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”. Odpowiedź nie związana z zadaniem pytaniem.
209.	Księża Wielkie, okolice dworca PKP i PKS oraz Świebodzkiego.	Lokalizacje ogólne. Księża Wielkie: lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej. Okolice dworca PKP i PKS oraz Świebodzkiego: lokalizacje szczegółowe. Nie mogą być rozpatrywane, gdyż znajdują się w obszarze śródmiejskim.

210.	Stadion Miejski.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz. Możliwa rozbudowa parkingu od ul. Lotniczej, w rejonie węzła przesiadkowego Wrocław Stadion.
211.	Maślicka/Główna.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja uwzględniona w propozycjach UM w ramach budowy trasy tramwajowej na osiedle Maślice.
212.	Wrocław – Muchobór.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
213.	Przy skrzyżowaniu Maślicka/Rędzicka.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej.
214.	Obrzeża miasta.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
215.	FAT.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Aktualnie trwa realizacja dwóch parkingów „Parkuj i jedź” w rejonie przystanku kolejowego Wrocław Grabiszyn, po północnej i po południowej stronie przystanku i torów kolejowych. Parkingi zostaną oddane do użytku do końca 2018 r.
216.	Żerniki,	Lokalizacje ogólne. Żerniki: lokalizacja może być brana

	Biskupin, centrum Wrocławia w innych kierunkach nie tylko dojazd do Centrum.	pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej. Biskupin: w związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej do Bartoszowic, nowe przystanki powstaną tak blisko miejsca zamieszkania, że nie będzie konieczny dojazd do nich samochodem. Centrum: nie sprecyzowano.
217.	Ul. Grabiszyńska na Gajowicach przy Fadromie od strony torów kolejowych. Koniecznie z nasadzeniami zieleni.	Lokalizacja szczegółowa. Nie może być rozpatrywana, gdyż znajduje się w obszarze śródmiejskim, wyznaczonym obwodnicą śródmiejską.
218.	Definitywnie okolice Kamiennogórskiej po stronie Złotnik. Obawa jest że P+J przy szpitalu będzie non stop zajęty przez osoby odwiedzające szpital.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
219.	W pobliżu zjazdu z obwodnicy 'lotnisko' – jest to węzeł przesiadkowy w kierunku lotniska oraz centrum, ruch jest zwiększony z powodu poprowadzenia tamtędy obwodnicy Leśnicy, w pobliżu skrzyżowania ul Strzegomska/Mińska.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
220.	Stacja Leśnica, ale także z drugiej strony torów. Duży ruch pociągów na tej trasie powoduje, że przejazd jest ciągle zamykany i można się łatwo spóźnić na pociąg, a następnym już nie zdążę.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz.

221.	Wrocław Zakrzów.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
222.	Przystanek autobusowy Wojnów Pętla – miejsce przesiadki z samochodu dla wielu mieszkańców szybko rozwijającej się gminy Czernica.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Planowane są dwa parkingi: parking „Parkuj i jedź” w sąsiedztwie nowego przystanku kolejowego Wrocław Wojnów-Wschód przy granicy Wrocławia (rejon pętli autobusowej) oraz w rejonie istniejącego przystanku Wrocław Wojnów.
223.	Kosmonautów, szpital.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
224.	Stacja Grabiszyn, Żerniki stacja.	Lokalizacje ujęte w propozycjach UM.
225.	Parkingi powinny powstać przy każdej stacji kolejowej, która ma w nazwie "Wrocław" oraz jest przy nich droga wlotowa spod wrocławskich miejscowości. Na dużych osiedlach, gdzie jest pętla tramwajowa oraz droga dojazdowa do miasta.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
226.	Drogi dojazdowe do centrum, gdzie tworzą się największe korki. Rozległe osiedla, gdy dojście piechotą do przystanku zajmuje dużo czasu.	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”.
227.	Przy obecnym stanie komunikacji na obrzeżach żadne.	Brak propozycji lokalizacji parkingu „Parkuj i jedź”.
228.	Pętla Sępolno.	Lokalizacja szczegółowa. W związku z planowanym przedłużeniem linii tramwajowej od Sępolna do osiedla Swojczyce, parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych (po północnej stronie kanałów Odry).
229.	Ul. Kosmonautów – strona południowa.	Lokalizacja ogólna – do doszczegółowienia i dalszych analiz.
230.	Wjazdy do miasta od strony: Oleśnicy, Bielán Wr., Radwanic, budowa przy wjazdach do miasta parkingów oraz komunikacja autobusowa dowożąca do najbliższej pętli	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.

	tramwajowej, bądź stacji PKP.	
231.	Jeżeli powstaną te proponowane, będzie to już duże osiągnięcie. Może pętla Oporów?	Lokalizacje ujęte w propozycjach UM. W odniesieniu do pętli tramwajowej Oporów: wybudowano dwa parkingi „Parkuj i jedź” – wewnątrz pętli oraz w rejonie Cmentarza Żołnierzy Włoskich.
232.	Koło Ronda Pileckiego.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
233.	Brakuje parkingów "Parkuj i jedź" przede wszystkim z dwóch kluczowych kierunków generujących ogromny ruch samochodowy: 1. Kierunek "Bielany Wrocławskie" – możliwa lokalizacja parkingu "Parkuj i jedź" przy stacji kolejowej Wrocław Klecina przy ul. Kobierzyckiej. Ze stacji tej powinien być uruchomiony szybki pociąg do Dworca Głównego oraz tramwaj, który kontynuowałby swój bieg aleją Karkonoską, a dalej ulicą Powstańców Śląskich. 2. Kierunek "Żórawina" – Parking "Parkuj i jedź" powinien być zlokalizowany przy ul. Grota Roweckiego przy granicy miasta. Problemem jest brak linii tramwajowej, która mogłaby być pociągnięta w tym kierunku z Jagodna i odbierać też mieszkańców rozbudowujących się Wojszyc i podwrocławskich osiedli.	Lokalizacje szczegółowe. 1. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej poprzez uruchomienie przewozów kolejowych o dużej częstotliwości. 2. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
234.	FAT.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM. Aktualnie trwa realizacja dwóch parkingów „Parkuj i jedź” w rejonie

		przystanku kolejowego Wrocław Grabiszyn, po północnej i po południowej stronie przystanku i torów kolejowych. Parkingi zostaną oddane do użytku do końca 2018 r.
235.	Okolice szpitala na Borowskiej, Różanka/Karłowice.	Borowska: lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej. Różanka/Karłowice: lokalizacja ogólna – do dalszych analiz. Lokalizacje szczegółowe w rejonie istniejącej komunikacji tramwajowej.
236.	Skrzyżowanie ul. Granicznej i Strzegomskiej.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
237.	Przy pętlach autobusowych.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
238.	Przy zjeździe AOW na Muchobór Wielki.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.

239.	Ul. Obornicka.	Lokalizacja ogólna. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
240.	Okolice parku Tysiąclecia przy zjeździe z A4. Niestety wszystkie obecne tam parking są prywatne i obowiązuje na nich zakaz parkowania poza godzinami otwarcia. np. wcześniej rano lub po 21.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej.
241.	Futura Park – jest sporo przestrzeni w okolicy stacji Shell, odjeżdżają stamtąd 4 autobusy, 1 przystanek dalej już jest Nowy Dwór, Rogowska, rondo często jest zakorkowane.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
242.	Okolice ronda Rotmistrza Pileckiego.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
243.	Brak innych.	Brak nowych propozycji.
244.	Przy pętli Żar.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.

245.	Rejon ul. Zwycięskiej przy linii 285.	Lokalizacja szczegółowa Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej poprzez budowę nowego przystanku kolejowego i uruchomienie przewozów kolejowych o dużej częstotliwości.
246.	Centrum miasta.	Lokalizacja ogólna. Nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum miasta komunikacją zbiorową.
247.	Przy pętli Grabowa.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz.
248.	Grota Roweckiego.	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
249.	Ul. Obornicka, plac Staszica.	Ul. Obornicka: lokalizacja ogólna. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej. Pl. Staszica: lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji

		podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum komunikacją zbiorową.
250.	Parkingi na samej granicy miasta, wraz z zapewnieniem. Odpowiedniej oferty komunikacji zbiorowej: 1. wylot na Mokronos Dolny/węzeł Wrocław Zachód, 2. wylot na Smolec (ul. Żwirki i Wigury), 3. wylot na Środę Śląską (w rejonie skrzyżowania obwodnicy Leśnicy z 94), 4. wylot na Kielczów (rejon cmentarza), 5. wylot na Żerniki Wrocławskie/Strzelin (rejon skrzyżowania z Wschodnią Obwodnicą Wrocławia), 6. wylot na Bielany Wrocławskie (rejon Auchan).	Lokalizacje mogą być brane pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
251.	Dworzec Główny.	Lokalizacja szczegółowa, jednak nie może być rozpatrywana jako potencjalna dla realizacji podróży w formule „Parkuj i jedź”. Propozycja sprzeczna z ideą przesiadek i dojazdu do centrum miasta komunikacją zbiorową.
252.	Pytanie jest obowiązkowe, a ciężko mi się wypowiadać co do innych części miasta, dlatego wypowiem się na temat Leśnicy: budowa parkingów przy stacji na Leśnicy to świetny pomysł, ponieważ obecnych parkingów jest zdecydowanie za mało, a im więcej aut zostanie tutaj, tym mniej wjedzie na Średzką/Kosmonautów i tym samym do miasta.	Lokalizacja ujęta w propozycjach UM.
253.	Przy nowej pętli tramwajowej na Psim Polu w rejonie skrzyżowania Kielczowska/Litewska. Na Maślicach przy nowej stacji kolejowej przy ul. Główniej. Na Osiedlu Sobieskiego przy nowej stacji kolejowej i/lub nowej pętli tramwajowej. Przy Koronie przy nowej linii	Lokalizacja szczegółowa. Lokalizacja może być brana pod uwagę w przyszłości, jednakże jedynie w przypadku powstania istotnie atrakcyjniejszej, niż obecnie oferty komunikacji zbiorowej np. poprzez

	tramwajowej.	budowę linii tramwajowej lub wydzielonej jezdni dedykowanej wyłącznie komunikacji autobusowej.
254.	Pawłowice.	Lokalizacja ogólna – osiedle. Aktualnie wybudowano i oddano do użytku parking przy przystanku Wrocław Pawłowice przy linii kolejowej do Trzebnicy.
255.	Okolice Stadionu Miejskiego (przy czym P&R musiałby być stały, a nie niedostępny w trakcie imprez masowych na Stadionie, zaś wszystkie tramwaje obecnie kończące bieg powinny dojeżdżać do przystanku Stadion, konieczna zatem byłaby budowa pętli, krańcówki czy podobnych rozwiązań).	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz. Możliwa rozbudowa parkingu od ul. Lotniczej w rejonie węzła przesiadkowego Wrocław Stadion.
256.	Na rogatkach Wrocławia. Zakaz wjazdu do miasta aut niezarejestrowanych we Wrocławiu.	Lokalizacje ogólne.
257.	Okolice ul. Złotnickiej, ze względu na rozbudowę osiedla na Złotnikach.	Lokalizacja szczegółowa – do dalszych analiz.
258.	Należy się skupić na najbardziej zakorkowanych regionach miasta tj. okolice Zwycięskiej oraz Kosmonautów.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.
259.	Wybrana jest optymalna.	Brak nowych propozycji.
260.	Proponuję utworzyć Parking Park and Ride przy stacji Wrocław Żerniki, przy czym parking powinien być posadowiony od strony północnej (z kierunku Złotniki). W chwili obecnej parking jest po drugiej stronie, a przed przejazdem tworzą się bardzo długie kolejki samochodów. Po przejechaniu przez przejazd rano (po ok. 20 minutach) kierowcom nie opłaca się parkować po drugiej stronie i iść na pociąg (notabene trzeba byłoby by dotrzeć w rejon przejazdu ok. 25 minut przed przyjazdem pociągu, aby przejechać, zaparkować i wrócić na stację). Gdyby istniał parking po drugiej stronie, zamiast czekać 20 minut na przejazd można byłoby zostawić samochód i jechać np	Lokalizacja do dalszych analiz.

	pociągiem.	
261.	Miejsca, gdzie najczęściej się przesiadamy.	Lokalizacje ogólne. Zasada akceptowana i stosowana w analizach lokalizacji.

WNIOSKI

1. W 261 odpowiedziach ankietowych przedstawiono łącznie **296** uwag związanych z problematyką dotyczącą parkingów „Parkuj i jedź”. Łącznie w **231** ankietach zgłoszono szczegółowe (156) lub orientacyjne (75) propozycje lokalizacji parkingów „Parkuj i jedź”. **32** ankiety zawierały propozycje zasad, jakimi należy kierować się przy ustalaniu lokalizacji, zaś w **33** przypadkach udzielane odpowiedzi dotyczyły zagadnień natury ogólnej lub były uwagami niezwiązanymi z tematem parkingów „Parkuj i jedź”.
2. Do zgłoszonych 296 uwag UM Wrocławia ustosunkował się w następujący sposób:
 - A) zgłoszone **231** szczegółowych lub ogólnych propozycji lokalizacji parkingów:
 - postulat uwzględniony w stanowisku UM – **69** przypadków;
 - postulat uwzględniony, jednak w nieco odmiennej lokalizacji – **37** przypadków;
 - postulat planowany do uwzględnienia w przyszłości – **16** przypadków;
 - postulat do przyszłej analizy, po zmianie uwarunkowań – **74** przypadki;
 - postulat niezaakceptowany (lokalizacje w ścisłym centrum Wrocławia, nierealizujące założeń „Parkuj i jedź”) – **35** przypadków;
 - B) postulowane **32** zasady, zgodnie z którymi należy analizować, a następnie realizować inwestycje związane z budową parkingów przesiadkowych:
 - proponowane zasady lokalizacji są w pełni akceptowane – **12** przypadków;
 - proponowane zasady są akceptowane po ich doprecyzowaniu – **20** przypadków;
 - C) zgłoszone **33** uwagi i odpowiedzi nie dotyczące tematyki „Parkuj i jedź”:
 - zgłoszone uwagi przyjęto do wiadomości.
3. Respondenci, w udzielanych odpowiedziach za najczęściej proponowane lokalizacje parkingów „Parkuj i jedź” uznawali:
 - lokalizacje na wjeździe do Wrocławia z kierunku Czernicy, Dobrzykowic (wschodnie granice Wrocławia, rejon Ronda ks J. Popiełuszki, Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, pętla autobusowa Wojnów, lokalizacje na osiedlach Wojnów, Strachocin, Swojczyce);

- lokalizacje na wjeździe do Wrocławia z kierunku Środy Śląskiej (zachodnie granice Wrocławia, osiedle Leśnica, Złotniki, stacja kolejowa Wrocław Leśnica, ul. Kosmonautów);
- lokalizacje w rejonie osiedla Sępolno i znajdującej się tam pętli tramwajowej.

Postulaty te wynikają z faktu, że na powyższych kierunkach mamy do czynienia z największym zatłoczeniem komunikacyjnym, a więc z istotnym wydłużeniem czasu dojazdu do miejsc pracy czy nauki. To rodzi w mieszkańcach naturalną potrzebę skrócenia czasu podróży do centrum, uniknięcia korków, zminimalizowania trudności z dojazdem, zwiększenia komfortu podróżowania do centrum miasta. Jest to uzasadnienie dla składanych propozycji lokalizacji „Parkuj i jedź”.

4. Wskazane powyżej postulaty mieszkańców w dużej mierze znajdują odzwierciedlenie w analizach miasta i propozycjach lokalizacji parkingów, które zostały poddane ocenie mieszkańców w przeprowadzonych konsultacjach społecznych.

Wśród analizowanych propozycji rozwoju systemu „Parkuj i jedź” znalazły się chociażby parkingi wzdłuż rewitalizowanej linii kolejowej nr 292 z kierunku Jelcz Miłoszyce (parkingi w rejonie nowych przystanków: Wrocław Wojnów–Wschód, Wrocław Popiele, parkingi w rejonie istniejących przystanków: Wrocław Wojnów, Wrocław Kowale, czy Wrocław Swojczyce) czy też parkingi w rejonie pętli tramwajowej Leśnica (parking istniejący), przy stacji kolejowej Leśnica (2 propozycje), a także wzdłuż ul. Kosmonautów (2 istniejące parkingi i 2 propozycje).

W przypadku osiedla i pętli Sępolno przedstawiane przez UM Wrocławia propozycje również wychodzą naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, jednakże w przedstawianych w materiałach konsultacyjnych lokalizacjach przyjęto założenie, że w związku z planowanym wydłużeniem trasy tramwajowej od pętli Sępolno do osiedla Swojczyce parkingi planowane są w sąsiedztwie nowych przystanków tramwajowych po północnej stronie kanałów Odry.

5. Warte odnotowania są, zgłoszone w kilkunastu przypadkach, propozycje budowy parkingów "Parkuj i jedź" w centrum Wrocławia. Świadczą one o być może niedostatecznym wyjaśnieniu mieszkańcom opisywanej idei podróży łączonych (samochód + komunikacja zbiorowa) i w konsekwencji, braku pełnego zrozumienia idei parkingów przesiadkowych, zgodnie z którą podróż do centrum powinna się odbywać z wykorzystaniem transportu publicznego, a nie indywidualnego. Propozycje te wskazywać mogą jednak na inny problem, jakim jest deficyt miejsc postojowych w centrum miasta, który jest przecież jednym z argumentów przemawiających za korzystaniem z parkingów „Parkuj i jedź”.

4. Jakie czynniki zachęca Panią/Pana do korzystania z parkingów „Parkuj i jedź”?

W **337** ankietach udzielono odpowiedzi na pytanie dotyczące czynników, które stanowią zachętę do korzystania z parkingów „Parkuj i jedź”. Odpowiedzi te zawierały w sumie **453** zgłoszenia czynników, konkretnych odpowiedzi. Wymieniane w odpowiedziach czynniki podzielono na kilka kluczowych kategorii, dzięki czemu możliwa była ich analiza i ocena.

Wśród kategorii tych wyróżniono 3 główne grupy czynników:

- czynniki związane z parkingami;
- czynniki związane z komunikacją zbiorową;
- korzyści ekonomiczne;

pozostałe zaliczając do grupy "inne".

W głównych grupach natomiast dokonano podziału szczegółowego. W grupie pierwszej wyodrębniono 6 podgrup, w grupie drugiej 3 podgrupy czynników, zaś w grupie 3 dodatkowe 2 podgrupy. Łącznie wskazano na 11 podgrup czynników zachęcających do korzystania z parkingów „Parkuj i jedź”.

Lista zawierająca wszystkie grupy i podgrupy odpowiedzi, a także dane dotyczące częstości występowania poszczególnych czynników w odpowiedziach ankietowych zawarte są w poniższej tabeli, która prezentuje wyniki zbiorcze. Szczegółowa tabela z wszystkimi odpowiedziami została zamieszczona jako załącznik do niniejszego raportu.

Lp.	GRUPY CZYNNIKÓW – PODZIAŁ	Liczba odpowiedzi w ankietach	Udział %
I.	CZYNNIKI ZWIĄZANE Z PARKINGAMI		
1.	Lokalizacja / bliskość pętli i przystanków komunikacji zbiorowej / dobre skomunikowanie z przystankami komunikacji zbiorowej / bliskość miejsca zamieszkania	78	17,2
2.	Istnienie parkingów / wielkość parkingu / dostępność miejsc na parkingu / brak konieczności szukania miejsca na parkingach w centrum miasta	67	14,8
3.	Standard parkingu / wyposażenie parkingu: monitoring oświetlenie / parking rowerowy / ścieżka rowerowa / biletomat / tablice DIP / ścieżka rowerowa / równa nawierzchnia / zieleń / oznakowanie / szlabany	37	8,2
4.	Bezpieczeństwo na parkingu	14	5,5
5.	Dostępność parkingu / łatwy dojazd / komfortowy wjazd	8	
6.	Infrastruktura towarzysząca na parkingu (sklepy/usługi)	3	
PODSUMA		207	45,7
II.	CZYNNIKI ZWIĄZANE Z KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ		
7.	Częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej	66	14,8
8.	Standard komunikacji zbiorowej / szybkość / punktualność / czystość / klimatyzacja/ bezpieczeństwo w pojazdach / integracja biletowa / priorytet dla komunikacji / stan torowisk	54	11,8
9.	Oferta komunikacji zbiorowej / różnorodność środków transportu / duża liczba linii / atrakcyjność połączeń / dostępność miejsc w pojazdach	47	10,3
PODSUMA		167	36,9
III.	KORZYŚCI EKONOMICZNE		
10.	Darmowe parkowanie / brak opłat na parkingach dla posiadaczy biletów komunikacji zbiorowej / niższe opłaty za parkowanie dla pasażerów komunikacji zbiorowej	57	12,6
11.	Darmowa komunikacja zbiorowa / niższe opłaty za przejazdy komunikacją zbiorową dla użytkowników parkingów	11	2,4
PODSUMA		68	15,0
IV.	INNE	11	2,4
SUMA		453	100

WNIOSKI

1. Jako czynniki zachęcające do korzystania z parkingów „Parkuj i jedź” uczestnicy konsultacji najczęściej wskazywali na:

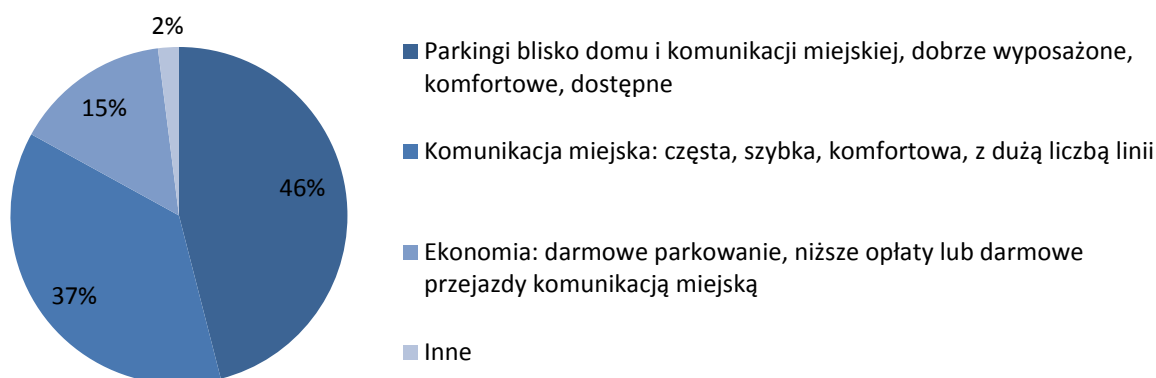
- lokalizację parkingu, bliskość pętli i przystanków komunikacji zbiorowej (**78**);
- istnienie parkingów, wielkość parkingu, dostępność miejsc na parkingu (**67**);
- częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej (**66**).

Te trzy wymienione czynniki są w opinii mieszkańców kluczowe dla dokonania decyzji czy skorzystać z systemu „Parkuj i jedź” w codziennych podróżach do miejsc pracy czy nauki.

2. Ważny dla mieszkańców jest także aspekt ekonomiczny wprowadzanego systemu tj. zasada bezpłatnego parkowania na parkingach „Parkuj i jedź” (**57**).

3. Trzecią istotną grupę czynników zachęcających do proponowanych rozwiązań stanowią elementy jakościowe takie jak:

- standard komunikacji zbiorowej (**54**);
- atrakcyjna oferta komunikacji zbiorowej (**47**);
- standard parkingów (**37**).



Wszystkie wymienione elementy należy bezwzględnie brać pod uwagę w analizach związanych z rozbudową systemu „Parkuj i jedź” we Wrocławiu, gdyż warunkują one zapewnienie niezbędnego popytu na oferowaną usługę.

Ponadto dość licznie (**85**) w ankietach przedstawiano jeden aspekt traktując go jako argument przemawiający „za” korzystaniem z systemu „Parkuj i jedź” – mianowicie korki na wlotach do miasta, w centrum lub długi czas dojazdu do miejsca pracy/nauki. Nie włączono go jednak do powyższej tabeli, ponieważ nie może być traktowany jako czynnik zachęcający do korzystania z parkingów typu „Parkuj i jedź”.

4 | SPOTKANIE KONSULTACYJNE

Podczas spotkania zgłoszono konkretne postulaty dotyczące istniejących oraz nowych parkingów „Parkuj i jedź” oraz szereg uwag ogólnych i szczegółowych odnoszących się do omawianej tematyki.

Lp.	Uwagi	Odpowiedź UM
1	Parking przy Marino jest bardzo potrzebny.	Uwaga uwzględniona Istnieje parking przy CH Marino, który pełni funkcję parkingu „Parkuj i jedź”. W analizach uwzględniono dodatkowe propozycje lokalizacji parkingów w rejonie pętli Poświętne oraz w rejonie skrzyżowania ulic Żmigrodzka – Wołowska.
2	Z perspektywy Sołtysowic lepszy jest parking przy Marino, niż Wołowskiej.	Uwaga uwzględniona
3	Mankamenty parkingu przy Marino: - o godzinie 9 kończy się zwiększony ruch tramwajowy; - organizacja ruchu utrudnia wydostanie się.	Uwaga uwzględniona Możliwości wydłużenia szczytu porannego w komunikacji tramwajowej oraz korekt organizacji ruchu na wyjeździe z parkingu zostaną poddane analizie.
4	Parking przy Marino (już powstały) powinien być bardziej intuicyjny i wygodniejszy do korzystania dla mieszkańców.	Uwaga nieuwzględniona Przyjęto uwagę do wiadomości, jednakże parking ten nie jest zarządzany przez Miasto, znajduje się na terenie należącym do CH Marino.
5	Ankieta – za dużo pól obowiązkowych.	Uwaga uwzględniona Po spotkaniu zrezygnowano z obowiązkowego wypełniania części pytań w ankiecie.
6	Parking przy Fieldorfa znajdują się po złej stronie torów.	Uwaga nieuwzględniona Parking na mapie udostępnionej w ramach konsultacji został oznaczony właściwie tj. zgodnie z aktualnymi planami Miasta.

7	Pętla Krzyki – parking powinien być usytuowany w innym miejscu w okolicy ul. Karkonoskiej, tj. dalej od centrum	Uwaga uwzględniona częściowo Parking w rejonie ul. Karkonoskiej byłby pożądanym, gdyby w jego sąsiedztwo doprowadzone były atrakcyjne linie komunikacji zbiorowej - na razie nie ma takich planów. Symbolicznie oznaczona na mapie lokalizacja w rejonie pętli Krzyki jest lokalizacją pożądaną, gdyż pętla Krzyki stanowi istotny węzeł przesiadkowy dla mieszkańców południowych osiedli Wrocławia. Dla osiągnięcia pełnej funkcjonalności tego węzła wskazana byłaby lokalizacja dodatkowego, oprócz istniejących dwóch małych parkingów przy ul. Waligórskiego, parkingu „Parkuj i jedź”.
8	Planowanie parkingów wielopoziomowych (zaoszczędzenie miejsca, np. na tereny zielone).	Uwaga uwzględniona częściowo Obecnie są analizowane możliwości budowy parkingów kubaturowych, wielopoziomowych na terenach miejskich, w których obiekty takie byłyby wskazane z punktu widzenia funkcjonalnego oraz dopuszczalne planistycznie. Jednakże przyjęto założenie generalne, iż Miasto buduje w pierwszej kolejności parkingi terenowe, co ma uzasadnienie zarówno funkcjonalne, przestrzenne, jak i ekonomiczne.
9	Budowa dużych parkingów wymaga dokładnego planowania przestrzennego (rozłożenia miejsc, lokowania w pobliżu pętli tramwajowych i autobusowych, wprowadzenia sprawnego systemu wjazdów i wyjazdów z parkingu).	Uwaga uwzględniona Realizacja każdej inwestycji związanej z budową parkingu „Parkuj i jedź” poprzedzona jest etapem planowania, w ramach którego przeprowadzane są analizy wielokryterialne. W analizach tych brane są pod uwagę m.in. opisywane w uwadze czynniki a zatem odległość planowanego parkingu od pętli i przystanków komunikacji zbiorowego czy uwarunkowania związane z istniejącym układem drogowym.
10	Stacja Sołtysowice – brak parkingu, jak i stojaka rowerowego.	Uwaga uwzględniona częściowo Analizowane są możliwości budowy parkingu

		w rejonie tego przystanku kolejowego. Kluczowe jest wskazanie terenu, który mógłby być przeznaczony na funkcje parkingowe. Potrzeba ulokowania na przystanku kolejowym stojaków rowerowych zostanie zgłoszona zarządy terenu kolejowego.
11	Przy budowie parkingów pozostawiać rezerwy przestrzeni pod przyszłą rozbudowę.	Uwaga uwzględniona Parkingi planowane są do realizacji etapowo, zatem brana jest pod uwagę możliwość ich dalszej rozbudowy w przypadku dużego popytu na miejsca postojowe na parkingach "Parkuj i jedź".
12	Oprócz budowy parkingu zadbać również o połączenia z węzłami przesiadkowymi (budowa chodników, sygnalizacji świetlnych).	Uwaga uwzględniona W ramach budowy parkingów, realizowana jest również infrastruktura towarzysząca tj. dojścia piesze, drogi rowerowe, parkingi Parkuj rower i jedź itp.
13	Propozycja budowy parkingów wewnątrz pętli (na przykładzie pętli Oporów).	Uwaga uwzględniona Analizowana jest możliwość budowy parkingów wewnątrz pętli. Zaproponowano np. lokalizację parkingu na pętli Klecina, czy na pętli przy ul. Rogowskiej (nowa pętla autobusowo-tramwajowa).
14	Usytuowanie parkingów w miejscach przyległych do węzłów przesiadkowych.	Uwaga uwzględniona Podstawową cechą parkingów "Parkuj i jedź" jest ich lokalizacja w pobliżu węzłów przesiadkowych, dzięki czemu możliwa jest realizacja idei „Parkuj i jedź”.

5 | PODSUMOWANIE

Spośród propozycji lokalizacji parkingów Parkuj i jedź, przedstawionych do konsultacji, uczestnicy za najbardziej atrakcyjne uznali:

- **A1 – Wrocław Leśnica;**
- **B1 – rejon skrzyżowania ul. Kosmonautów/Kamiennogórska;**
- **A10 – Wrocław Wojnów Wschód;**
- **B3 – pętla Kromera;**
- **B7 – pętla Kowale;**
- **A11 – Wrocław Wojnów;**
- **C3 – rejon pętli Swojczyce przy ul. Swojczyckiej (w przyszłości);**
- **C4 – skrzyżowanie ul. Swojczycka/Mydlana (w przyszłości);**
- **C7 – rejon pętli Maślice przy ul. Królewieckiej (w przyszłości).**

Te same propozycje zostały wskazane jako priorytetowe do wykonania w następującej kolejności:

1. **A1 – Wrocław Leśnica;**
2. **A10 – Wrocław Wojnów Wschód;**
3. **B1 – rejon skrzyżowania ul. Kosmonautów/Kamiennogórska;**
4. **B3 – pętla Kromera;**
5. **B7 – pętla Kowale;**
6. **A11 – Wrocław Wojnów;**
7. **C3 – rejon pętli Swojczyce przy ul. Swojczyckiej;**
8. **C4 – skrzyżowanie ul. Swojczycka/Mydlana;**
9. **C7 – rejon pętli Maślice przy ul. Królewieckiej.**

Również w swoich propozycjach i opiniach te kierunki były wskazywane jako priorytetowe, przeważały bowiem:

- propozycje na wjeździe do Wrocławia z kierunku Czernicy, Dobrzykowic (wschodnie granice Wrocławia, rejon Ronda ks J. Popiełuszki, Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, pętla autobusowa Wojnów, lokalizacje na osiedlach Wojnów, Strachocin, Swojczyce);
- propozycje na wjeździe do Wrocławia z kierunku Środy Śląskiej (zachodnie granice Wrocławia, osiedle Leśnica, Złotniki, stacja kolejowa Wrocław Leśnica, ul. Kosmonautów);
- propozycje w rejonie osiedla Sępolno i zlokalizowanej tam pętli tramwajowej.

Podczas planowania rozwoju systemu „Parkuj i jedź” powyższe wskazania będą jedną z ważniejszych wskazówek przy decydowaniu o wyborze kolejno wykonywanych lokalizacji.

Zastrzegając jednak, że ostateczny wybór to wypadkowa wielu czynników, które niejednokrotnie wstrzymują realizację konkretnej lokalizacji.

Jako czynniki zachęcające do korzystania z parkingów „Parkuj i jedź” uczestnicy konsultacji najczęściej wskazywali na:

- lokalizację parkingu, bliskość pętli i przystanków komunikacji zbiorowej;
- istnienie parkingów, wielkość parkingu, dostępność miejsc na parkingu;
- częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej.

Te trzy wymienione czynniki są w opinii mieszkańców kluczowe dla dokonania decyzji, czy skorzystać z systemu „Parkuj i jedź” w codziennych podróżach do miejsc pracy czy nauki.

Warto również wskazać, że nie mniej ważny dla mieszkańców jest aspekt ekonomiczny:

- darmowe parkowanie na parkingach „Parkuj i jedź”;
- standard komunikacji zbiorowej;
- atrakcyjna oferta komunikacji zbiorowej;
- standard parkingów.

Są to elementy, które bezwzględnie będą brane pod uwagę w analizach związanych z rozbudową systemu „Parkuj i jedź” we Wrocławiu.

Opisane wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych będą istotne dla podejmowania dalszych kroków w projekcie rozbudowy systemu „Parkuj i jedź” we Wrocławiu. Kolejne działania UM Wrocławia polegać będą przede wszystkim na:

- przeprowadzeniu dodatkowych analiz lokalizacji parkingów zaproponowanych w ankietach;
- ustaleniu kolejności przygotowania i realizacji poszczególnych obiektów „Parkuj i jedź”;
- ostatecznym wyborze, przy uwzględnieniu efektów konsultacji, lokalizacji do dalszych prac przygotowawczych w ramach II Etapu projektu „Budowa systemu Parkuj i jedź we Wrocławiu”, planowanego do realizacji w latach 2019–2021;
- opracowaniu studium wykonalności projektu „Budowa systemu Parkuj i jedź we Wrocławiu – Etap II”, w którym wzięte będą pod uwagę wnioski z konsultacji.

Propozycje kolejnych lokalizacji parkingów „Parkuj i jedź” zgłoszone przez mieszkańców w ramach konsultacji będą również wykorzystane jako materiał pomocniczy do szerszych analiz związanych z systemem „Parkuj i jedź” w Aglomeracji Wrocławskiej.

6 | ZAŁĄCZNIK

Zestawienie odpowiedzi do pytania nr 4 ankiety: Jakie czynniki zachęcają Panią/Pana do korzystania z parkingów „Parkuj i jedź”?

1.	Odpowiednia ilość miejsc parkingowych.
2.	Korki (głównie przy wyjeździe ze Stabłowic od ul. Fieldorfa/Kosmonautów).
3.	Bliskość miejsca zamieszkania.
4.	Odpada mi problem z zaparkowaniem auta w centrum. Stojąc w korkach mogę czytać.
5.	1. Automat na bilety kolejowe i miejskie. 2. Częste połączenia z centrum miasta. 3. Priorytet dla komunikacji miejskiej w dojeździe do centrum. 4. Kryta wiata na rower z zamontowaną tam kamerą. 5. Ścieżki rowerowe w okolicy parkingu. 6. Oświetlenie parkingu. 7. Dużo miejsc postojowych dla rowerów i samochodów.
6.	1. Szybki i bezpieczny transport miejski 2. Oświetlone parkingi 3. Monitorowane parkingi 4. Patrole służb mundurowych w rejonie parkingów i na parkingach 5. Wjazd tylko i wyłącznie na podstawie biletów komunikacji miejskiej 6. Aplikacja informująca o wolnych miejscach na parkingach.
7.	Bliskość pętli autobusowej i tramwajowej- zostawiam auto i zaraz obok przesiadam się w MPK. Korzystne ceny - parking za free za zakup biletu całodobowego albo niższa cena za zakup biletów MPK. By opłacało się kierowcom zostawienie auta na P&J i korzystanie z MPK.
8.	Częstotliwość kursów - aktualnie autobusy miejskie jeżdżą grupami w odstępie maksymalnie kilku minut od siebie a na następne kursy trzeba czekać nawet ponad pół godziny.
9.	1. Możliwość przesiadki na tramwaj lub pociąg. 2. Po przesiadce na środek transportu publicznego szybki dojazd do centrum miasta lub dużego węzła komunikacyjnego w pobliżu centrum (pl. Grunwaldzki, pl. Dominikański, pl. Jana Pawła II, Dworzec Główny, etc.)
10.	Darmowe parkingi.
11.	Krótszy czas dojazdu niż samochodem, niska cena.
12.	Nie trzeba daleko iść do tramwaju lub autobusu. Czy pociągu, jak na razie nie ma obowiązku posiadania UrbanCard, i bardzo dobrze, bo jak chcę korzystać z biletów jednorazowych to nie mogę zaparkować na Park and Ride?

13.	Jadę do miasta ze wsi , zostawiam auto wsiadam do pociągu tramwaju autobusu i jadę. Jeśli cały proces czasu połączenia będzie dłuższy o więcej niż 10 min to wole jechać autem w korku jak dotychczas. Do tego dochodzi częstotliwość kursowania i atrakcyjność godzin połączeń.
14.	Szybszy dojazd, mniej korków, krótszy czas przejazdu.
15.	Czas, który tracę na przejazd przez miasto samochodem i niezależność linii tramwajowych od korków na ulicach, a co za tym idzie – zysk na czasie.
16.	Zmiana trasy linii tramwajowej nr 31, tak aby dojeżdżała do pl. Dominikańskiego albo chociaż do Rynku.
17.	Darmowy bilet MPK w przypadku płatnych parkingów.
18.	Darmowe lub nisko płacone abonamentowe.
19.	Wygoda przesiadki (częste kursowanie pociągu/tramwaju), czas dojazdu, niższa cena niż dojazd autem.
20.	Tania, wygodna, klimatyzowana, punktualna komunikacja miejska.
21.	Ich powstanie, większa niż symboliczna ilość miejsc parkingowych, oświetlenie w nocy.
22.	W pierwszej kolejności ich powstanie, tam gdzie nie istnieją dość niewielka odległość do przystanków/stacji kolejowych, czy pętli tramwajowych, liczba miejsc parkingowych większa niż "symboliczna", oświetlenie w nocy.
23.	Ilość dostępnych linii.
24.	Ilość linii na jakie mogę się przesiąść.
25.	Parking przy obwodnicy wschodniej Wrocławia przy Wojnowie, tak abym nie musiał wjeżdżać autem do Wrocławia oraz oczywiście dobra komunikacja połączona z tym. Wydaje mi się, że przesuniecie w tamte rejony pociągu dużo by dało. Nie trzeba by było wjeżdżać do Wrocławia, natomiast teraz trzeba. Dodatkowo parking obok przystanku PKP na Wojnowie, przystanek jest od dwóch lat, a parkingu ciągle nie ma.
26.	Miejsce na parkingu. Stacja roweru miejskiego w bliskim sąsiedztwie parkingu.
27.	Łatwa dostępność miejsc, pewność iż znajdę wolne miejsce, bliskość przesiadki.
28.	Dogodne i częste połączenia komunikacji miejskiej i kolejowej. Obecnie wybieram samochód od początku do końca trasy, bo ilość połączeń kolejowych, z których mogłabym korzystać jest bardzo uboga i jeśli przegapiłabym 1 pociąg to musiałabym czekać 2 h.
29.	Oszczędności na paliwie i stanie w korkach.
30.	Tłok w centrum miasta.
31.	Szybki transport komunikacją miejską w centrum i brak tracenia czasu w korkach.
32.	Dobra oferta komunikacji zbiorowej z tego parkingu.
33.	Połączenie biletu parkingowego z 24-godzinnym biletem na komunikację miejską.
34.	Punktualność komunikacji.
35.	Rozbudowana sieć połączeń. W szczególności w zachodniej części miasta (Marszowice).

36.	Łatwość parkowania, dojazd bez korka.
37.	Bardzo duże parkingi na obrzeżach Częsta komunikacja kolejowa w obrębie miasta.
38.	Możliwość omijania korków transportem publicznym, w szczególności transportem szynowym. Możliwość dostania się do pracy szybciej niż samochodem. Możliwość dojazdu do pracy bez przesiadek lub z jedną przesiadką.
39.	Komunikacja szynowa omijająca korki. Gęsta sieć komunikacji publicznej pozwalająca przejechać na zadane miejsce bez przesiadki lub z jedną przesiadką w czasie porównywalnym lub krótszym niż samochodem. Darmowy transport publiczny.
40.	Bliskość parkingu i częstotliwość kursów pociągu.
41.	Dostępność komunikacji i jej duża częstotliwość.
42.	Dobrze skomunikowane autobusy, tramwaje, pociąg. Tak aby podróż była porównywalnie atrakcyjna dla dojazdu z obrzeży miasta. Części Wojnow. Przystanek początkowy pociągu na Wojnowie powinien być razem z parkingiem umieszczony przy obwodnicy, a nie przy szkole podstawowej, gdzie robi się zator z rana.
43.	Liczba miejsc parkingowa pozwalająca zaparkować w każdej chwili. Częste i dobrze zorganizowane połączenia komunikacji miejskiej.
44.	Wolne miejsca parkingowe w pobliżu. Przystanków komunikacji zbiorowej; łatwy wjazd na parking i wyjazd z parkingu.
45.	Nie lubię stać w korkach.
46.	Odpowiednio duży parking.
47.	Bliskość komunikacji.
48.	Pozostawienie auta w bezpiecznym miejscu, nie szukanie odpowiedniego miejsca parkingowego tylko postój w wyznaczonym miejscu, przesiadka do komunikacji zbiorowej to spowoduje zmniejszenie się korków i szybsza jazda z/do pracy/domu.
49.	Szybki transport, wygodna przesiadka, tak żebym nie musiał marnować czasu, bezwzględny priorytet dla komunikacji zbiorowej (nie skorzystam z P+R jeśli autem będę mógł wygodniej niż komunikacją dojechać do celu).
50.	Darmowy postój. Przesiadka w tramwaj.
51.	Częstotliwość kursowania, szybkość dojazdu do docelowego miejsca.
52.	Duży wybór linii autobusowych lub tramwajowych, duży parking.
53.	1. Bezpieczeństwo pozostawionego na parkingu samochodu – Parking oświetlony, monitorowany. 2. Miejsce oczekiwania na komunikację zbiorową zadane, osłonięte od wiatru.
54.	Odpowiednia dla mnie lokalizacja i darmowy postój.
55.	Darmowy parking + szybki dojazd do centrum.
56.	1. Łatwość dojazdu samochodem do parkingu P+R oraz stanowiska dla rowerów (również miejskich), wybudowane na tych parkingach. 2. Sprawny transport miejski odbierający pasażerów z parkingu P+R – odjazdy max. co

	10 minut.
57.	Możliwość przesiadki na komunikację miejską kursującą bez opóźnień.
58.	1)Poprawa stanu torowisk 2) utworzenie nowych stacji kolejowych na terenie Wrocławia np. Wrocław – Karłowice, Wrocław Złotniki, itp. i połączenie ich z parkingami P&R 3) Rozbudowa linii tramwajowych
59.	Nic mnie nie zachęci, ponieważ uwielbiam motoryzację i jazdę samochodem. Ale może inni ludzie się przesiada do publicznego złomu.
60.	Szybkość transportu do centrum.
61.	Większa częstotliwość tramwajów i autobusów - w obecnej chwili wybieram samochód bo komunikacja zbiorowa jest maksymalnie przeładowana.
62.	Regularny rozkład jazdy, szybszy dojazd do centrum, niższe koszty.
63.	1. Powiązanie parkingu z zintegrowanym biletem pociąg/tramwaj/autobus w cenie, 2. Dostępność miejsc parkingowych, 3. Wprowadzenie opłat za wjazd do ścisłego centrum miasta, 4. Podwyższenie stawek za parkowanie w SPP i rozszerzenie SPP., 5. Większa ilość połączeń tramwajowych/kolejowych z pętli/przystanków znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie parkingów.
64.	Wygodny dojazd.
65.	Darmowy parking.
66.	Mniejsze korki kiedy dużo osób będzie z tego korzystało. Mam też nadzieję że komunikacja będzie jeździła częściej, bo autobus co 15 minut raczej nie zachęci nikogo do rezygnacji z samochodu.
67.	Więcej miejsca – obecnie na Boguszowskiej cały parking jest codziennie pełny – przydałyby się szlabany otwierane na Urban Card, aby korzystali tylko ci co mają bilet miesięczny.
68.	Odpowiednie godziny odjazdów pociągów lub tramwajów i szybkość dotarcia na miejsce.
69.	Krótszy łączny czas podróży.
70.	By w okolicy Park & Ride spotykały się przynajmniej 1 linia tramwajowa i 1 autobusowa, lub przynajmniej 2 linie autobusowe.
71.	Duży wybór linii autobusowych i tramwajowych przy parkingu, wielkość parkingu (żeby zawsze było wolne miejsce).
72.	Skomunikowanie i bezpłatność.
73.	Dobre rozplanowanie ich, blisko do bogatej oferty komunikacji miejskiej.
74.	Darmowa komunikacja miejska.
75.	Częste kursowanie tramwajów/autobusów.
76.	Oświetlenie w nocy, jest w granicach Vozilla i Trafikar, blisko przystanku/pętli.

77.	Kolej i tramwaj pozwalają skrócić czas przejazdu, ograniczają smog.
78.	Darmowa i częsta komunikacja dla parkujących na PiI.
79.	Pobór biletu na parkingu uprawniającego do dodatkowej ulgi 50% za komunikację miejską. Wyjaśniając Np. osoba dorosła bez zniżki studenckiej lub innej będzie mogła poruszać się dokupując bilety komunikacji "ulgowe", natomiast student uprawniony do przejazdów ulgowych, będzie poruszał się bezpłatnie za okazaniem biletu z parkingu oraz legitymacji uprawniającej go do zniżki.
80.	W tej chwili podróż do pracy zajmuje mi 20–40 minut autem, natomiast komunikacją miejską 60–90 minut.
81.	Dojeżdżam do pracy ze Swojczyc do centrum i tracę za dużo czasu w korkach i dodatkowo muszę opłacić abonament parkingowy przy miejscu pracy. Chce dojechać w kilka minut do przystanku tramwajowego, zostawić samochód i dojechać do pracy bez dalszych przesiadek.
82.	Wiata na rower, łatwa przesiadka Częste kursowanie komunikacji miejskiej.
83.	Jego bliskość (jak wyżej), pojemność, oraz wygodny dojazd wydzieloną asfaltową ścieżką rowerowa.
84.	Bliskość parkingów względem komunikacji miejskiej i brak opóźnień w przyjazdach komunikacji miejskiej.
85.	Częsta i punktualna komunikacja kolejowa, tramwajowa i autobusowa
86.	- bliskość/latwość dojścia do przystanku komunikacji publicznej - monitoring parkingów - bezpośrednia linia (np. autobusowa) z parkingu do ścisłego centrum miasta
87.	Łatwy wyjazd/wyjazd (bez szlabanów).
88.	Odpowiednio duża ilość miejsc na parkingach Odpowiednio duża ilość dostępnych środków komunikacji.
89.	Już korzystam ;)
90.	Tramwaj lub pociąg do centrum.
91.	Tanie bilety tramwajowe. Parking w cenie biletów.
92.	Zamykane boksy na rowery.
93.	Istotne jest bezpieczne i zadane miejsce dla rowerów.
94.	Odpowiednie godziny odjazdów komunikacji miejskiej.
95.	Parking z miejscem dla rowerów. Najlepiej z monitoringiem.
96.	Zmniejszenie korków, szybki dojazd, brak konieczności szukania miejsc do zaparkowania swoim autem w mieście.
97.	Większa liczba pojazdów i częstsze kursowanie.
98.	Korki
99.	Lokalizacja, częstotliwość komunikacji miejskiej.

100.	Szybki dojazd komunikacja miejska do centrum, tani i bezpieczny parking, możliwość rezerwacji miejsca na parkingu.
101.	Opłata za parking – darmowy bilet na komunikację, lub odwrotnie.
102.	Oszczędność czasu, ekologia
103.	Komunikacja , która nie jest socjalną. Tzn. częstość większa niż co 10–15min
104.	Parkingi w dogodnej lokalizacji tak aby był szybki dojazd i miejsce na auto lub rower.
105.	Łatwość znalezienia miejsca do parkowania, łatwość przesiadki (niewielki czas oczekiwania na pociąg/tramwaj).
106.	Korki w mieście.
107.	a) parking będzie PRZY trasie wlotowej, po prawo, a nie będzie wymagał dodatkowych minut na jazdę + stania na skrzyżowaniach lub dodatkowego ryzykowania podczas skrętu w lewo (gdy parking jest po lewej stronie dla wjeżdżających do miasta) b) w 2-5minut będę na przystanku, a przystanek będzie zadaszony c) będę miał wybór pomiędzy tramwajem a autobusem (czyli minimum 2 linie). A jeszcze lepiej, jeśli można skorzystać z pociągu, aby dostać się do innej części miasta d) jeśli pociągi, które zatrzymują się na stacjach w obrębie miasta Wrocławia (np.: Stadion, Grabiszyn itd.) jeździłyby ciągle i mógłbym dojechać takim pociągiem do innej części miasta, a nie tylko na dworzec główny, gdzie aby kontynuować jazdę z Dworca Głównego do innej części miasta trzeba czekać pół godziny lub więcej (przykład BERLIN - wiele pociągów i metro, kolejki, które jeżdżą co kilka minut wewnątrz miasta i wystarczy chwila, żeby przesiąść się z jednego pociągu do kolejnego. dzięki temu można sprawnie pokonać całe miasto) d) dla mnie osobiście wymarzona w tej chwili byłaby komunikacja bezprzesiadkowa z Maślic w kierunku FATu (Klecińska – Hallera)
108.	Darmowy parking i dobre połączenie komunikacyjne z centrum miasta. Czystość w komunikacji miejskiej i takie połączenia, żeby nie było wielkiego ścisku w autobusach czy tramwajach.
109.	Szybka przesiadka na komunikację miejską, zintegrowane punkty przesiadkowe komunikacji miejskiej, wspólny bilet na komunikację podmiejską i miejską
110.	Brak korków, szybki dojazd do centrum.
111.	Szybka i często jeżdżąca komunikacja miejska mająca priorytet na skrzyżowaniach.
112.	Darmowe parkowanie lub preferencyjna cena przejazdu komunikacją miejską.
113.	Sprawną komunikacją miejską nie stojącą w korkach
114.	Korki w centrum miasta.
115.	Przede wszystkim wolne miejsca parkingowe, bliskość stacji, bezpieczeństwo zostawionego pojazdu, cień.
116.	Duża ilość miejsca parkingowych, bliskość komunikacja i wystarczająca częstotliwość kursów.
117.	Projektujcie DRZEWA na parkingach co kilka miejsc postojowych zgodnie z dobrą

	zachodnio-europejską praktyką! Obecne parkingi w Polsce to tzw. patelnie pod które wycinane jest wszystko co możliwe. Takie duże zabetonowane i zastawione samochodami połacie dokładają się do tworzenia efektu miejskiej wyspy ciepła. A poza tym same samochody się bardziej nagrzewają w lecie. Pozdrawiam.
118.	Bliskość tramwajów.
119.	Łatwy dojazd do centrum.
120.	Wygoda, punktualna komunikacja, dobrze połączona sieć połączeń pociągów, różne możliwe formy komunikacji tj Vozilla next bije tramwaje etc.
121.	Relatywnie niższa cena biletu parkingowego niż w centrum + bezpłatna komunikacja miejska.
122.	Możliwość zostawienia samochodu na parkingu i przesiadka do pociągu, który nie stoi w korkach.
123.	Skrócenie czasu przejazdu i wygoda.
124.	Tańsze bilety MPK.
125.	Dobra jakość podróży kolejami dolnośląskimi, niechęć do stania w korkach.
126.	Dojazd do parkingu bez korków na dłuższą trasę
127.	Fakt, że komunikacja zbiorowa jest o wiele szybsza niż samochód i nie powoduje korkowania miasta. Miasto samo przygotowuje komunikację dla mieszkańców, więc nonsensem jest wjeżdżanie swoim pojazdem do centrum miasta, skoro jako mieszkaniec mam komunikację od miasta.
128.	Mi nie pomogą, ponieważ moja praca wiąże się z dojechaniem do klienta, ale uważam że są potrzebne dla innych.
129.	Częstotliwość komunikacji oraz mały czas oczekiwania przy przesiadkach.
130.	Duży i bezpłatny parking przy pętli Wojnów dla mieszkańców Dobrzykowic i okolicznych sypialni podmiejskich.
131.	Dobre bez korków połączenie z centrum miasta. Bez długiego oczekiwania na autobus czy pociąg. W Warszawie Autobusy czy tramwaje nawet w weekendy jeżdżą bardzo często u nas to czekanie min. 20 minut.
132.	Oszczędność, wygoda.
133.	Bezpłatna i sprawna komunikacja miejska
134.	Duża ilość miejsc parkingowych, bliskość pętli tramwajowej.
135.	Odpowiednią ilość połączeń w godzinach szczytu.
136.	Szybkie przemieszczanie się do centrum.
137.	Szybki trwaj.
138.	Częsta i szybka komunikacja.
139.	Dostępność miejsc parkingowych. Duża częstotliwość odjazdów autobusów lub tramwajów. Chociaż do pierwszego większego węzła przesiadkowego.
140.	Darmowy parking dla osób posiadających bilet minimum miesięczny. Dużo wygodnych miejsc parkingowych. Monitoring.

141.	Parkingi przy liniach tramwajowych , mniej przy autobusowych, bo one też stoją w korkach.
142.	Bezpieczny parking i często kursująca komunikacja miejska, czy kolejowa dojeżdżająca do tych parkingów.
143.	Szybsze poruszanie się po mieście.
144.	Parking przy stacji kolejowej i przy przystanku tramwajowym.
145.	Możliwość poruszania się po Wrocławiu bez konieczności szukania miejsca do parkowania.
146.	Lokalizacja i cena
147.	Szybkość i dostępność funkcjonowania, częstość występowania komunikacji.
148.	Szybkość przejazdu, czystość taboru.
149.	Dostępność miejsc parkingowych, koszty parkowania, mnogość połączeń komunikacji zbiorowej.
150.	Stanie w korkach.
151.	Punktualna i nieprzepełniona komunikacja miejska.
152.	Tańsze ceny biletów, częstsze kursy pociągów i tramwajów.
153.	Bezpłatny parking
154.	Pociąg
155.	Szybkość dojazdu komunikacją miejską / kolejowa do centrum Wrocławia – poniżej 20 min. I częstotliwość w godzinach szczytu co 10–15 min.
156.	Dużo miejsc parkingowych.
157.	Odpowiednia cena oraz równa nawierzchnia parkingu.
158.	Ilość miejsc i bezpieczeństwo pojazdów.
159.	Szybki dojazd , brak korków , punktualność.
160.	Parking mieszczący więcej niż 5 aut, transport szynowy nie stojący w korku, możliwość podróży z Wojnowa na Bielany z maksymalnie jedną przesiadką.
161.	Dużo większe parkingi.
162.	Musza być zbudowane i funkcjonować.
163.	- cena - zmniejszenie czasu przejazdu komunikacją miejską
164.	Dostęp do różnych środków komunikacji
165.	Dostosowany rozkład jazdy pociągów KD i komunikacji miejskiej.
166.	Dostępność takiego parkingu w pobliżu miejsca zamieszkania
167.	Częstotliwość odjazdu z parkingu.
168.	Nie stanie w korku na Swojczyckiej tylko przesiadka w pociąg.
169.	Istnienie
170.	Wystarczająca ilość miejsc i bezpieczeństwo.
171.	Czas
172.	Szybki dojazd i powrót do centrum.

173.	Utworzenie komunikacji zbiorowej, bo to co jest teraz komunikacją nazwać nie można
174.	Infrastruktura towarzysząca – np. sklep, inne usługi, zieleń, dobre miejsce do oczekiwania.
175.	Większą możliwość szybkiego dojazdu bez korków do miasta.
176.	Wolne miejsca na parkingu, monitoring parkingu.
177.	Czas dotarcia do centrum, korki.
178.	To że są bezpłatne i znajdują się blisko przystanku tramwajowego lub autobusowego ew. stacji PKP.
179.	Odkorkowanie miasta.
180.	Pociąg jadący prosto do centrum bez przesiadek.
181.	Łatwość w komunikacji, ominięcie korków.
182.	Darmowa możliwość pozostawienia samochodu w bezpiecznym miejscu.
183.	Darmowy parking
184.	Częsty odjazd komunikacji miejskiej z tych parkingów
185.	Wolne miejsca parkingowe i pociągi odjeżdżają Eco kwadrans
186.	Niższe koszty dojazdu, zmniejszenie korków i smogu
187.	kursowanie pociągów w godzinach szczytu min. co 30 minut
188.	Duża częstotliwość kursów kolei aglomeracyjnej (takt co najmniej raz na 30 minut)
189.	Bliskość planowanej stacji kolejowej w Łanach, skomunikowanej jednocześnie z pętlą autobusu 115
190.	Istnienie ich.
191.	Całodzienny bezpłatny parking.
192.	Bezpieczne stojaki rowerowe
193.	Duże parkingi, często kursujące pociągi/tramwaje.
194.	Nikt mnie nie musi do tego zachęcać, gdyż już praktykuję taką formę "poruszania się". Dodatkowym plusem byłby większy parking – tak, aby nie trzeba było wyjeżdżać z domu odpowiednio wcześniej, żeby nie musieć martwić się o miejsce wolne do zaparkowania.
195.	Więcej autobusów 115 oraz tramwaj na Swojczyce – wtedy będę mogła korzystać z komunikacji miejskiej.
196.	W końcu nie będę parkować na ul Leśnej 7.
197.	Bezpieczeństwo na parkingu czyli otwarta przestrzeń, widoczność, oświetlenie, miejski monitoring Odpowiednia ilość bezpłatnych miejsc parkingowych.
198.	Dodatkowe funkcje - najlepiej handlowe w stylu Biedronka/Lidl/Dino lub większe.
199.	Uniknięcie korków i opłat za parking w centrum.
200.	Miejsca parkingowe w bezpiecznym miejscu.
201.	Ominięcie korków i problem ze znalezieniem miejsca do parkowania w centrum miasta.

202.	Utwardzony, ogrodzony, oświetlony i monitorowany parking. Ewentualnie opcja wynajęcia miejsc parkingowego/garażowego na parkingu P+R, sklepik z kanapkami/kawiarnia/piekarnia przy pętli i parkingu P+R, wypożyczalnia rowerów/samochodów elektrycznych/skuterów na parkingu/pętli, następnie wydzielony buspas lub najlepiej torowisko tramwajowe w kierunku do centrum tak by bezproblemowo dotrzeć do miasta.
203.	Szybkie połączenie do Placu Grunwaldzkiego
204.	Tramwaj lub kolej co 10 minut max. Połączenia w różne strony miasta.
205.	Przystanki kolejowe są daleko rozmieszczone i można podjechać autem.
206.	Oszczędność pieniędzy z benzyny, oraz wprowadzenie takich parkingów mogłoby spowodować zmniejszenie korków -> oszczędność mojego czasu.
207.	Za darmo dla posiadacza biletu miesięcznego/kwartalnego.
208.	Dobre połączenie z centrum miasta
209.	Monitoring parkingów.
210.	Duży parking, na którym nie będzie problemu z miejscem oraz wysoka częstotliwość tramwajów/autobusów.
211.	Komfort, oszczędność.
212.	Szybszy dojazd bez korka.
213.	Punktualność i pewność kursowania, unikanie korków, skrócenie czasu dojazdu.
214.	Częste kursowanie pociągów.
215.	Bliskość linii autobusowej lub tramwajowej.
216.	Klimatyzowane nie przepełnione środki komunikacji częste kursy.
217.	Bliskość dworca PKP, najlepiej by w pobliżu znajdowały się również inne możliwości transportu zbiorowego, jak autobus lub tramwaj (by mieć alternatywę).
218.	Oszczędność
219.	Odpowiednia ilość możliwych połączeń autobusowych/tramwajowych pozwalająca przedostać się do Wrocławia. Fajnie gdyby zarówno tramwaje jak i autobusy miały niezależne drogi i nie stały w korkach bo wtedy przesiadka traci sens.
220.	Darmowy parking i automaty biletowe na parkingu.
221.	Czas dojazdu do i z pracy, duża częstotliwość jazdy pociągów.
222.	Szybkie dotarcie do potrzebnych mi rejonów miasta. Nowe połączenia bez przesiadek.
223.	Jeśli parking ten będzie blisko stacji kolejowej, będzie wystarczająco duży dla wszystkich ludzi i będzie monitorowany.
224.	Dobra komunikacja tramwajowa
225.	Szybki dojazd
226.	Dodatkowa linia autobusowa w okolicach Swojczyc.
227.	Na razie mnie nic nie zachęca, nie są w mojej lokalizacji.
228.	Ich pojemność, czyli gwarancja miejsca postojowego oraz jakiś system zniżek? W stylu jeśli mam wykupiony miesięczny na pociąg/tramwaj to mam parking P&R za darmo lub

	abonament na parking uprawniający do zniżki na bilecie MPK czy KD.
229.	Dostępność komunikacji
230.	Dobre połączenie.
231.	Mniejsze korki w mieście. Zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza w mieście.
232.	Bezpłatne parkingi.
233.	W przypadku poruszania się tramwajem lub koleją brak korków i dojazd w ścisłe centrum miasta. W przypadku autobusów sytuacja raczej się nie polepszy.
234.	Powinienem mieć pewność, że na takim parkingu zaparkuje - czyli mogę nawet zapłacić abonament ale chcę mieć zarezerwowane miejsce parkingowe.
235.	Brak opłat
236.	Rozkład jazdy (przede wszystkim częstotliwość).
237.	Regularny i przewidywalny interwał odjazdów tramwajów, maksymalnie co 8 minut.
238.	Darmowy parking i możliwość szybkiego dostania się do centrum miasta.
239.	Dużo miejsc do parkowania.
240.	Odpowiednio duża częstotliwość kursowania pojazdów szynowych (zwłaszcza pociągów).
241.	Dużo miejsc postojowych.
242.	Wydolna komunikacja zbiorowa.
243.	Większa częstotliwość przejazdów komunikacji zbiorowej.
244.	Skrócenie czasu podróży do miejsca docelowego; gwarancja miejsca parkingowego; darmowy parking.
245.	Kamera na parkingu, równa kostka, bliskość węzła komunikacyjnego.
246.	Częste kursowanie komunikacji zbiorowej na głównych liniach. Linie "szybkie" z mniejszą ilością przystanków.
247.	Oszczędność czasu.
248.	Darmowy lub za niewielką opłatą, duży parking na którym będę wiedziała, że zawsze znajdę miejsce.
249.	Bezpłatny i duży parking, żeby było miejsce.
250.	Darmowy Parking Częstotliwość i ilość komunikacji dostępnej z danego miejsca.
251.	Szczególnie przy stacjach kolejowych jest to alternatywa do stania w korku, ja do stacji mam w miarę blisko, ale przy złych warunkach pogodowych skorzystałam bym z możliwości podjechania i zostawienia samochodu przy dworcu, nie mówiąc o osobach, które mają dalej:) plus dla osób pracujących w centrum, gdzie parkowanie jest płatne, również opcja z parkingiem przy pętlach może być atrakcyjna.
252.	Częściej kursujące i mniej zatłoczone, klimatyzowane tramwaje i autobusy.
253.	Dużo miejsc parkingowych i bliskość do przystanku.
254.	Duża ilość miejsc parkingowych.
255.	Darmowy transport publiczny dla osób korzystających z PiJ.

256.	Korki
257.	Możliwość pozostawienia roweru lub samochodu w bezpiecznym, przygotowanym do tego miejscu.
258.	Odpowiednia ilość miejsc parkingowych i sprawna komunikacja zbiorowa.
259.	Bliskość pętli/przystanku i częstotliwość odjazdu komunikacji miejskiej.
260.	Darmowe lub niezbyt drogie i monitorowane parkingi.
261.	Bezpieczne miejsca na rower, monitoring
262.	Swoboda przemieszczenia się do centrum bez serii przesiadek. Swojczyce komunikacyjnie kuleją – jeżdżę autem – gdyby jednak zadbać o lepsze – częstsze linie na odcinku Kowalska – mydlana – centrum nie miałabym problemu korzystać z komunikacji miejskiej.
263.	Dużo miejsc parkingowych, szybsze przemieszczanie się komunikacją niż samochodem (nie stanie w korkach), możliwość korzystania z kolei.
264.	Bliska odległość parkingu do tramwaju.
265.	Szybkość przemieszczania się po mieście, wygoda.
266.	Możliwość przesiadki na komunikację miejską, bliskość centrów handlowych.
267.	Szybka komunikacja z miasta z małą ilością przesiadek.
268.	Szybciej
269.	Mieszkam na obrzeżach Wrocławia gdzie dojeżdża tylko 1 przepełniony autobus. Nie lubię poruszać się po centrum autem, ponieważ zawsze jest problem z parkowaniem i korkami. Chętnie dojadę autem na przedmieścia, a dalej do centrum tramwajem lub autobusem, które dają dużo możliwości.
270.	Często kursujący tramwaj o wysokim komforcie jazdy (brak tłoku, klimatyzacja).
271.	Bliskość do przystanku tramwajowego lub autobusowego, wystarczająca ilość miejsc parkingowych , nieodpłatne parkowanie.
272.	Bliskość do tramwaju/pociągu. Łatwy dojazd do parkingu.
273.	Czysta komunikacja, klimatyzacja w komunikacji, więcej pojazdów MPK w godzinach szczytu.
274.	Bliżej przystanków
275.	Dobre połączenie z rynkiem/centrum.
276.	Brak opłat oraz bliskość do środków komunikacji, lecz warunkiem jest jej punktualność i niezawodność.
277.	Liczba dostępnych środków transportu (tramwaj, autobus, kolej) oraz krótki czas na dostanie się do centrum.
278.	Czas
279.	Żadne
280.	Darmowy parking lub abonament parkingowy będący biletem. Stała siatka połączeń (odjazd o stałych porach w stałych odstępach czasu)
281.	Umiejscowienie parkingów w rejonie Maślic.

282.	Dużo linii tramwajowych, punktualność tramwajów, duża częstotliwość kolei w mieście, bezpłatna komunikacja.
283.	Punktualna komunikacja miejska duża częstotliwość kursowania tramwajów.
284.	Darmowy parking. Zniżka na komunikację publiczną. Możliwość zwrotu podatku za bilety komunikacji miejskiej.
285.	Pewność znalezienia miejsca (informacja na stronie internetowej parkingu). Dogodna przesiadka umożliwiająca komunikację z pracą etc.
286.	Komunikacja miejska, która jest punktualna i rozkładem jazdy dostosowanym do potrzeb.
287.	Uniknięcie korków.
288.	Wolne miejsca parkingowe i dobry węzeł komunikacyjny.
289.	System który umożliwia parkowanie nie tylko przy zakupie biletów miesięcznych. Czasami korzystać trzeba z samochodu lub przebywanie trasy MPK są różne.
290.	Dogodna możliwość przesiadki w komunikację miejską, większa punktualność komunikacji.
291.	Więcej połączeń kolejowych. W tej chwili najszybszy transport Lutyni do ścisłego centrum to samochód. Pociągi z Leśnicy są zbyt rzadko, w pracy byłabym 0,5 h przed czasem, a po pracy musiałabym czekać 25 minut na najbliższy pociąg. Parkingi muszą zapewnić miejsce wszystkim chętnym, nie mogę ryzykować, że nie znajdę miejsca.
292.	Częstsze połączenia niż co 20 minut.
293.	Bezpieczeństwo na parkingu i w okolicy zapewnione np. oświetleniem czy kamerami.
294.	Czas.
295.	Częstsze kursowanie tramwajów, bezpłatny postój.
296.	Nie korzystam
297.	Szybkość dojazdu do centrum. Jedynie transport szynowy (kolej lub tramwaje) są w stanie zagwarantować odpowiednią szybkość dojazdu, ponieważ te mają lub powinny mieć wydzielone torowisko. Widać że pociągi, które dojeżdżają z aglomeracji zyskują coraz większą popularność między innymi dlatego że jest możliwość szybkiego dojechania do centrum miasta. Problemem jest już pobyt w centrum. Newralgiczne inwestycje powinny być wykonywane jak najszybciej żeby ograniczyć utrudnienia, czasem nawet kosztem mieszkańców. Osobiście wolę żeby droga, która jest za oknem, była zamknięta krócej, nawet jeśli to ma się odbywać również w porach nocnych.
298.	Bliska lokalizacja miejsca zamieszkania.
299.	Duża dostępność miejsc, bliskość przystanku tramwajowego/stacji kolejowej.
300.	Szybsza i częstsza oferta komunikacji, krótki dystans samochód > tramwaj/autobus
301.	Bliskość przystanków tramwajowych
302.	Łatwy dojazd do parkingu, łatwy wyjazd z parkingu, odległość od przystanku max. 3 minuty spacerem

303.	Możliwość bezpłatnego pozostawienia auta na parkingu P+R również "sporadycznie", a nie tylko na podstawie biletu miesięcznego lub "całodniowego". Do pracy podróżujemy autem w ilości 4 osób. Są dni, w których musimy jechać autem (np. podróż służbowa), zatem nie kupujemy biletów miesięcznych, jednakże gros czasu w miesiącu moglibyśmy korzystać z komunikacji publicznej. W drodze do pracy korzystamy z jednej linii tramwajowej – nie opłaca się zatem kupować biletów całodziennych. A zatem nie będziemy mogli korzystać z "oszlabowanych" parkingów P+R, gdyż bilet jednorazowy nie uprawnia do skorzystania z takiego parkingu (o ile w ogóle będzie dostępny w naszej lokalizacji).
304.	Częste kursy tramwajów/pociągów, wygodny, nowy tabor, brak tłoku w pojeździe.
305.	Bardzo dobrze zorganizowana komunikacja miejska, wprowadzenie bus-pasów, uprzywilejowanie komunikacji publicznej, dobra komunikacja w obrębie całej aglomeracji wrocławskiej, podjęcie działań w zakresie planowania przestrzennego, zagęszczenie zabudowy w centrum, w celu powstrzymania rozlewania się miasta, co skutkuje koniecznością rozbudowy kosztownej infrastruktury
306.	Duża liczba autobusów.
307.	Trochę pozytywnych bodźców: 1. Bliskość parkingów "Parkuj i jedź" i stacji kolejowej lub przystanku tramwajowego. 2. Duża częstotliwość tramwajów i pociągów – w godzinach szczytu maksymalny czas oczekiwania 10 min., w pozostałych godzinach do 15 min. 3. Lokalizacja stacji rowerowych (roweru miejskiego) w centrach osiedli oraz przy pętlach tramwajowych, autobusowych, końcowych przystankach jak i stacjach kolejowych. Dzięki temu można się szybciej dostać do środków komunikacji miejskiej. 4. Lepsza komunikacja miejska w ramach obwodnicy śródmiejskiej (przydałby się tramwaj na całej długości obwodnicy tej obecnej i projektowanej na "Wielką Wyspę"). Przydałby się też jeden negatywny bodziec: 5. Ograniczenie poruszania się samochodami w ścisłym centrum (jak w Berlinie). Aby nie było tak, że "Parkuj i jedź" jest tylko dla "frajerów", a "paniska" jadą do ścisłego centrum.
308.	Dużo miejsc parkingowych
309.	Atrakcyjna sieć i częstotliwość kursujących tramwajów i autobusów. Obecnie jeżdżą one za rzadko, wiele linii jest też zaplanowanych bez większego sensu. Autobusy muszą mieć pierwszeństwo na zakorkowanych trasach.
310.	Ochrona środowiska, swoboda podróżowania do centrum Wrocławia.
311.	Większa częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej
312.	Mniej zatłoczone miasto
313.	Darmowy parking i różnorodność dalszej komunikacji
314.	Bliskość komunikacji miejskiej.
315.	Zmniejszenie korków.
316.	Korki w centrum po godzinie 7 rano

317.	Nie dotyczy- nie korzystam.
318.	Wybór kilku linii, tablice z informacją o odjeździe pojazdów, sprawna komunikacja miejska i alternatywne opcje dojazdu do centrum w razie awarii, bliskość przystanków
319.	Bardzo dobra oferta transportu zbiorowego w miejscu przesiadki.
320.	Preferencyjna cena biletu komunikacji przy pozostawieniu samochodu na P&R
321.	Nieduża odległość z parkingu do komunikacji.
322.	Bezpłatne parkingi.
323.	Korki
324.	Oszczędność czasu i benzyny, mniejszy ruch na drogach, bezpieczeństwo na drogach.
325.	1. Świetna jakość komunikacji zbiorowej (punktualność, czystość, wygoda) 2. Wyższe opłaty za postój w centrum. 3. Czytelne oznakowanie wskazujące miejsce P&R, możliwe połączenia; przedstawiające korzyści z P&R: krótszy czas dojazdu, brak opłaty za parking. 4. Dynamiczne tablice pokazujące kierowcy czasy odjazdu następnych tramwajów/autobusów.
326.	Stworzenie sieci naziemnego metra tramwajowego zamiast chaotycznej zbieraniny z rzadka kursujących, stojących w korkach pojazdów komunikacji miejskiej!
327.	Duża ilość miejsc parkingowych wraz z centrum przesiadkowym, który najlepiej jak by łączył ze sobą kilka środków transportu.
328.	Szybka, punktualna i wygodna komunikacja miejska z klimatyzacją. Cena parkingu wliczona w bilet na KM, wysokie ceny za parkowanie w centrum.
329.	Szybszy dojazd pociągiem w stosunku do przejazdu samochodem.
330.	Niewielka odległość od przystanku tramwajowego lub autobusowego.
331.	Lokalizacja, dostępność miejsc.
332.	Brak stania w korkach.
333.	Pojemność, wygoda dojazdu i ogólna dostępność nie tylko dla osób z Urbancardem ponieważ ludzie korzystający sporadycznie z MPK też powinni mieć możliwość zaparkować, ponieważ – dlaczego nie?
334.	Naprawdę klimatyzowana komunikacja miejska. Niestety układy klimatyzacji w tramwajach nie są wydolne i zniechęcają do zamiany samochodu na transport miejski.
335.	Wygodny środek komunikacji blisko parkingu (preferowany tramwaj bądź pociąg – te nie stoją w korkach).
336.	Łatwy wjazd i wyjazd z głównej drogi, bliskość kilku linii MPK.
337.	Parking w pobliżu stacji kolejowej.

Organizator konsultacji

Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Dyrektor: Bartłomiej Świerczewski

Koordynator konsultacji

Krzysztof Ziental

Współpraca

Paulina Tyniec-Piszczyńska, Rafał Florczak

Wsparcie merytoryczne

Wydział Inżynierii Miejskiej UM Wrocławia

Dyrektor: Wojciech Kaczkowski

Zespół ds. Integracji Transportu: Paulina Tyniec-Piszczyńska, Zbigniew Komar

Opracowanie raportu

Rafał Florczak, Paulina Tyniec-Piszczyńska, Krzysztof Ziental

Wrocław | listopad 2018

