



Jak poprawić przemieszczanie się na południu Wrocławia?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

Załącznik nr 1 – Notatki ze spotkań i warsztatów konsultacyjnych	2
Notatka z pierwszego warsztatu konsultacyjnego	7
Notatka z drugiego warsztatu konsultacyjnego	22
Notatka z pierwszego spotkania konsultacyjnego	31
Notatka z drugiego spotkania konsultacyjnego	34
Notatka z trzeciego spotkania konsultacyjnego	41
 Załącznik nr 2 – Zestawienie e-formularza opinii	47
Odpowiedzi na pytanie 1	47
Odpowiedzi na pytanie 2	111
 Załącznik nr 3 – Notatki z konsultacji z dziećmi i młodzieżą	188
Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 25, ul. Asfaltowa 6	188
Warsztaty z uczniami Szkoły Podstawowej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 25, ul. Asfaltowa 6	189
Warsztaty z uczniami Szkoły Podstawowej nr 11 Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 25, ul. Asfaltowa 6	191
Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej nr 23, ul. Przystankowa 32	192
Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej nr 64, ul. Wojszycka 1	195
Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej nr 34 Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 6, ul. Gałczyńskiego 8	197
 Załącznik nr 4 – Uchwały Rad Osiedli	199
Uchwała 1. (Rada Osiedla Jagodno)	199
Uchwała 2. (Rada Osiedla Wojszyce)	202
Uchwała 3. (Rada Osiedla Krzyki-Partynice)	208



Załącznik nr 1 – Notatki ze spotkań i warsztatów konsultacyjnych

W ramach konsultacji odbyła się seria spotkań – jedno e-spotkanie konsultacyjne, dwie sesje warsztatów i trzy spotkania konsultacyjne.

NOTATKA Z E-SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO 9 maja 2024

Miejsce spotkania: Platforma Clickmeeting

Termin spotkania: 9 maja 2024 (czwartek), 18:00 - 19:00

Liczba uczestników: 47

Prezentacja merytoryczna: Mateusz Szpórńóg, Bartłomiej Wiertel (VIA VISTULA Spółka z o. o.), Monika Kozłowska-Święconek, Marta Grabowska (- Biuro Zrównoważonej Mobilności UMW)

Moderacja: Justyna Szygulska oraz Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Agenda:

1. Przedstawienie zasad konsultacji
2. Prezentacja propozycji rozwiązań transportowych dla Południa Wrocławia.
3. Dyskusja.

Zestawienie opinii zgłoszonych podczas e-spotkania konsultacyjnego

Wątki poruszone w dyskusji (pisownia oryginalna):

- Czy będą jakieś różnice w omawianych treściach na tych spotkaniach?
- Czy samo wypełnienie formularza wystarczy czy otrzymamy dodatkowe zaproszenie na to spotkanie?
- Pytanie jaki wpływ, i jak zdanie mieszkańców podczas dzisiejszego spotkania ma wpływ na zmiany w propozycjach?



- Jak te konsultacje mają się do przeprowadzanych już konsultacji? Osiedla kompletne? Panel obywatelski? Czy wnioski z tamtych konsultacji zostały wykorzystane w tych konsultacjach i skąd pomysł na kolejną potrzebę konsultacji?
- Czy będzie możliwość odwołania się uwag które zostaną odrzucone?
- Dlaczego została wybrana tylko jedna firma do opracowania projektu?
- Dlaczego łącznik nie będzie dopuszczony dla ruchu samochodowego?
- Jagodno jest połączone z Ołtaszynem przy pomocy ulicy Asfaltowej. Kądasza jest ulicą o zbyt małej przepustowości aby przepuścić tam ruch autobusowy. Dodatkowo po wybudowaniu zatok parkingowych w ramach projektu obywatelskiego nie będzie dla mieszkańców żadnych plusów takiego rozwiązania oprócz zwiększenia ruchu na ulicy. Drugą sprawą jest sam fakt klinu napowietrzającego miasto, dlaczego za wszelką cenę chcemy doprowadzić do zniszczenia terenów zielonych?
- Gdzie jakiś pomysł na przejęcie ruchu wjeżdżających ulicą Karkonoską?
- Na jakim etapie jest budowa drogi dla rowerów w ciągu ul. Ołtaszyńskiej?
- Czy planowane jest uruchomienie nowej linii autobusowej w relacji poziomej np. Oporów / Klecina - Brochów / Bieńkowice?
- Kluczowe pytanie o dane wejściowe. Jaki obecnie jest czas potrzebny na przemieszczanie się ul. Grota i Zwycięską a jakie są planowane po zmianach przy założeniu, że nie zmieni się ilość samochodów na tych trasach?
- Czyli zachęcanie do korzystania z komunikacji miejskiej jest uzależnione od karania kierowców?



- Przeformułuję to w pytanie: Jeśli zbiorkom ma przejąć obsługę większej ilości pasażerów, to skąd wziąć na ich obsługę tabor i kierowców, skoro już jest problem z zaspokojeniem obecnych potrzeb (pojazdy i kierowcy)?
- Czy byliście Państwo na ulicy Kajdasza i zdajecie sobie sprawę z tego, jak ta ulica wygląda pod względem przejazdu przez Kajdasza autobusów i ruchu komunikacji publicznej (szerokość i duży ruch samochodowy przy skrzyżowaniu z ul. Buforową)?
- Jak planują Państwo przepuszczać przez Iwaszkiewicza na Jagodno tylko autobusy, bez samochodów i motorów?
- Jak przebudowa ronda św. Ojca Pio. ma się do bezpieczeństwa ruchu drogowego? Przy każdej budowie ronda mówi się o poprawie bezpieczeństwa, uspokojeniu ruchu (np. wizja zero w Jaworznie).
- Czy przygotowany pakiet został bez badań ruchu transportu publicznego?
- Pytanie: Nawiązując do pkt. 18 - na czym ma polegać ograniczenie tranzytu przez ulice Przystankową-Pawią?
- Dzień dobry, budowa łącznika spowoduje, że samochody będą nielegalnie przejeżdżać w stronę Jagodna lub Wojszyc aby ominąć korki. Jak to robią teraz osiedlowymi drogami Wojszyc. Jakie rozwiązania blokujące są zaproponowane przez straż miejską czy szlaban? A może oba rozwiązania jak przy ul. Zwycięskiej?
- Może na skrzyżowaniu Kajdasza i Strawińskiego powinno być rondo turbinowe?
- Dlaczego o trasie na Ołtaszyn (do ul. Zwycięskiej) nie myśli się o poprowadzeniu trasy autobusowej mogącej być w przyszłości przebudowaną na TAT podobnie jak na Jagodno? Dlaczego odrzuca się zupełnie w perspektywie blisko 10 lat rekomendację Panelu Obywatelskiego?



- Ale zauważmy że to kwestia tej przebudowy kolei jest kluczowa i powinna stanowić podstawę projektowania ruchu i węzłów transportowych. Dlaczego w ogóle we Wrocławiu nie projektujemy kompleksowo takich rzeczy?
- Jakież zatem są propozycje rozwoju transportu publicznego dla Partynic?
- W jaki sposób zablokujecie nielegalnie jeżdżące samochody przez łącznik? Szlaban?
- My tu na Kajdasza potrzebujemy przede wszystkim parku, bez przecinania go łącznikiem, którym wąską ulicą będzie podróżowało 10 osób dziennie. Mieszkam na "końcu" ulicy, jeżdżę nią codziennie i naprawdę nie wyobrażam sobie autobusów jeżdżących dosłownie pod naszymi oknami, dlatego, że miasto sprzedało działki na Ołtaszynie i Wojszycach deweloperom, nie myśląc ani trochę o braku miejsca i rozwiązań PRZED zabudowaniem tego terenu. Teraz są kombinacje jak naszym kosztem połączyć te dwa osiedla z pętlą na Kajdasza, dodatkowo korkują już zakorkowaną ulicę.
- Na jakim etapie jest budowa a raczej jaki jest harmonogram czasowy budowy ścieżki rowerowej na ul. Grota-Roweckiego od ronda (Parafialna) w stronę granic miasta?
- Kajdasza już stoi przez skrzyżowanie z Buforową i skręt w lewo w stronę miasta. Autobusy nawet nie dojadą do pętli, bo będą stały w korku do Buforowej. Czy wiecie Państwo jak wygląda ul. Kajdasza i jaki jest jej charakter? To samo dotyczy też ul. Iwaszkiewicza. Udają Państwo, że nie widzą problemu i sensu naszych pytań i obaw?
- Dlaczego zero propozycji wykorzystania przystanku kolejowego Wrocław Iwiny?
- Kiedy Tramwaj wzdłuż Borowskiej, a nie dookoła świata przez Gaj?



- PYTANIE: Czy mogliby Państwo zanim powstanie łącznik zbudować rondo turbinowe Kajdasza-Strawińskiego, które bardziej wpłynie na poprawę komunikacji na południu niż łącznik?
- Już teraz gdy autobusy startują z Jagodna w godzinach porannego szczytu może być bardzo ciężko do nich wsiąść na drugim czy trzecim przystanku od początku linii. Jeśli linia będzie zaczynać się na Wojszycach, to prawdopodobnie autobus będzie już pełny na pętli Kajdasza (gdzie mało kto wysiądzie). To miałyby być nowa linia a nie przedłużenie obecnych linii np 110? Zwykle przedłużenie obecnych linii o ten łącznik prawdopodobnie by było katastrofalne dla pasażerów z Jagodna.
- Pozwolę sobie ponowić pytanie o skrzyżowanie Borowska-Kukuczki, które w bieżącej organizacji ruchu stanowi kilkunastominutowy hamulec w dojeździe ul. Grota. Czy lub kiedy jest planowana zmiana organizacji ruchu, np. postawienie świateł które usprawniłoby i zabezpieczyło ruch szczególnie w kontekście przejazdu rowerowego?
- Czy w ogóle jest brana pod uwagę wersja z Zielonym Klinem bez przecinania go łącznikiem dla zbiorkomu (i oczywiście samochodów)?
- Czy można wyjaśnić na czym polega punkt zapalny ulic Grota i Iwaszkiewicza?



Notatka z pierwszego warsztatu konsultacyjnego

Miejsce spotkania: Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 25, ul. Asfaltowa 6
(Wrocław)

Termin spotkania: 14 maja 2024, 17:30 - 19:15

Liczba uczestników: 24

Moderacja: Marta Grabowska (Biuro Zrównoważonej Mobilności), Monika Czesak, Justyna Szygulska oraz Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Agenda:

1. Przedstawienie zasad konsultacji
2. Prezentacja propozycji rozwiązań transportowych dla Południa Wrocławia.
3. Dyskusja.

Postulaty dotyczące transportu pieszego:

- Postulat ogólny o zabezpieczenie ruchu pieszego - dodanie/uzupełnienie chodników tam, gdzie aktualnie ich brakuje, zadbanie o to by chodniki były realnymi chodnikami tj. wyniesionymi, zabezpieczonymi, a nie namalowanymi na drodze, po których i tak jeżdżą auta, dodanie bezpiecznych przejść dla pieszych tam, gdzie ich brakuje lub odległości między nimi są zbyt duże (postulat dla całego konsultowanego obszaru).
- Postulat dodania przejść dla pieszych na ul. Buforowej np. podczas jej rozbudowy - przede wszystkim na przedłużeniu wytworzonych już ciągów komunikacyjnych (niekoniecznie oficjalnych, tylko użytkowanych aktualnie).
- Postulat zamienienia chodnika iluzorycznego, namalowanego na ulicy w bezpieczny, wyniesiony, normalny chodnik na ul. Buforowej (bocznej, wschodniej) od ronda Iwin do ul. Strawińskiego. Aktualnie chodnik jest namalowany, w poziomie ulicy, na ulicy są progi



zwalniające, które są omijane przez kierowców (również autobusów) poprzez wjeżdżanie na ten namalowany chodnik - bardzo niebezpieczne.

- Postulat o utworzenie/uzupełnienie ciągów pieszych łączących z przedszkolami/żłobkami (również między nimi) w okolicach ulic Sygnałowa, Szuberta, Malinowskiego. Szczególnie przy ul. Szuberta od strony Wrocławia, gdzie jest taka możliwość.
- Postulat o wytyczenie łącznika między ul. Strawińskiego a stacją PKP - aktualnie brak możliwości dojścia pieszego.
- Postulat o kontrolowanie i wyznaczenie standardów dla realizacji odcinka ul. Strawińskiego przez deweloperów - zadbanie o jakość powstających chodników. Przy podobnych sytuacjach (realizacji odcinków przez deweloperów) powstałe chodniki są węższe, co bardzo utrudnia minięcie się dwóch osób i całkowicie uniemożliwia minięcie się dwóch osób np. z wózkami/dziećmi, co zmusza do zejścia na drogę i jest niebezpieczne, inne są realizowane w niecce i notorycznie zalewane np. na ul. Buforowej (odcinek Strawińskiego-Brzozowa), ul. Kajdasza.
- Postulat o zabezpieczenie chodników przed parkującymi na nich samochodami. Chodzi o skuteczne i bezpieczne zabezpieczenie tzn. nie ustawianie słupków na 1,5 m chodnikach w odległości 0,5 m od drogi - powstały 1 m chodnik nie jest ani bezpieczny ani wygodny, musiałyby to być szersze chodniki; ustawianie skutecznych zakazów parkowania i realne egzekwowanie ich przez odpowiednie służby (policję, straż miejską), aktualnie zdarza się, że znaki są ustawione nieodpowiednio ale też służby nie reagują; może rozwiązaniem byłoby tworzenie zatok z odpowiednimi znakami (szczególnie do obsługi, nie postoju) - ale tu również są przykłady zatok z przewidzianym parkowaniem równoległym, a kierowcy parkują prostopadle/skośnie, bo mieści się wtedy więcej aut.



- Postulat o ustawienie skutecznych znaków zakazu parkowania na ul. Drabika i ul. Komedy - chodzi o prawidłowe oznakowanie, aktualnie było/jest nieprawidłowe i uniemożliwia skuteczne egzekwowanie.
- Postulat o utworzenie bezpiecznego chodnika na ul. Grota Roweckiego od ok. ul. Gałczyńskiego do końca - aktualnie brak chodnika.
- Postulat o utworzenie wzdłuż ul. Grota Roweckiego zarówno chodnika, jak i buspasa - najlepiej po obu stronach drogi chodnik + buspas, ale jeśli nie będzie miejsca to chodnik po jednej stronie drogi + buspas.
- Postulat o lepsze planowanie i realizację np. ciągów pieszych (ale też rowerowych i jezdnych) na obszarach realizowanych przez deweloperów - powinno być to uzupełnieniem, a nie jedyną formą powstawania ciągów pieszych na konsultowanym obszarze, nie powinno być tak, że te ciągi się przerywają, urywają, nie są kontynuowane w tej samej linii - nie spełniają przez to zupełnie swojej funkcji. Np. od ul. Iłakowiczówny nie ma połączenia z ul. Oboźną - brak możliwości bezpiecznego przejścia.
- Postulat o dokończenie ul. Gerberowej - droga wybrukowana ale praktycznie brak chodnika.
- Postulat o zadbanie o przesmyki między działkami prywatnymi - aktualnie są zupełnie zaniedbane, nieoświetlone, a często służą mieszkańcom za ciągi piesze, szczególnie ze względu na brak innych połączeń.
- Postulat o zrealizowanie bezpiecznego ciągu pieszego/chodnika wzdłuż ul. Smardzowskiej.
- Postulat o zrealizowanie bezpiecznego chodnika wzdłuż ul. Szuberta, która jest popularną alternatywą dla ul. Buforowej, jest na niej duży ruch, wielu kierowców jeździ szybko. Należy uregulować ruch, wydzielić i zabezpieczyć ciąg pieszy.



- Postulat o utworzenie świateł oraz likwidację progu zwalniającego na przejściu dla pieszych Kukuczki-Borowska - światła zamiast progu.
- Pytanie - czy próg zwalniający jest usytuowany zgodnie z prawem? Według znalezionych informacji nie może być on usytuowany bliżej niż 30 m od przejścia, a ten jest tuż przy przejściu, co oznacza, że jest niezgodny z prawem.
- Postulat o zrealizowanie bezpiecznego ciągu pieszego wzdłuż ul. Orawskiej do ul. Spiskiej, do wiaduktu - może być w standardzie parkowym.
- Postulat o zabezpieczenie różnicy wysokości na ul. Drabika - osiedle Murapol - pomiędzy ścieżką pieszo-rowerową jest bardzo niebezpieczny spadek
- Postulat o poszerzenie chodnika na ul. Iwaskiewicza od strony ul. Grota Roweckiego - aktualnie jest tam bardzo wąski chodnik, który jest dodatkowo zastawiony przez zaparkowane samochody - brak możliwości bezpiecznego poruszania się przez pieszych.
- Postulat o rozwiązanie problemu z parkującymi samochodami na ul. Iwaskiewicza - przewidziane jest tam parkowanie równoległe, ale samochody stoją prostopadle lub pod kątem, przez co zastawiają chodnik.
- Postulat o rozwiązanie problemu z parkującymi samochodami na ul. Granitowej - powodują one, że idący piesi muszą mocno wychodzić na jezdnię (brak chodnika, zastawione pobocze), co jest niebezpieczne, najlepiej ustawienie po obu stronach skutecznych zakazów parkowania.
- Postulat o realizację ciągu pieszo-rowerowego na dawnej ul. Asfaltowej.
- Postulat o zrealizowanie bezpiecznego chodnika wzdłuż ul. Malinowskiego (od ul. Buforowej do ul. Szuberta) - aktualnie ich brakuje.



- Postulat o zrealizowanie bezpiecznego i oświetlonego chodnika wzdłuż ul. Kutrzeby.
- Postulat o utworzenie ścieżek umożliwiających bezpieczne i komfortowe spacerowanie na obszarze zielonego klina.
- Postulat o zabezpieczenie ciągów pieszych na ul. Zwycięskiej przy przecięciu z linią kolejową - aktualnie mieszkańcy boją się puszczać tamtędy dzieci właśnie przez sytuację z linią kolejową.
- Postulat o utworzenie bezpiecznego chodnika na ul. Kurpiów.
- Postulat o utworzenie bezpiecznego ciągu pieszego/chodnika od ogródków działkowych ROD Azalia do szkoły na ul. Asfaltowej.
- Postulat ogólny o sytuowanie szkół w taki sposób, żeby dało się do nich chodzić pieszo - obecnie na konsultowanym obszarze jest kilka szkół ale odległości od mieszkań/domów do nich są zbyt duże, aby chodzić pieszo, wielu mieszkańców zawozi dzieci do szkoły samochodem i wraca nim do domu ponieważ pracują zdalnie, przez co wytwarzają się bardzo specyficzne korki.
- Postulat o poszerzenie ciągu pieszego na ul. Przystankowej przy torach kolejowych - aktualnie jest bardzo wąsko, nie da się bezpiecznie minąć z drugą osobą. Może dobrym rozwiązaniem byłoby utworzenie wspólnego, szerszego ciągu pieszo-rowerowego.
- Postulat o rozwiązanie problemu z parkującymi samochodami na chodnikach wzdłuż ul. Przystankowej, szczególnie tam, gdzie nie ma pasów zieleni tylko sam chodnik, powodują one, że idący piesi muszą wychodzić na jezdnię, co jest niebezpieczne.
- Pytanie o ul. Koszycką - czy zostanie otwarta, uruchomiona?
- Postulat o przemienienie ul. Działkowej w "deptak" - szeroki ciąg pieszo-rowerowy, szczególnie skoro nie będzie tam jednak tramwaju i jest na to miejsce.



- Postulat o rozwiązanie problemu z parkującymi samochodami na chodnikach wzdłuż ul. Hufcowej - powodują one, że idący piesi muszą wychodzić na jezdnię, co jest niebezpieczne.
- Postulat o rozwiązanie problemu z parkującymi samochodami wzdłuż ul. Drabika (do ul. Komedy), najlepiej parkowanie w godzinach.
- Postulat o utworzenie bezpiecznego chodnika wzdłuż ul. Działkowej.
- Postulat o rozwiązanie problemu z parkującymi samochodami na ul. Granitowej - powodują one, że idący piesi muszą mocno wychodzić na jezdnię (brak chodnika, zastawione pobocze), co jest niebezpieczne, najlepiej ustawienie po obu stronach skutecznych zakazów parkowania.
- Postulat o utworzenie ciągu pieszego na ul. Orawskiej, najlepiej szeroki ciąg pieszy, pieszo-rowerowy - spacerowy, z dopuszczonym ew. ruchem samochodowym.
- Pytanie - kiedy planowane jest powstanie klina w formie parkowej? Jaki jest przewidywany harmonogram prac wraz z planowanym czasem? Kiedy zostanie on zrealizowany i otworzony dla mieszkańców?
- Postulat ogólny - chodniki powinny być zacienione, przynajmniej częściowo, szczególnie na bardzo długich, prostych drogach zupełnie pozbawionych drzew, których jest dużo na konsultowanym obszarze.
- Postulat o utworzenie chodnika przy przejściu pod wiaduktem przy ul. Pawiej (na Gaj).
- Postulat o rozwiązanie problemu z parkującymi samochodami na chodnikach wzdłuż ul. Obożnej, powodują one, że idący piesi muszą wychodzić na jezdnię, co jest niebezpieczne. Mieszkańcy mają garaże ale z nich nie korzystają i parkują na chodnikach.
- Postulat o utworzenie bezpiecznego chodnika na ul. Ołtaszyńskiej od ok. ronda do końca (granic miasta) - aktualnie brak chodnika.



- Postulat o utworzenie bezpiecznego chodnika na ul. Ołtaszyńskiej od ok. ronda do końca (granic miasta) - aktualnie brak chodnika.
- Postulat o rozwiązanie problemu z parkującymi samochodami na chodnikach wzdłuż sięgaczy ul. Zwycięskiej w kierunku ul. Maczka, parkujące samochody niemal całkowicie zastawiają chodniki i powodują, że idący piesi muszą wychodzić na jezdnię, co jest niebezpieczne.
- Postulat ogólny - na dużych skrzyżowaniach zmienić przejścia i światła tak, aby nie były one etapowane.
- Postulat o likwidację schodów na ciągu pieszym na sięgaczu ul. Zwycięskiej. Ogólnie należałoby zlikwidować schody i inne bariery na ciągach pieszych na całym obszarze konsultowanym - jest więcej takich przypadków.
- Postulat ogólny - planując kolejne rozwiązania transportu zbiorowego należy projektować węzły przesiadkowe tak aby odległości między przystankami nie były duże, najlepiej z bezpośrednim przejściem między nimi.
- Postulat ogólny - nie zezwalać na grodzenie osiedli, szczególnie większych i nowo powstałych, które bez odpowiedniej infrastruktury publicznej (która na tym obszarze nie powstaje) powodują, że trzeba przechodzić całkowicie a około tych zamkniętych osiedli.

Postulaty dotyczące transportu rowerowego:

- postulat budowy bezpiecznej wydzielonej infrastruktury rowerowej na całości Południa
- postulat uzupełnienie drogi dla rowerów tam gdzie jej brakuje w ciągu ulicy Zwycięskiej
- postulat budowy infrastruktury rowerowej na ulicach Grota-Roweckiego i Kurpiów,



- postulat zapewnienia połączeń rowerowych na osi wschód-zachód i północ-południe przez Klin Wojszycki, szczególnie jako bezpiecznej drogi do szkoły dla dzieci z okolic Jagodna
- postulat budowy infrastruktury rowerowej na ulicy Kutrzeby
- postulat budowy infrastruktury rowerowej na ulicy Obrońców Poczty Polskiej
- postulat uzupełnienia planowanej drogi dla rowerów na ulicy Orawskiej również o powiązanie drogowe dla samochodów
- postulat ograniczenia prędkości na ulicach głównych takich jak Grota-Roweckiego do 40 km/h
- postulat rozwiązania problemu związanego z przejazdem rowerowym przy skrzyżowaniu z ulicą Kukuczki poprzez zamontowanie sygnalizacji na przejściu
- postulat by nowe łączniki pieszo-rowerowe przez Klin Wojszycki były realizowane razem ze szpalerami drzew, które dadzą cień
- zwrócenie uwagi na złą nawierzchnię na ulicy Borowskiej
- postulat powiązania wschodu Wojszyc z drogą dla rowerów na ulicy Orawskiej, np. wzdłuż linii kolejowej
- postulat tego, żeby azyle pieszo-rowerowe na jezdniach były na tyle szerokie, żeby zmieściły rower
- postulat dostosowania jezdni na ulicy Pszczelarskiej dla rowerów
- postulat budowy wydzielonej drogi dla rowerów do stacji Iwiny wraz z zadaszoną wiatą rowerową przy stacji
- postulat budowy zadaszonej wiaty rowerowej na parkingach P+R i pętlach transportu zbiorowego
- postulat budowy ścieżki pieszo-rowerowej wraz z oświetleniem na ulicy Malinowskiego
- postulat budowy infrastruktury pieszo-rowerowej w ciągu ulicy Grapowej, aby połączyć się z Brochowem



- postulat budowy ścieżki rowerowej na ulicy Jeździeckiej od alei Karkonoskiej do ulicy Krzyckiej
- postulat równomiernego i gęstszego rozmieszczenia stacji roweru miejskiego na osiedlach, np. przy stacji Iwiny, przy planowanej pętli na Kajdasza, wewnątrz nowej części Jagodna, przy szkole na ulicy Asfaltowej
- postulat kontynuacji projektowanej drogi dla rowerów w ulicy Ołtaszyńskiej również po stronie północnej za rondem ojca Pio, tak żeby była alternatywą dla drogi dla rowerów w alei Karkonoskiej
- postulat bezpośrednich przekroczeń przez jezdnię w ciągu Promenady Krzyckiej
- postulat budowy infrastruktury rowerowej w sposób spójny, tak by nie wymagała zmian stron jezdni
- postulat wypracowania wspólnego biletu aglomeracyjnego dla korzystających z połączeń kolejowych, który obejmie bezpłatne przewożenie rowerów w pociągach
- postulat zapewnienia wygodnego połączenia rowerowego łączącego osiedle Jagodno z Torem Wyścigów Konnych na Partynicach
- postulat zwiększenia bezpieczeństwa na wlocie ulicy Buforowej do miasta - obecne rozwiązanie jest identyfikowane jako niebezpieczne
- postulat wydzielenia bezpiecznej infrastruktury rowerowej i pieszej po wschodniej stronie ulicy Buforowej (tzw. stara Buforowa)
- postulat utworzenia drogi dla rowerów na całej ulicy Pawiej, aż do Wiaduktu i Promenady Krzyckiej
- postulat nawiązania współpracy z gminą Żórawina, żeby koordynować budowę dróg rowerowych na stykach gminy i miasta
- postulat budowy dróg rowerowych oddalonych od ulicy, w zieleni
- postulat budowy przejazdu rowerowego na ulicy Konduktorskiej do parku na Brochowie



- wyrażono brak zgody na wprowadzanie rozwiązań rowerowych kosztem posesji prywatnych
- postulat dostosowania nawierzchni na bardziej przyjazną dla rowerów na ulicy Spiskiej na odcinku, który przebiega przez Park Skowroni

Postulaty dotyczące inwestycji drogowych:

- Postulat montażu świateł na skrzyżowaniu Borowskiej i Kukuczki.
- Postulat budowy autostrady A4 w nowym śladzie.
- Postulat rozwiązania potencjalnie problematycznego połączenia obwodnicy wschodniej z ul. Karkonoską.
- Postulat pilnego dokończenia wschodniej obwodnicy Wrocławia.
- Postulat zmiany skrzyżowania Karkonoskiej i Zwycięskiej na bezkolizyjne.
- Postulat aby ul. Buforowa miała dwie nitki aż do wschodniej obwodnicy.
- Postulat utworzenia ronda na skrzyżowaniu Buforowa / Sarnia.
- Postulat o wyprostowanie ul. Schuberta.
- Postulat utworzenia ronda na połączeniu Kajdasza - Buforowa.
- Postulat o poszerzenie przejazdu pod linią kolejową w ciągu ul. Buforowej.
- Postulat stworzenia dodatkowego połączenia pod liniami kolejowymi z północy na południe (ul. Orawska, Agrestowa i inne).
- Postulat, by nie ograniczać ruchu samochodowego i nie zamykać dróg (przykład. ul. Pawiej).
- Postulat budowy parkingu Park & Ride przy obwodnicy wschodniej.
- Postulat poszerzenia ul. Karkonoskiej.
- Postulat poszerzenia ul. Krzyckiej.
- Postulat o przekierowanie ruchu do centrum przez ul. Sudecką (zamiast Ślężnej).



- Postulat modernizacji ul. Klasztornej.
- Postulat poszerzenia ul. Zwycięskiej.
- Postula modernizacji ul. Smardzowskiej.
- Sprzeciw wobec likwidacji ronda.
- Postulat o utworzenie dodatkowego pasa dla autobusów na Borowskiej.
- Sprzeciw wobec budowy nowych dróg - zamiast tego rozwijanie komunikacji zbiorowej, bez której nowe drogi nie pomogą.
- Postulat budowy ul. Koszyckiej.
- Postulat budowy buspasów na ul Grota Roweckiego.
- Postulat budowy buspasów na Zwycięskiej.
- Postulat budowy prawoskrętu z ul. Zwycięskiej w kierunku centrum.
- Postulat połączenia ul. Obrońców Poczty Gdańskiej.
- Postulat udroźnienia ul. Agrestowej dla komunikacji zbiorowej tylko.
- Postulat budowy pętli autobusowej na ul. Agrestowej połączonej z przystankiem kolejowym.
- Postulat działania dróżnika na rogatkach przy ul. Zwycięskiej.
- Postulat budowy parkingów miejskich dla mieszkańców - zamiast parkowania na ulicach.
- Postulat o audyt ulic osiedlowych w ten sposób, by nie wjeżdżał tam transport ciężarowy.
- Postulat zostawienie ronda gdzie tylko się da i zamiana skrzyżowań na ronda.
- Postulat aby ul. Orawska była dostępna nie tylko dla rowerów, ale i dla samochodów, potrzebne połączenie tej ulicy z Borowską.
- Postulat zaprojektowania wyjazdu alternatywnego np. przez ul. Kawalerzystów dla inwestycji Triada ponieważ wygeneruje dodatkowy ruch.
- Postulat budowy buspasa na ul. Grota Roweckiego.



- Postulat wymiany kostki na ul. Smardzowskiej by była gładka nawierzchnia.
- Postulat o konieczność egzekwowania przepisów w zakresie parkowania na ulicach.
- Postulat budowy oświetlenia na promenadzie krzyckiej.
- Postulat budowy lewoskrętu na ul. Kukuczki
- Postulat zlikwidowania przejścia wyniesionego na ul. Gerberowej.
- Postulat aby ul. Agrestowa nie stała się tranzytowa.
- Postulat utworzenia buspasa z ronda Ojca Pio do Karkonoskiej.

Postulaty dotyczące komunikacji zbiorowej

- postulat o utworzenie bezpośredniego połączenia komunikacyjnego: na Północ Wrocławia, w okolice: Centrum, Galerii Dominikańskiej, Alei Wielkiej Wyspy, Kozanowa, Nadodrza, Pl. Grunwaldzkiego, pl. Wróblewskiego)
- uruchomienie kolei miejskiej
- postulat o zwiększenie wykorzystania potencjału linii 310 (np. utworzenie połączeń w weekendy)
- postulat o wydłużenie czasu (ITS) na skrzyżowaniu Karkonoska - Zwycięska (po przejechaniu torów kolejowych)
- postulat o utworzenie łącznika pod przejazdem kolejowym
- postulat o zwiększenie częstotliwości przejazdów komunikacji miejskiej
- postulat o utworzenie nowych połączeń komunikacyjnych (np. dodatkowa linia autobusowa od Grota Roweckiego, od Nowej Pętli przy ul. Kryształowej - Kurpiów przez Asfaltową do Buforowej, od Pętli Klecina na Książę z wykorzystaniem łącznika, od Pętli Kajdasza - Asfaltową-Gaj)
- postulat o utworzenie park&ride przy wyjazdach/wjazdach do miasta (a nie jak jest planowane np. przy ul. Przystankowej)



- postulat o utworzenie buspasów: od ul. Parafialnej do ul. Zwycięskiej, od ronda św. Ojca Pio wzdłuż całej ul. Zwycięskiej, od Zwycięskiej do ul. Strachowskiego, na ul. Grota - Roweckiego, na ul. Borowskiej, na ul. Kajdasza do granic miasta, na trasie tramwaju na Ołtaszyn
- postulat o nietworzenie buspasu od ul. Iwaszkiewicza do ul. Parafialnej
- postulat o utworzenie powiązań tramwajowych/autobusowych: od pętli Kajdasza - Grota- Roweckiego - Karkonoskiej, od pętli na ul. Ślężnej - promenady Krzyckiej - Borowska - Armii Krajowej, od pętli południe - wzdłuż promenady Krzyckiej - do Wysokiej,
- postulat o utworzenie obwodnicy tramwajowej i powiązanie; Gaju - Pętli Południe - Krzyków
- postulat o utworzenie linii: Krzyki-Ołtaszyn-Brochów
- postulat o wydłużenie tras autobusowych poza granice Wrocławia
- postulat o nie budowanie tramwaju od ul. Świeradowskiej w stronę ul. Borowskiej
- postulat o utworzenie zatoczki przy ul. Kryształowej
- postulat o utworzenie łącznika od Kajdasza do Iwaszkiewicza (bez ruchu samochodów osobowych)
- postulat o utworzenie połączenia tramwajowego do szpitala przy ul. Borowskiej
- postulat o utworzenie węzła przesiadkowego przy szpitalu przy ul. Borowskiej
- postulat o polepszenia komunikacji zbiorowej z Dworcem Wojszyce
- postulat o utworzenie przystanku w okolicach ul. Sarniej
- postulat o utworzenie wyłączzonego pasa ruchu dla linii 110
- postulat o pozostawienie rezerwy tramwajowej wzdłuż ul. Buforowej do granic miasta
- postulat o powiązanie wschodnich obszarów osiedla z południowymi (np. ul. Konduktorskiej)



- postulat o zastąpienie autobusów zwykłych autobusami przegubowymi
- postulat o utworzenie linii dla Jagodna
- Budowa BUS Pasa / TOROWISKA Tramwajowego na odcinku od Wschodniej Obwodnicy do Dworca Autobusowego przy jak najmniejszej ingerencji w obecne pasy ruchu (nowe wydzielone korytarze). Całkowity brak możliwości korzystania z buspasa/torowiska przez auta elektryczne, taksówki, etc. Buspas/Torowisko wyłącznie dla transportu publicznego oraz pojazdów uprzywilejowanych tj. Pogotowie, straż, policja,....
- Przebudowa / Budowa chodników i ciągów pieszych, tak aby były po obu stronach ul. Grota-Roweckiego i Borowskiej.
- Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Grota-Roweckiego i Iwaszkiewicza w celu bezpiecznego wyjazdu oraz poprawy płynności ruchu.
- Udrożnienie ulic wewnątrzsiedlowych (Kłasztorna, Smardzowska, Iwaszkiewicza, Oboźna, ...) poprzez całkowity zakaz parkowania. Niech drogi pozostaną drogami a nie prywatnymi miejscami postojowymi za publiczne pieniądze!!! Wystosowanie pism do wspólnot mieszkaniowych, aby wygospodarować dodatkowe miejsca parkingowe oraz prywatnych posesji, aby auta parkować na podjazdach, w garażach a nie na chodnikach. Wprowadzenie oznakowania o możliwości odholowania źle zaparkowanych pojazdów.
- Wydzielenie 15-min miejsc postojowych dla kurierów oraz dostawców usług (taxi, Uber, catering,).
- Dobudowanie dodatkowego pasa ruchu na ul. Kukuczki oraz wydzielenie pasa do prawo i lewoskrętu, tak aby łatwiej można było skręcić w ul. Borowską.
- Przebudowa "pseudo" promenady Krzyckiej poprzez wydzielenie/oddzielenie ścieżki rowerowej od ciągu pieszego, tak aby



w godzinach szczytu można było jechać na rowerze a nie go prowadzić.

- Budowa ścieżki rowerowej przystosowanej do małej elektromobilności na ul. Smardzowskiej wraz z ul. które ją przecinają (Białoszewskiego, Gałczyńskiego, Iwaszkiewicza, Wierzyńskiego) jako głównej trasy dom-szkoła-dom.
- Przebudowa (poszerzenie) wiaduktu kolejowego.
- Demontaż "pseudo" progów na ul. Grota-Roweckiego, których jest zdecydowanie za dużo i które zachęcają kierowców do jazdy środkiem drogi. Budowa wyniesionych i dobrze oświetlonych przejść dla pieszych/rowerzystów.
- Wymiana obecnego taboru autobusowego na elektryczny ze sprawną klimatyzacją!!!!
- Utworzenie linii dalekiego zasięgu północ-południe bez konieczności przesiadania się na dworcu oraz połączenie parku południowego z parkiem wschodnim oraz skomunikowanie z zoo i politechniką wrocławską (propozycje tras w załączeniu)
- Połączenie ul. Iwaszkiewicza z Kajdasza BUS pasem z całkowitym brakiem przejazdu dla samochodów osobowych i ciężarowych na wysokości klina.
- Odstąpienie od budowy wydzielonego przejścia na Grota-Roweckiego na wysokości Gerberowej.
- Budowa parkingu na ul. Gerberowej i fragmencie ul. Grota-Roweckiego.
- Przebudowa wszystkich zatok autobusowych, które wykonane są z kostki - przejazd przez nie to jeden wielki dramat!!!!
- Remont ul. Pawiej
- Wymiana nawierzchni na ul. Nenckiego i Urunga.



- Realizacja na wczoraj - likwidacja wysepki na ul. Borowskiej na wysokości szpitala, tak aby autobus mógł jechać wydzielonym prawem skrętem aż do fragmentu buspasa.

Notatka z drugiego warsztatu konsultacyjnego

Miejsce spotkania: Centrum Aktywności Lokalnej na Ołtaszynie ze "Sceną Teatru na Bruku", ul. Pszczelarskiej 7 (Wrocław)

Termin spotkania: 16 maja 2024, 17:30 - 19:15

Liczba uczestników: 16

Moderacja: Marta Grabowska (Biuro Zrównoważonej Mobilności), Jan Porębski, Justyna Szygulska oraz Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Agenda:

1. Przedstawienie zasad konsultacji
2. Prezentacja propozycji rozwiązań transportowych dla Południa Wrocławia.
3. Dyskusja.

Postulaty dotyczące transportu pieszego:

- Postulat utworzenia przejścia i przejazdu rowerowego przez wiadukt na ul. Borowskiej (Borowska-Kukuczki) po stronie zachodniej, np. tak jak jest po stronie wschodniej.
- Postulat utworzenia kładki przy planowanym przystanku kolejowym Borowska.
- Pytanie - jaki jest harmonogram prac dotyczących transportu pieszego, co już jest planowane, w realizacji, z określonymi terminami, a na co trzeba poczekać i ile?
- Postulat utworzenia ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Agrestowej.
- Postulat utworzenia ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Orawskiej.



- Postulat utworzenia wejścia pieszego na Tor Wyścigów Konnych od strony ul. Ułańskiej.
- Postulat zaaranżowania terenu po dawnym salonie Mitsubishi na teren zielony - skwer, park kieszonkowy - teren spacerowy.
- Postulat zaaranżowania terenów powojkowych na teren zielony, park - teren spacerowy.
- Postulat ogólny - rozdzielać ruch pieszy i rowerowy, nie łączyć ich we wspólny ciąg pieszo jezdny, szczególnie w wąskie ciągi np. 2 metrowe - to za mało i jest niebezpieczne.
- Postulat utworzenia przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną wzdłuż Promenady Krzyckiej.
- Postulat utworzenia bezkolizyjnego, zielonego połączenia między ulicami Orawską i Spiską.
- Postulat utworzenia i połączenia pieszego wzdłuż rzeki Ślęzy i parków np. przez Park Kleciński.
- Postulat realizacji przebieg przez zielony klin, pieszych i rowerowych ścieżek np. według MPZP, z dopuszczeniem ew. ruchu transportu zbiorowego ale bez indywidualnego samochodowego.
- Postulat utworzenia chodnika po zachodniej stronie ul. Grota Roweckiego.
- Pytanie - jakie są terminy realizacji, harmonogram i plany dla wszelkich realizacji powiązanych z transportem pieszym na ul. Grota Roweckiego?
- Postulat utworzenia ciągów pieszych (pieszo-rowerowych) wzdłuż rzeki Ślęzy.
- Postulat utworzenia połączenia pieszego łączącego Park Kleciński i Park Grabiszyński.
- Postulat rozróżniania nawierzchni dróg rowerowych i pieszych, rowerowe-asfaltowe, piesze-szutrowe.



- Postulat nierozróżniania nawierzchni dróg rowerowych i pieszych, nie każdy pieszy preferuje drogi szutrowe, nie każdy też chce drogi asfaltowe w naturalnym otoczeniu np. na wałach rzeki czy w parku.
- Postulat pozostawienia i zabezpieczenia terenu zielonego klinu dla dziko żyjących zwierząt - zadbania o teren ochronny dla tych zwierząt.

Postulaty dotyczące transportu rowerowego:

- Postulat poprowadzenia tramwaju na wysoką przez ul. Ołtaszyńską, a później utworzenia wzdłuż niej drogi rowerowej.
- Postulat utworzenia drogi rowerowej na ul. Ołtaszyńskiej po stronie wschodniej, czyli stronie, po której jest zabudowa. Aktualnie ścieżka rowerowa jest po stronie zachodniej, przeciwnej niż zabudowa, co jest niebezpieczne.
- Postulat utworzenia wydzielonej, bezpiecznej drogi rowerowej/ciągu pieszo-rowerowego łączącego drogę rowerową na ul. Zwycięskiej i na ulicach Grota Roweckiego, Parafialnej, Strachowskiego, Kutrzeby.
- Postulat ogólny wydzielania ruchu rowerowego i samochodowego, tworzenia bezpiecznych, wydzielonych dróg rowerowych, nie malowanych na jezdni.
- Postulat utworzenia drogi rowerowej na ul. Pszczelarskiej, najlepiej po poprawieniu, wyremontowaniu nawierzchni całej ulicy.
- Postulat utworzenia drogi rowerowej na ul. Grota Roweckiego po stronie wschodniej, na fragmencie istniejąca droga jest po stronie wschodniej, a według projektów i planów kolejne fragmenty są przewidywane różnie.
- Postulat ogólny tworzenia dróg rowerowych po tej samej stronie ulicy na całej jej długości.
- Postulat utworzenia przejścia i przejazdu rowerowego przez wiadukt na ul. Borowskiej (Borowska-Kukuczki) po stronie zachodniej, np. tak jak jest po stronie wschodniej.
- Postulat utworzenia drogi rowerowej do torów od ulicy Orawskiej.



- Postulat utworzenia drogi rowerowej do torów od ulicy Łubinowej.
- Postulat utworzenia drogi rowerowej do torów od ulicy Agrestowej.
- Postulat utworzenia drogi rowerowej do torów od ulicy Asfaltowej.
- Postulat o przeniesienie ruchu rowerowego na ul. Obrońców Poczty Gdańskiej z ul. Ołtaszyńskiej (na ul. Ołtaszyńskiej tramwaj), może zostać tempo 30 i dodanie drogi dla rowerów w pasie jezdni jeśli nie może być wydzielony, połączyć tę drogę z istniejącą i aż do ul. Bratniej w Wysokiej.
- Pytanie - jaki jest harmonogram prac dotyczących transportu rowerowego, co już jest planowane, w realizacji, z określonymi terminami, a na co trzeba poczekać i ile?
- Postulat o utworzenie dróg rowerowych wzdłuż Ślęzy. Najlepiej wszędzie, aż do Odry, ale przede wszystkim na konsultowanym obszarze.
- Postulat o zmianę cykli świateł na przejazdach rowerowych w stronę centrum miasta - aktualnie są one etapowane i przejazd zajmuje bardzo dużo czasu np. na skrzyżowaniu ulic Sudecka, Ślężna, Waligórskiego.
- Postulat utworzenia ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Agrestowej.
- Postulat utworzenia ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Orawskiej.
- Postulat utworzenia parkingu "Bike and Ride" na pętli Krzyki, który umożliwiłby zostawienie roweru i przesiągnięcie się w tramwaj/autobus. Ważne aby był on duży i porządkowy, nie jak obecnie dwie niezabezpieczone wiaty - na więcej stanowisk, lepiej zabezpieczony m.in. przed kradzieżą, może udałoby się zamykany.
- Postulat utworzenia bezpiecznej i ciągłej drogi rowerowej przez ul. Agrestową aż do pętli Krzyki.
- Postulat utworzenia bezpiecznej, wydzielonej drogi rowerowej do szkoły na ul. Asfaltowej przez ul. Parafialną. W szczególności



uzupełnienie brakujących fragmentów, tak aby powstała jedna, ciągła, bezpieczna droga.

- Postulat o zamontowanie liczników przejeżdżających rowerów z wyświetlaczem, tak aby mieszkańcy też mogli zobaczyć ile tych rowerów przejeżdża danymi ścieżkami.
- Postulat utworzenia drogi rowerowej wzdłuż ul. Orawskiej aż do ul. Kamiennej.
- Postulat utworzenia wydzielonej, bezpiecznej drogi rowerowej, wydzielonej również od ruchu pieszego, wzdłuż ul. Grota Roweckiego, po wschodniej stronie ulicy.
- Postulat utworzenia drogi rowerowej wzdłuż ul. Grota Roweckiego aż do wschodniej granicy miasta.
- Postulat utworzenia wydzielonej, bezpiecznej drogi rowerowej wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej.
- Postulat utworzenia wydzielonej, bezpiecznej drogi rowerowej od Ronda św. Ojca Pio do szkoły.
- Postulat ogólny - rozdzielać ruch pieszy i rowerowy, nie łączyć ich we wspólny ciąg pieszo jezdny, szczególnie w wąskie ciągi np. 2 metrowe - to za mało i jest niebezpieczne.
- Postulat ogólny utworzenia bezpiecznego dojazdu rowerowego do każdej szkoły.
- Postulat uzupełnienia drogi rowerowej wzdłuż całej długości torów kolejowych, połączenie z Promenadą Krzycką.
- Postulat uzupełnienia drogi rowerowej wzdłuż ul. Pawiej i połączenie ją z Promenadą Krzycką.
- Postulat utworzenia przejazdów rowerowych z sygnalizacją świetlną wzdłuż Promenady Krzyckiej.
- Postulat utworzenia bezkolizyjnego, zielonego połączenia między ulicami Orawską i Spiską.



- Postulat utworzenia wydzielonej drogi rowerowej wzdłuż ul. Agrestowej.
- Postulat utworzenia wydzielonej i wyniesionej ponad poziom jezdni drogi rowerowej wzdłuż ul. Gerberowej.
- Postulat ogólny tworzenia dróg rowerowych wzdłuż tras tramwajowych - kompletne ciągi komunikacyjne z wydzielonymi ciągami do różnych rodzajów ruchu transportowego (samochodowy, rowerowy, pieszy, transport zbiorowy).
- Postulat utworzenia i połączenia dróg rowerowych wzdłuż rzeki Ślęzy i parków np. przez Park Kleciński.
- Pytanie - jaka jest możliwa i planowana nawierzchnia dróg rowerowych wzdłuż rzeki Ślęzy, na wałach? Z jednej strony asfaltowa jest wygodna, umożliwia odśnieżanie, z drugiej naturalna byłaby naturalna, lepiej dopasowana do wałów rzeki.
- Postulat realizacji przebić przez zielony klin, pieszych i rowerowych ścieżek np. według MPZP, z dopuszczeniem ew. ruchu transportu zbiorowego ale bez indywidualnego samochodowego.
- Pytanie - jakie są terminy realizacji, harmonogram i plany dla wszelkich realizacji powiązanych z transportem rowerowym na ul. Grota Roweckiego?
- Postulat utworzenia drogi rowerowej (ciągów pieszo-rowerowych) wzdłuż rzeki Ślęzy.
- Postulat utworzenia połączenia rowerowego łączącego Park Kleciński i Park Grabiszyński.
- Postulat rozróżniania nawierzchni dróg rowerowych i pieszych, rowerowe-asfaltowe, piesze-szutrowe.
- Postulat nierozróżniania nawierzchni dróg rowerowych i pieszych, nie każdy pieszy preferuje drogi szutrowe, nie każdy też chce drogi asfaltowe w naturalnym otoczeniu np. na wałach rzeki czy w parku.

Postulaty dotyczące komunikacji zbiorowej



- Postulat utworzenia buspasa na ul. Zwycięskiej.
- Postulat połączenia południa Wrocławia ze starym dworcem pocztowym linią kolejową nr 285.
- Postulat wytyczenia linii tramwajowej z ul. Ślężnej przez ulice Weigla, Spiską, Orawską, Łubinową z pętlą przy Lidlu na ul. Parafialnej.
- Postulat wytyczenia linii tramwajowej na ul. Zwycięskiej.
- Postulat stworzenia buspasa na ul. Grota-Roweckiego i Bardzkiej – do ul. Kamiennej.
- Postulat utworzenia jednotorowej linii tramwajowej na ul. Zwycięskiej
- Postulat połączenia ulic Kukuczki i Pawiej.
- Postulat utworzenia linii tramwajowej na ul. Grota-Roweckiego.
- Postulat połączenia tramwajowego między pętlami Park Południowy i Zwycięska wzdłuż ul. Agrestowej.
- Postulat urządzenia buspasa wzdłuż ul. Grota-Roweckiego biegnącego do Dworca Głównego.
- Postulat, aby nie umieszczać sygnalizacji świetlnej ani nie tworzyć TAT na Borowską. Sygnalizacja świetlna nie poprawi problemu z korkami, a tramwaj go pogłębi.
- Postulat, aby nie tworzyć Park and Ride przy Borowskiej. To zdecydowanie za blisko centrum miasta.
- Postulat zwiększenia zakresu umów na przewozy z gminą Żórawina.
- Postulat utworzenia wspólnego biletu dla większego obszaru wokół Wrocławia.
- Postulat wymiany pojazdów MPK na klimatyzowane. W autobusach bywa zdecydowanie za gorąco.
- Postulat jak najmniejszej likwidacji terenów zielonych i drzewostanu przy realizacji planowanych inwestycji.
- Dlaczego na ul. Grota-Roweckiego jeszcze nie ma tramwaju?



- Postulat utworzenia bezpośrednich połączeń autobusowych i tramwajowych na linii południe-północ Wrocławia, np. do szpitala przy ul. Kamieńskiego.
- Postulat utworzenia sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Grota-Roweckiego i Kryształowej z cyklem półgodzinnym.
- Postulat przeprowadzenia linii tramwajowej w miejscu linii kolejowej 285, gdy ta zostanie już przeniesiona na nasyp.
- Postulat utworzenia okólnej linii tramwajowej z pętlą przy Parku Południowym, biegnącej przez Promenadę Krzycką, ul. Borowską, al. Armii Krajowej i ul. Ślężną.
- Postulat utworzenia torowiska tramwajowego biegnącego z ul. Ślężnej przez ulice Weigla, Spiską, przez Promenadę Krzycką do planowanej pętli przy Szpitalu Borowska.
- Postulat urządzenia Park and Ride przy skrzyżowaniu, między ulicami Grota-Roweckiego i Wspólną.
- Postulat przedłużenia linii tramwajowej na al. Karkonoskiej z krańcówką przy przejeździe kolejowym na ul. Zwycięskiej.
- Postulat relokacji linii 612 z Bielán Wrocławskich w stronę Karwian. Jest tam spore zapotrzebowanie na transport publiczny ze względu na wysoką liczbę mieszkańców tamtych okolic.
- Postulat dążenia do porozumienia z gminami ościennymi w kwestiach transportu publicznego między Wrocławiem a najbliższymi wsiami.
- Postulat budowy linii tramwajowej wzdłuż Wschodniej Obwodnicy Wrocławia.
- Postulat utworzenia autobusu szkolnego z linii 310 - poruszają się nią głównie uczniowie szkoły przy ul. Asfaltowej.
- Postulat połączenia buspasem łącznika między ulicami Kajdasza i Iwaszkiewicza ze skrzyżowaniem ulic Kurpiów i Grota-Roweckiego.



- Dlaczego zdemontowano linię tramwajową na odcinku Morwowa-Bardzka (Cmentarz)?
- Postulat połączenia tramwajowego między pętlą Park Południowy a pętlą Zwycięska biegnącego przez wiadukt na ul. Grota-Roweckiego i miejsce obecnej linii kolejowej 285.
- Postulat wytyczenia linii autobusowej od ul. Kutrzeby do Zwycięskiej.
- Postulat utworzenia osobnego cyklu sygnalizacji świetlnej dla ulic Kutrzeby i Parafialnej z priorytetem dla autobusu.



Notatka z pierwszego spotkania konsultacyjnego

Miejsce spotkania: Tor Wyścigów Konnych, ul. Zwycięska 2 (Wrocław)

Termin spotkania: 4 czerwca, 17:30 - 19:15

Liczba uczestników: 10

Moderacja: Ewa Sowińska, Adrian Bukowski, Tadeusz Mincer (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Postulaty dotyczące transportu pieszego:

- Postulat o zabezpieczenie przejść dla pieszych z toru jeździeckiego na ulice Ołtaszyńskie.
- Postulat o zabezpieczenie chodników i trawników przed nielegalnym parkowaniem na Ołtaszyńskiej i Zwycięskiej.
- Postulat o przejścia dla pieszych przy wojszyckiej obok placówki edukacyjnej
- Postulat o zwiększenie czasu przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu Karkonoskiej ze Zwycięską. Przejście wymaga teraz aż 3 cykli.
- Postulat o nie wydłużanie cyklu dla pieszych przy skrzyżowaniu Karkonoskiej ze Zwycięską, a zbudowanie estakady
- Zwiększenie czasu dla przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu Krzycka i Powstańców Śląskich.

Postulaty dotyczące transportu rowerowego:

- Postulat o punkt gdzie na gaju można będzie zostawić bezpiecznie rower.
- Połączenie rowerowe Ołtaszyńskiej z Wyścigową
- Postulat, aby ulica Agrestowa była alternatywną trasą łączącą południe Wrocławia z centrum.
- Postulat o ścieżkę rowerową lub pieszo rowerową przy rzece Ślęży.
- Nie asfaltować ścieżki rowerowej przy Ślęży.

Postulaty dotyczące inwestycji drogowych:



- Postulat o zbudowanie estakady przy ulicy Zwycięska/Karkonoska
- Postulat o zwiększenie czasu na skręt w lewo na ulice Zwycięską z ulicy Karkonoskiej.
- Postulat przekierowanie części ruchu samochodowego na ulice Orawską aż do Weigla.
- Czy da się poszerzyć ulicę Zwycięską?
- Postulat ustawienia świateł na rondzie Ojca Pio aby sprawdzić, czy lepiej będzie regulować ruch.
- Postulat o zablokowanie możliwości zawracania pojazdom ciężarowym zawracania na rondzie Ojca Pio.
- Postulat o weryfikację systemu ITS, żeby wyjazd z Krzyckiej na Powstańców Śląskich był łatwiejszy.
- Postulat o zatokę autobusową dla autobusów na rondzie Pio, aby autobus nie blokował ruchu przy przystanku.

Postulaty dotyczące komunikacji zbiorowej:

- Postulat aby przy planowanej pętli tramwajowej przy zwycięskiej był park.
- Postulat wydłużenia planowanej linii tramwajowej aż do Wysokiej
- Postulat wydłużenia linii N aż do Wojszyc
- Postulat o wydzielone trasy/buspasy dla autobusów
- Postulat o buspas na Grota-Rowieckiego
- Postulat o to, że jakby powstał buspas na Grota Rowieckiego, to żeby miał pierwszeństwo w sygnalizacji świetlnej, to powinno przyspieszyć komunikację zbiorową.
- Postulat aby planując Wschodnią Obwodnicę Wrocławia uwzględnić miejsce na tramwaj i pętle.
- Postulat o skoordynowane działania na rzecz transportu zbiorowego. Ponieważ tylko w taki sposób mieszkańcy przekonają się do transportu zbiorowego. Pojedyncze działania ich nie przekonają.



- Uwzględnienie, że “tramwaj na Ołtaszyn” tak naprawdę jedzie na Partynice.
- Czy dalej jest problem z skrzyżowaniem się torów tramwajowych z torami kolejowymi?
- Postulat że, jeśli Grota Rowieckiego powstanie buspas to planowany łącznik na ul. Kajdasza może być nieprzydatny
- Autobus blokuje pół ronda Ojca Pio.



Notatka z drugiego spotkania konsultacyjnego

Miejsce spotkania: Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 21, ul. Kłodzka 40

Termin spotkania: 11 czerwca 2024, 17:30 - 19:15

Liczba uczestników: 11

Moderacja: Ewa Sowińska, Justyna Szygulska, Monika Czesak (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Postulaty dotyczące komunikacji zbiorowej:

- Postulat o utworzenie trasy autobusowej zamiast tramwajowej na ul. Działkowej.
- Postulat o wykorzystywanie we Wrocławiu innego rodzaju tramwajów - obecne są najgłośniejszymi tramwajami w Polsce, należy kolejno kupować cichsze, jeżeli jest możliwość, to wyciszyć obecne.
- Postulat o poprowadzenie trasy tramwajowej do szpitala na ul. Borowskiej od strony ul. Ślężnej, nie ul. Borowskiej, na ul. Ślężnej jest więcej miejsca, a przez ul. Borowską dodatkowo przejazdy były by kolizyjne tramwaj-samochody.
- Postulat o zwiększenie częstotliwości przejazdu tramwaju linii 21 i 18. Obecnie kursują co 12 minut to niewystarczająca ilość, lepszym rozwiązaniem byłby przejazd co 5-7 min.
- Postulat o poprawienie wydolności komunikacji zbiorowej w całym Wrocławiu. Obecnie jest ona niewydolna, niewystarczająca, nie jeździ na czas i według rozkładu - wcześniej tramwaje na Gaju były co 3 minuty, obecnie są co 12, dodatkowe tramwaje na Wyścigi Konne miały być co 15 min w rzeczywistości były co 35 min, autobus 113 z ul. Parafialnej/Zwycięskiej odjeżdża co 30 min - takie sytuacje zniechęcają ludzi do korzystania z komunikacji.
- Postulat o skierowanie autobusu 143 odcinkiem wzdłuż parku Skowroniego od ul. Borowskiej do Ślężnej (obecnie kursuje tam tylko



linia 136). Skierowanie autobusy linii 143 w inny rejon osiedla odciąży ruch na przystanku Śliczna, który jest istotnym punktem komunikacyjnym dla mieszkańców Gaju i Tarnogaju.

- Postulat o rozważenie i wprowadzenie także autobusów elektrycznych - być może na południu sprawdzą się lepiej niż tramwaje, są bardziej elastyczne (można zmienić ich trasę) i zajmują mniej miejsca, nie wymagają dedykowanej infrastruktury.
- Postulat poszerzenia wiaduktu na ul. Borowskiej, tak, żeby zmieścił się również buspas.
- Postulat utworzenia trasy tramwajowej przez ulice Grota-Roweckiego, Parafialną i Kutrzeby.
- Postulat utworzenia trasy tramwajowej przez ul. Ślężną wzdłuż torów.
- Postulat utworzenia trasy tramwajowej przez ulice Karkonoską i Zwycięską.
- Postulat otworzenia ul. Buforowej do ul. Zwycięskiej jako ścieżkę rowerową z buspasem, fragmentami opuszczony ruch samochodowy.
- Postulat tworzenia Park&Ride na obrzeżach miasta, nie tak blisko centrum, już w mieście jak osiedle Gaj.
- Postulat utworzenia wiaty przystankowej na przystanku na ul. Wiśniowej.
- Postulat rozwiązania problemu jakim jest autobus nr 136, który jest autobusem widmo - bardzo często nie jeździ, a po zadzwonieniu do MPK okazuje się, że "wypadł z trasy".
- Postulat utworzenia buspasu na ul. Armii Krajowej, przez środek (zielona rezerwa).
- Postulat przedłużenia tras innych autobusów tak, aby zahaczały o przystanki Bardzka i Ślężna - obecnie jeżdżą tam tylko dwa autobusy nr 136 i 143, mogłyby również zostać doprowadzone inne, które jeżdżą w okolicy.



- Postulat zmienienia trasy tramwaju na Ołtaszyn, proponowana na pewnym odcinku jest poprowadzona przez tereny zielone, przez co nie zbiera pasażerów, a obok mieszka wielu ludzi, którzy mogliby z niego skorzystać, ale wtedy będą musieli dalej dojść - lepiej tramwaj poprowadzić wśród zabudowy, przez ulice Karkonoską, Zwycięską, nie tereny zielone. Nawet jeśli jest poprowadzony tak, aby go przedłużyć na Wysoką, to powinien służyć przede wszystkim mieszkańcom miasta, skoro to komunikacja miejska.
- Postulat o łączenie ze sobą komunikacji miejskiej, tworzenie sieci, a nie trzech oddzielnych, niepowiązanych tras tramwajowych, które mają być doprowadzone na południe ale nie będą łączyć samego południa w jego obrębie. Transport powinien tworzyć sieć z wieloma możliwościami przesiadek w różnych kierunkach.
- Postulat tworzenia podwójnych przystanków w pełnym standardzie umożliwiającym przesiadkę. Przystanki podwójne powinny pozwalać na jednoczesne zatrzymanie się dwóch tramwajów, tramwaj pierwszy powinien poczekać, aż pasażerowie z tramwaju za nim przesiadną się do niego (tego pierwszego). Aktualnie często zdarza się, że gdy dojeżdża drugi tramwaj, to pierwszy odjeżdża, przez co nie ma możliwości, żeby się przesiąść na trasie, która się pokrywa, a po rozwidleniu nie zdąży się tego zrobić ze względu na konieczność przejścia między różnymi przystankami.
- Postulat utworzenia pełnowymiarowego przystanku podwójnego na ul. Bardzkiej. Aktualny mieści 1,5 tramwaju, uniemożliwia zatrzymanie się dwóch tramwajów oraz przesiadkę między nimi.
- Postulat tworzenia większej liczby przystanków podwójnych, pełnowymiarowych i umożliwiających przesiadkę.
- Postulat utworzenia metra. W myśleniu odległym, przyszłościowym w formie sieci metra, nie tylko jednej czy dwóch przecinających się linii, również jako uzupełnienie sieci całego transportu zbiorowego we



Wrocławiu. Przypomnienie również, że metro nie tylko jeździ pod ziemią ale również nad nią.

- Postulat utworzenia kolei miejskiej.
- Postulat montażu np. ekranów akustycznych przy Towarowej Obwodnicy Wrocławia, tak, aby wygłuszyć hałas od niej.
- Postulat zmienienia opcji biletów okresowych, nie na dwie dowolne linie ale na 3 dowolne linie. Dwie nie są wystarczające, w szczególności jeśli osiedle nie jest połączone między sobą i jeżdżące po nim autobusy i tramwaje mają różne trasy - problemem np. jest dojazd na odcinku Dworzec Główny - Arkady, gdzie przystanek Stawowa jest tylko w jedną stronę i jeśli ktoś chce jeździć przez ten odcinek (Arkady-Dworzec Główny) to musi wybrać dwie linie jeżdżące na nim po dwóch różnych trasach, co wyczerpuje limit, a jednocześnie może nie prowadzić w miejsce docelowe, do którego dojeżdża inny tramwaj z Arkad i trzeba kupić bilet na wszystkie linie, mimo, że wystarczyłyby 3.
- Postulat aby bilety czasowe 15/30/60 min. były liczone czasem podanym w rozkładzie, a nie rzeczywistego przejazdu. Transport we Wrocławiu bardzo często jest opóźniony, jeździ dłużej, jeśli trasa ma zająć według rozkładu 10 min, to bilet 15 minutowy zapewnia spory zapas, a często nie wystarcza lub starcza "na styk" i powoduje stres lub konieczność kupienia kolejnego biletu, co sumarycznie wychodzi drożej niż bilet 30 min., z kolei kupowanie biletu z potrójnym zapasem czasowym mija się z celem.

Postulaty dotyczące inwestycji drogowych:

- Postulat o rozwiązanie problemu z korkami na ul. Kukuczki - kierowcy skracają tamtędy przejazd od Alei Wielkiej Wyspy.
- Postulat zmienienia progów zwalniających na ul. Kukuczki na takie o lepszej budowie (jak np. na ul. Ślicznej), tak aby progi spełniały swoją funkcję uspokojenia ruchu, żeby przejazd przez nie był uciążliwy przy



przekroczonej prędkości ale nie przy dozwolonej prędkości, obecnie przy dozwolonej jest wciąż bardzo uciążliwy i wpływający negatywnie na stan samochodu.

- Postulat o nie tworzenie Park&Ride na ul. Borowskiej - ludzie nie będą parkowali na nim tylko na osiedlu ponieważ proponowany jest za mały i za blisko miasta.
- Postulat wprowadzenia prawoskrętów i likwidacji lewoskrętów, bez świateł - na wzór miast zagranicznych, co upłynni ruch, bezkolizyjny, nie wymagający świateł i innych form kontroli ruchu.
- Postulat braku świateł na ul. Karkonoskiej.
- Postulat tworzenia bezpiecznych i ciągłych dojazdów do szkół i przedszkoli.
- Postulat o uzupełnienie brakującego odcinka ul. Piławskiej przy parku.
- Postulat wprowadzenia jednokierunkowego ruchu wokół przedszkola na ul. Kłodzkiej.
- Postulat utworzenia wystarczającego (większego) parkingu przy przedszkolu przy ul. Kłodzkiej, obecny jest niewystarczający, za mały.
- Propozycja zmienienia chodnika po jednej stronie drogi przy przedszkolu przy ul. Kłodzkiej w miejsca postojowe - obecnie chodnik jest po obu stronach drogi, dodatkowo jest przejście przez skwer, więc jeden chodnik można zlikwidować - ale były również głosy przeciwko temu pomysłowi.
- Propozycja utworzenia parkingu na klepisku przy przedszkolu przy ul. Kłodzkiej w stronę ul. Piławskiej.
- Postulat uporządkowania parkowania na ulicach Piławska, Świeradowska, Kłodzka i Srebrnogórska - obecnie są zastawiane przez samochody.
- Postulat likwidacji ronda przy ul. Zwycięskiej.
- Postulat pozostawienia ronda przy ul. Zwycięskiej.



- Postulat o odmalowanie oznakowań poziomych na jezdni np. ograniczenia prędkości do 30 km/h.

Postulaty dotyczące transportu rowerowego:

- Postulat o uregulowanie ruchu aut ciężarowych na ul. Orawskiej oraz ul. Łubinowej. Obecnie przejeżdża tędy wiele aut ciężarowych, które stanowią zagrożenie dla rowerzystów.
- Postulat o polepszenie stanu technicznego rowerów miejskich.
- Postulat o rozszerzenie oferty rowerów miejskich o rowery elektryczne.
- Postulat o zwiększenie liczby rowerów oraz stacji rowerowych.
- Postulat o wprowadzenie dotacji z funduszy miejskich na zakup rowerów oraz rowerów elektrycznych dla mieszkańców.
- Postulat o wydłużenie darmowego czasu przejazdu rowerem miejskim, np. do 45 min. Obecnie darmowy czas przejazdu wynosi 20 min, czas ten nie jest wystarczający aby dojechać z Południa Wrocławia do Centrum.
- Postulat o tworzenie szerokich i 2-kierunkowych ścieżek rowerowych.
- Postulat o lepsze oznaczenia kierunków na drogach rowerowych.
- Postulat o lepsze oznaczanie czy droga rowerowa jest 1-kierunkowa/2-kierunkowa.
- Postulat o utworzenie lepszego wjazdu z Promenady Krzyckiej/Gajowej w stronę Alei Wielkiej Wyspy. Obecnie rowerzyści mają bardzo duży problem aby włączyć się do ruchu.
- Postulat o przedłużenie ścieżki rowerowej z ul. Gajowej do ul. Ziębickiej.

Postulaty dotyczące transportu pieszego:

- Postulat o uregulowanie ruchu aut ciężarowych na ul. Orawskiej oraz ul. Łubinowej. Obecnie przejeżdża tędy wiele aut ciężarowych, które stanowią zagrożenie dla pieszych.



- Postulat o zwiększenie kontroli i egzekucji nieprzestrzegania prawa w strefach ruchu uspokojonego np. na ul. Piławskiej
- Postulat o zwiększenie bezpieczeństwa i polepszenie widoczności przy mniejszym przejściu (nie tym przy skrzyżowaniu) dla pieszych obok przystanku Świeradowska. Szczególne utrudnienia stanowią auta zaparkowane wzdłuż ulicy.
- Postulat o umieszczenie progu zwalniającego przed mniejszym przejściem dla pieszych przy przystanku Świeradowska.
- Postulat o nie umieszczanie progu zwalniającego przed mniejszym przejściem dla pieszych przy przystanku Świeradowska.
- Postulat o polepszenie widoczności przy przejściu dla pieszych na ul. Świeradowskiej od strony Ferio Gaj w stronę ul. Morwowej.
- Postulat o utworzenie łącznika pieszo-rowerowego przez ul. Świeradowską - pętle Gaj- ul. Działkową - Ferio Gaj
- Postulat o umieszczenie lustra przy przejściach dla pieszych przy ul. Świeradowskiej.
- Postulat o ujednolicenie sygnalizacji świetlnej oraz powiększenie wysepki na przejściu dla pieszych przy pętli na Gaju.



Notatka z trzeciego spotkania konsultacyjnego

Miejsce spotkania: CAL Dobre Czasy na Jagodnie, Sygnałowa 23

Termin spotkania: 18 czerwca 2024, 17:30 - 19:00

Liczba uczestników: 10

Moderacja: Justyna Szygulska, Monika Czesak, Adrian Bukowski, Makary Bochenkiewicz (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich)

Postulaty dotyczące komunikacji zbiorowej:

- Postulat o utworzenie linii tramwajowej dla Jagodna.
- Postulat o pozostawienie rezerwy tramwajowej wzdłuż ul. Buforowej do granic miasta.
- Postulat o zastąpienie autobusów zwykłych autobusami przegubowymi.
- Postulat o utworzenie węzła przesiadkowego przy szpitalu przy ul. Borowskiej.
- Postulat o utworzenie łącznika od Kajdasza do Iwaszkiewicza (bez ruchu samochodów osobowych).
- Postulat o utworzenie na odcinku ul. Sygnałowa - ul. Asfaltowa barier akustycznych dla przyszłego tramwaju na Jagodno.
- Postulat o kursy szkolne Konduktorska - Asfaltowa.
- Postulat o zaplanowanie tramwaju na Jagodno tak, aby przedłużyć go gminy Siechnice.
- Postulat aby przy szpitalu na Ul. Borowska była pętla tramwajowo-abutobusowa.
- Przy uruchomieniu linii tramwajowych na Jagodno, nie zabierać linii autobusowych.
- Postulat o zatrudnienie większej ilości kobiet w MPK.
- Postulat o linie autobusowa łącząca Klecina, Ołtaszyn, Jagodno, Partynice.
- Postulat o rozwiązanie problemu tablic GSM. Ciągły brak sygnału.



- Postulat o budowę metra Psie Pole - Jagodno przez Galerię Dominikańską.
- Postulat o zorganizowanie przystanku kolejowego na linii 285 przy ul. Buforowej.
- Postulat aby MPK wykorzystywało Towarową Obwodnicę Wrocławia (Kolej Miejska).
- Postulat o podniesienie linii 285 znad poziomu ziemi.
- Postulat o buspas dla 145 i 110 aż do Iwin.
- Postulat o dodatkową linię autobusową z Iwin do centrum.
- Postulat o zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowych na Jagodnie w weekendy. Ze względu duże przepełnienie autobusów.
- Postulat aby w godzinach szczytu wszystkie autobusy z Jagodna muszą być przegubowe
- Postulat o przebudowę zatokę autobusową na Iwinach, ze względu na to, że jest zbyt mała.
- Postulat o przedłużenie linii A, aż do pętli przy ul. Kajdasza.
- Postulat o przedłużenie linii N przez ul. Kamienną do Jagodna.
- Postulat o przedłużenie linii N do Wojszyc.
- Postulat o przedłużenie linii K do ronda na Iwinach.
- Postulat o przeprowadzenie linii 145 przez AWW po wybudowaniu linii tramwajowej na Jagodnie.
- Postulat o połączenie autobusowe trzech pętli tramwajowych Krzyki-Park Południowych - Borowska.
- Postulat aby łącznik Iwaszkiewicza i Kajdasza nie był tylko dla komunikacji zbiorowej.
- Postulat o to aby 133 mógł wjeżdżać na budowany buspas na ul. Buforowej.
- Postulat o nową linię autobusową przez Grota-Rowieckiego



- Postulat aby Park&Ride na Jagodnie był połączony z przystankiem autobusowym.
- Postulat aby zachować zatokę autobusową za rondem na Iwinach.
- Postulat o wprowadzenie biletów wielorazowych na 10, 20, 30 przejazdów.
- Postulat o honorowanie biletów jednorazowych w pociągach.
- Postulat o honorowanie urbancard w pociągach.
- Postulat o przeniesienie pętli przy ul. Kajdasza aż za rondo na Iwinach. (najlepiej przy przystanku PKP)
- Postulat o darmowe przejazdy MPK dla tych co płacą podatki we Wrocławiu.
- Postulat o zrobienie z Towarowej Obwodnicy Wrocławia szybkiego tramwaju miejskiego.
- Postulat o tunel kolejowy Wrocław Główny - Wrocław Świebodzki
- Postulat o przystanek PKP przy parku na Brochowie

Postulaty dotyczące inwestycji drogowych:

- postulat o utworzenie park&ride przy wyjazdach/wjazdach do miasta
- Postulat o utworzenie 2 progów zwalniających na ul. Szuberta przy granicy z g. Siechnice.
- Postulat o poszerzenie ul. Malinowskiego, gdyż jest za wąska.
- Postulat aby Park&Ride był darmowy dla mieszkańców gminy Wrocław.
- Postulat o Park&Ride przy stacji PKP Wrocław Partynice
- Postulat o przeprojektowanie skrzyżowania Zwycięska - Karkonoska.
- Postulat o tunel kolejowy Wrocław Główny - Wrocław Świebodzki
- Postulat o połączenie Gądowianki z Dworcem Świebodzkim.
- Postulat aby łącznik na ul. Kajdasza otwarty był dla kierowców.
- Postulat o 4 pasy ruchu w każdym kierunku na ul. Buforowej.
- Postulat o rondo turbinowe na ul. Sarniej.
- Postulat o podniesienie rangi ul. Buforowej na rangę ul. Asfaltowej.



- Postulat o zwiększenie bezpieczeństwa na ul. Schuberta
- Postulat o umożliwienie przejazdu tranzytu przez ul. Schuberta
- Postulat o połączenie Wojszyc z Jagodnem przez ul. Asfaltową i ul. Kopycińskiego
- Postulat o możliwość utworzenia drogi dwupasmowej na ulicy Grota - Roweckiego
- Postulat o lepsze przystosowanie dla ruchu samochodowego ulic Dożynkową i Buraczaną.

Postulaty dotyczące transportu rowerowego i pieszego:

- Postulat o utworzenie chodnika od ul. Pawiej do ul. Grota-Roweckiego wzdłuż linii kolejowej.
- Postulat o utworzenie chodnika przy ul. Centralnej koło Orlika - okolice Parku Brochowskiego.
- Postulat o przedłużenie i zachowanie ciągłości ciągu pieszego przechodzącego przez ul. Buforową .
- Postulat o utworzenie chodnika od Wzgórza Gajowego do ul. Grota-Roweckiego wzdłuż torowiska kolejowego.
- Postulat o utworzenie chodnika wraz z oświetleniem oraz drogi rowerowej wzdłuż ul. Malinowskiego.
- Postulat o utworzenie chodnika oraz drogi rowerowej wraz z całą potrzebną infrastrukturą (np. oświetleniem) wzdłuż granic miasta (ul. Schuberta) do ul. Brzozowej. Obecnie droga ta nie posiada chodnika, ani oświetlenia. stanowi zagrożenie dla mieszkańców, a przede wszystkim dzieci.
- Postulat o utworzenie połączenia pieszo-rowerowego przez ul. Sarnią - Jareckiego (była Klasztorowa) na wysokości ul. Kajdasza. Z północy na południe Jagodną, po istniejących szlakach. Najlepiej równoległe do ul. Buforowej wzdłuż granicy z klinem.
- Postulat o kontynuację ciągu pieszo- rowerowego od ul. Konduktorskiej.



- Postulat o utworzenie/przeciągnięcie drogi rowerowej od ul. Grota Roweckiego do ul. Zwycięskiej (wzdłuż ul. Kurpiów oraz ul. Gałczyńskiego).
- Postulat o utworzenie ścieżki rowerowej oraz chodnika przy wałach Ślęży, od południa do Parku Grabiszyńskiego. ważnym jest, aby któraś z już istniejących tras uzyskała ciągłość oraz przejazd pod mostem.
- Postulat o połączenie pieszo- rowerowe Jagodna z Iwinami i Brochowem.
- Postulat o utworzenie ścieżki pieszo-rowerowej od ul. Asfaltowej, wzdłuż ul. Pawiej do obwodnicy południowej (okolice szkoły na ul. Kłodzkiej).
- Postulat o utworzenie chodnika oraz drogi rowerowej wzdłuż ul. Kajdasza i Komendy w kierunku szkoły i żłobka.
- Postulat o przeprowadzenie ciągu pieszo - rowerowego przez ul: Kajdasza-Iwaszkiewicza-Gałczyńskiego-Zwycięską.
- Postulat o utworzenie drogi rowerowej po wschodniej części od ronda Kiepurzy do ronda Iwiny.
- Postulat o przedłużenie drogi rowerowej przy ul. Buforowej gdyż brakuje wschodniej części.
- Postulat o utworzenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Kurpiów, Grota-Roweckiego do granic miasta.
- Postulat o utworzenie szutrowej trasy rowerowej na starej ul Asfaltowej oraz od starej ul Artemskiej do ul. Buforowej.
- Postulat o utworzenie szutrowego ciągu pieszo-rowerowego poprzez przedłużenie ul. Kopycińskiego do ul. Klasztornej.
- Postulat o zwiększenie liczby stacji rowerów miejskich np. przy: stacji kolejowej Iwiny, pętla Jagodno, ul. Kopycińskiego, ul. Drabika koniec zabudowy, obecna przy ABC, ul. Artemskiej, ul. Kajdasza, kościele, szkole na ul. Asfaltowej.



- Postulat o poszerzenie przejścia i przejazdu kolejowego przy ul. Konduktorskiej. Obecny przejazd i przejście jest za wąskie.
- Postulat o przejście kolejowo-rowerowe w okolicy Konduktorskiej-Centralnej.
- Postulat o utworzenie przejść i przejazdów kolejowych przy granicy miasta np. w okolicy ul. Grapowej oraz ul. Dróżniczej.
- Postulat o utworzenie przejścia kolejowego w obrębie odcinka od Ul. Pawiej do ul. Grota-Roweckiego.
- Postulat o doświetlenie ul. Sarniej.
- Postulat o ustawienie 10 latarni solarnych na ul. Schuberta od granicy miasta do ul. Vivaldiego. Miasto może ustawić takie latarnie znacznie szybciej niż latarnie innego typu, gdyż do latarni solarnych nie należy robić przekopów.
- Postulat o zwiększenie bezpieczeństwa przy przejściu dla pieszych w okolicy pętli Iwiny.
- Postulat o utworzenie przejścia podziemnego przy ul. Grapowej
- Postulat o tworzenie przejść wzbudzanych/sygnalizacja na życzenie



Załącznik nr 2 – Zestawienie e-formularza opinii

Zachowano pisownię oryginalną.

Pytanie 1: Przekaż swoją opinię na temat działań zaproponowanych w „Pakiecie dla południa”.

Odpowiedzi na pytanie 1

1	Uważam, że zaproponowane w działania w Pakiecie dla Południa nie przyniosą oczekiwanych przez społeczeństwo rezultatów. Koszty zaproponowanych działań mogłyby być niższe a same działania skuteczniejsze. Szczególnie propozycja łącznika między ulicami Iwaszkiewicza i Kajdasza nie rozwiąże problemów komunikacyjnych na Wojszycach i Ołtaszynie, wręcz je zwiększy (m.in. z pewnością wydłuży czas podróży w kierunku centrum oraz budowa nowej drogi niepotrzebnie zwiększy koszty). Potrzebujemy w pierwszej kolejności wybudować buspasy na ulicach Grota Roweckiego oraz Zwycięskiej, aby poprawić ich przepustowość. Również powinna zostać zwiększona ilość linii autobusowych na ulicach Lutosławskiego i Asfaltowej, aby korzystając z obecnej infrastruktury połączyć Wojszyce i Ołtaszyn z buspasem na ulicy Buforowej (zamiast budować od nową drogę). Większość mieszkańców, z którymi rozmawiałam obawia się, że konsultacje niczego nie zmienią, że złe decyzje już zapadły. Pakiet dla Południa w obecnej formie jest nie do zaakceptowania.
2	Proszę o rozważenie czy przedłużenie lini tramwajowej do szpitala jest dobrym rozwiązaniem. Wygląda, że ma to więcej minusów i przeciwników niż plusów. Przecięcie ul. Borowskiej linią tramwajową spowoduje jeszcze większe korki na tej ulicy. Ile osób będzie korzystać z tego odcinka?



	Czy ktoś będzie korzystał z przesiadki na pętli? Jeśli ktoś wystoi w korki na Grota jadąc do centrum to po co mu się przesiadać za wiaduktem? W jaki sposób jadąc do centrum miałby ktoś znaleźć się po lewej stronie na park & drive? Kolejne światła i skrzyżowanie które spowolni ruch na Borowskiej? Czy osoby jadące z centrum do szpitala nie wybiorą jednak autobusu by nie jechać na okolo? Rano w tą stronę nie ma korków.
3	1) Cała idea Pakietu dla Południa niestety opiera się na błędnej ideologii mówiącej aby umyślnie karać kierowców za słabą jakość komunikacji zbiorowej, tak aby większa ilość osób z niej korzystała. Niestety jest to bardzo błędne założenie, gdyż działania tego typu nie dają dobrych efektów, a jedynie tworzą frustracje wśród mieszkańców, którzy i tak nie mają lepszych alternatywnych środków komunikacji publicznej. Mieszkańcami osiedli rozwijających się często młode osoby posiadające małe dzieci, dla których komunikacja indywidualnym samochodem często jest koniecznością. Wszelkie działania zachęcające z korzystania z komunikacji zbiorowej powinny być prowadzone poprzez rozwój komunikacji miejskiej, a nie poprzez wprowadzanie ograniczeń do komunikacji samochodowej. 2) Proponowany łącznik drogowy ul. Iwaskiewicza i ul. Kajdasza powinien zostać wybudowany i dopuszczony do ogólnego ruchu samochodowego z ograniczeniem do 3,5t. Jednym z większych problemów osiedla Jagodno jest brak realizacji dróg, które znajdują się w planach miejskich i były obiecywane od wielu lat. Umożliwienie lepszego i szybszego przejazdu pomiędzy sąsiednimi osiedlami może częściowo odciążyć główne arterie biegnące w kierunku centrum. Droga która lepiej sprawdziłaby się jedynie jako łącznik komunikacyjny z dopuszczeniem do poruszania się pojazdów komunikacji zbiorowej byłaby droga na granicy miasta wzdłuż ul. Wspólnej z



	kontynuacją przez ul. Sarnia i ul. Kiepur, po której mógłby poruszać się autobus 310 tworząc linię okólną. 3) Ruch w godzinach szczytu na ul. Grota jest powolny ale zauważana jest duża kultura jazdy wśród kierowców, którzy wpuszczają się na tzw. mijankę z ulic poprzecznych. Wprowadzenie regulacji ruchu na ul. Grota w postaci skrzyżowań ze światłami może doprowadzić do stworzenia się wielu zatorów w wewnętrznych częściach osiedla i pogorszenia problemu. 4) Zamiast proponowanej przez ekspertów linii autobusowej rozpoczynającej kurs z pętli na granicy miasta od strony osiedli Ołaszyn / Wojszyce, powinno się stworzyć nową linię autobusową na południu miasta łączącą osiedla ościenne np. od Kleciny do Brochowa.
4	Ogółem proponowane działania są korzystne i na pewno poprawią nieznacznie komunikację na Południu. Nie są to bynajmniej rozwiązania znacząco zmieniające układ komunikacyjny i przerzucające ruch z wąskich gardeł na inne kierunki. Brakuje rozwiązań dla samochodów. Dlaczego np. łącznik Kajdasza -Iwaszkiewicza jest tylko dla autobusów? Główny ruch generowany jest na osi północ-południe na Buforowej i Grota -Roweckiego głównie dlatego, że nie ma alternatyw aby przedostać się w inne rejony miasta inaczej niż tymi dwiema ulicami. Łącznik powinien być ulicą dla samochodów lub ulicą z buspasem. Łączników powinno być więcej np. Klasztorna - Kopycińskiego i/lub Gałczyńskiego - Jareckiego. To pozwoli przerzucić część ruchu na boki i stworzyć kierowcom alternatywę.
5	- Odcinek trasy tramwajowej między przystankiem Bardzka a Kamienna powinien być przygotowany do korzystanie z niego również autobusom. - Konieczny jest nowy autobus między przystankami Vivaldiego o przystankiem Bardzka który byłby przesiadkowy - Konieczna jest droga rowerowa po wschodniej stronie Buforowej między ulicą Dróżniczą a Vivaldiego obecnie jest dramat z rozjeżdżaniem pasażerów



oczekujących na przystanku Jagodzińska, rowerzyści jeżdżący pod prąd, po chodniku itp

- Na odcinku między ul Malinowskiego a ul.Dróżniczą konieczne jest wypoziomowanie drogi rowerowej która obecnie ma dziwne niepotrzebne zagłębienie w terenie
- Konieczne jest utrzymanie lub zwiększenie przejść dla pieszych
- Pomiedzy Dworcem Autobusowym a Dworcem PKP koniecznie musi szybko powstać sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych
- Ulica Kajdasza-Iwaszkiewicza powinna powstać jak najszybciej aby autobusy z Ołtaszyna mogły jechać buspasem Bardzką do centrum miasta
- Ulica Kajdasza-Iwaszkiewicza potrzebna jest droga rowerowa i osobny chodnik
- Autobus K powinien mieć pętlę Iwiny-pętla
- Przystanek Jagodzińska (w kierunku Iwin) powinien być PRZED skrzyżowaniem na wysokości Jagodzińskiej
- Przystanek Jagodzińska powinien być wyposażony w 3 kubły na śmieci gdyż korzysta z niego trzy/czterokrotnie więcej pasażerów niż z innych przystanków w szczycie jest to powyżej 30 osób!
- Przystanki powinny być usytuowana naprzeciw siebie a pomiędzy nimi przejścia dla pieszych aby osoby niepełnosprawne miały blisko do przesiadki
- Potrzeba jest droga ul Vivaldiego z osobną ścieżką rowerową i osobnym chodnikiem do stacji kolejowej Iwiny

- Potrzebny jest odcinek drogi łączący ul Kopycinskiego z Klasztorną (obecnie jest dzika droga przez pola)
- konieczna jest przebudowa ul Malinowskiego aby powstała bezpieczna droga z chodnikiem i osobną drogą rowerową (trasa do przedszkola, biblioteki)



6	Myślę, że zaproponowane działania rozwiążą znaczną część problemów komunikacyjnych, pod warunkiem że zostaną przeprowadzone w zaplanowanych terminach
7	Budowa łącznika autobusowo-rowerowego pomiędzy Iwaszkiewicza i Kajdasza jest najlepszym rozwiązaniem. Nie należy tworzyć tam połączenia dla samochodów, gdyż przetnie to planowany Klin Wojszycki znacznie utrudniając poruszanie się w jego obrębie, powodując dodatkowy hałas i emisje spalin w miejscu "zielonym"!!! Wpuszczenie tam ruchu samochodowego dodatkowo utrudni przemieszczanie się autobusu. na ulicy Iwaszkiewicza konieczna jest budowa ścieżki rowerowej. Ulica jest dość wąska ruch pojazdów mieszkańców przy tej ulicy oraz autobusów będzie dość intensywny. Będzie to główna droga dojazdowa do klinu wojszyckiego dla wielu mieszkańców z ul. Iwaszkiewicza oraz okolic Grota Roweckiego. We Wrocławiu promowany jest ruch rowerowy wśród dzieci. Dlatego niezbędne jest wykonanie drogi rowerowej, żeby wyeliminować zagrożenie wypadków. Dodatkowo patrząc na ul. Asfaltową, gdzie w godzinach porannych i popołudniowych ilość rowerzystów można przyrównać do peletonu zostawienie ruchu rowerowego na ulicy będzie generować dodatkowe opóźnienia autobusu. Biorąc pod uwagę trwającą rozbudowę osiedli w rejonie ul. Iwaszkiewicza i na południe od tej ulicy, budowa buspasa od ul. Iwaszkiewicza jest najlepszym rozwiązaniem wychodzącym w przyszłość. Minimum to budowa buspasa od ronda Grota Roweckiego z parafialną. Konieczna jest jak najszybsza budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Grota Roweckiego od ul. Kurpiów do ronda z Parafialną. Dobrym rozwiązaniem jest przedłużenie linii tramwajowej od parku południowego przy Ślężnej do Grota Roweckiego przy szpitalu. Z kolei bezsensownym rozwiązaniem jest budowa PARK and RIDE przy szpitalu. Jeśli ktoś przejedzie Grota Roweckiego to już pojedzie dalej samochodem.



	Taki parking ograniczy teren przy szpitalu, gdzie już nie ma wystarczających ilości miejsc do parkowania. Należy wykonać duży parking PaR przy rondzie wschodniej obwodnicy Wrocławia, gdzie planowana jest pętla autobusowa. Światła na rondzie Ojca PIO są zasadne. Pozwoli to ograniczyć ruch od strony Wysokiej, usprawni przemieszczanie się przez rondę w ciągu ulicy Zwycięskiej, gdyż poranny nieskoordynowany ruch pieszych, rowerzystów powoduje utrudnienia w sprawnym przemieszczaniu się przez to rondo. Jeżeli jest to możliwe budowa buspasa w ciągu ul. Zwycięskiej jest dobrym rozwiązaniem.
8	Jeśli zaproponowane zmiany wejdą w życie w planowanych terminach komfort życia znacząco się poprawi.
9	Działanie nr 5: Proponuję wydłużyć linię do przystanku PKP Wrocław Wojszyce oraz w przyszłości połączyć trasą tramwajową szpital poprzez ul. Borowską z ul. Glinianą (to raptem 1.9 km). Działanie nr 10, 11: Tak, ale z rozwiązaniem zaproponowanym poniżej - połączeniem linią autobusową Brochowa, Jagodna, Wojszyc, Ołtaszyna, Partynic, Kleciny i Oporowa. Działanie nr 13: Rondo powinno zostać, może powiększone do 2 pasów, ale światła spowodują tylko większe korki, szczególnie, że Ołtaszyńska będzie bezpośrednio połączona z WOW. Działanie nr 14: Wyjazd z miasta tak dużej ulicy, o takim natężeniu ruchu jaką Jest Karkonoska powinien odbywać się poprzez estakadę z rondem pod spodem umożliwiającym wyjazd z ul. Zwycięskiej i Jeździeckiej. Ale jako rozwiązanie doraźne proponowane wydłużenie pasów ze Zwycięskiej jest działaniem poprawnym, choć nie liczyłbym na znaczącą redukcję korków
10	(brak odpowiedzi)
11	Absolutnie nie zgadzam się z częścią zaproponowanych rozwiązań przez firmę Via Vistula. Odniose się do najbardziej mnie interesujących rozwiązań.



	Punkt 13 światła na Zwycięskiej - to absolutnie nie poprawi sytuacji drogowej. Miasto pozwoliło na znaczna rozbudowę osiedli w tym regionie co spowodowało ze ruch przez to skrzyżowanie nie jest ruchem tranzytowym tylko ruchem lokalnym. Skoro ruch lokalny jest w stanie całkowicie zablokować to rondo to światła tylko pogorszą sytuację. Rozwiązaniem byłoby zrobienia tzw. ronda wirówkowego z oznaczonymi pasami do zjazdów i poszerzenie dróg dojazdowych i zjazdowych do/z ronda o 1 pas ruchu ze zwężeniem po kilkunastu metrach. Rozwiązanie takie działa dość dobrze na ulicy Granicznej we Wrocławiu przy zjeździe z AOW. Samo rondo powinno w takim przypadku mieć 2 pasy ruchu (wew. i zew.) Punkt 14 wydłużenie pasów skanalizowania skrzyżowanie Zwycieska-Karkonowska - znowu całkowicie się nie zgadzam z tym rozwiązaniem. Prawoskręt na tym skrzyżowaniu jest wykorzystywany maksymalnie w 25%. Dodatkowo przejazd kolejowy całkowicie blokuje to skrzyżowanie i wydłużenie pasów skanalizowania niczego w tej kwestii nie zmieni. Od momentu uruchomienia linii kolejowej to skrzyżowanie jest permanentnie zablokowane. To wymaga zdecydowanie większej inwestycji w infrastrukturę tego skrzyżowania. Rozwiązanie upatruje jedynie w wykonaniu 2 pasmowego ronda na estakadzie/podwyższeniu. Ulica Karkonowska powinna być wykonana jako droga 2/3 pasmowa bez skrzyżowania ze Zwycięską/Jeździecką, natomiast powinien z niej być wydzielony 1 skrajny prawy pas z każdego kierunku do wjazdu/zjazdu na podniesione rondo. Zapewniłoby to płynny ruch we wszystkich kierunkach (wlot i wylot z Wrocławia), pasy wjazdowe/zjazdowe na podniesione rondo wzdłuż ul. Karkonowskiej powinny zostać zaprojektowane na dostatecznie długie aby zapewnić bezproblemowe włączenie się do ruchu. Wjazd i zjazd z podniesionego ronda w ul. Zwycięską powinien omijać górą linie kolejowa co całkowicie wyeliminowałoby newralgiczne skrzyżowanie.
12	1. bus pas na ulicy Grota Roweckiego powinien być szybciej, jak najszybciej. Aktualnie komunikacja autobusowa na tym odcinku jest bardzo bardzo zła.



	Praktycznie, jeżeli potrzeba zdążyć na czas, to lepiej chodzić pieszo. Bardzo często jest to szybciej niż jedzie autobus, bo w takich korkach stoi autobus. W wielu przedziałach czasowych komunikacja miejska na tym odcinku jest tylko teoretyczna, ponieważ albo nic bardzo długo nie jeździ albo stoi autobus w takich korkach że szybciej chodzi się na piechotę. A niestety następne linie autobusowe są dopiero na działkowej, więc aż tam trzeba iść na piechotę. Na tym odcinku potrzebne są bardzo szybko również nowe linie autobusowe. 2. Rozwiązanie żeby wydostawać się z Grota Roweckiego przez Jagodno może jest nie za dobrym rozwiązaniem. Bo każda część Wrocławia chce mieć własną drogę, komunikację jak najszybszą i najkrótszą. Bo w praktyce może się okazać, że wcale nie nie skróci to czasu dojazdu, a na pewno wydłuży trasę. Mogę podać przykład z życia, że jak nie miałam autobusu 113, to wsiadłam w 310 i to nie skróciło mojego czasu dojazdu. Raz tak zrobiłam i wole iść na piechotę niż jechać przez Jagodno. Może to być dodatkowym rozwiązaniem, ale głównym nie. 3 Zrobienie dodatkowego łącznika na Iwaszkiewicza nie jest dobrym rozwiązaniem. Jest już analogiczny łącznik na trasie linii 310, ale proszę zobaczyć, że bardzo mało osób jeździ tym autobusem. Więc dokładanie analogicznie trasy jest bezzasadne, szczególnie że ludzie mieszkający przy tej ulicy nie chcą tam drogi, a to oni są głównymi beneficjentami tego rozwiązania, a dodatkowo wzdłuż drogi są miejsca parkingowe, których jest bardzo mało w okolicy. Potrzebą jest usprawnienie komunikacji autobusowej wzdłuż Grota i dołożenie tam nowej linii i szybkiego bus pasa.
13	AD 3. WOW - w takim wymiarze jaki jest projektowany nie odkorkuje Zwycięskiej, w takim stopniu jak jest zakładany... Rondo przy Auchan będzie wiecznie zakorkowane, dojazd i wyjazd do centrów handlowych będzie bardzo utrudniony, przez natężenie ruchu, które i tak już jest tam nie małe. AD 4. Przeniesienie wszystkich pociągów (towarowych jak i osobowych) na nasypy dałoby najwięcej korzyści.



	AD 5. Pomysł jak najbardziej ok, ale tramwaj z dworca będzie jeździł okrężną, długą drogą. Przedłużenie torów na całą Armii Krajowej i Aleję Wiśniową (połączenie Powstańców Śląskich z Borowską i Bardzką) znacznie poprawiłoby komunikację w tej części miasta. AD 9. Bardzo dobre rozwiązanie, Ołtaszyńska jest wiecznie zakorkowana i trzeba jeździć chodnikiem, by było bezpiecznie. AD 13. Przebudowa ronda na skrzyżowanie ze światłami też nie do końca poprawi sytuację (jest takie skrzyżowanie ulic Strachowskiego/Agrestowa/Obrońców Poczty Gdańskiej, które w godzinach szczytu jest wiecznie zakorkowane i osoby wyjeżdżające z Obrońców czasami muszą stać 3 zmiany świateł, by w oóle wjechać na Zwycięską). Przebudowa ronda tak, ale na wirówkowe z dwoma pasami... ludzie nie potrafią jeździć po rondach i wiecznie je blokują. AD 14. Przebudowa skrzyżowania Zwycięska/Karkonoska nie da za wiele, najwięcej aut jednak skręca w kierunku Bielán, a nie do Centrum. Największym problemem w tym miejscu są roгатki, które wstrzymują płynność ruchu, a to przekłada się na większe korki na Zwycięskiej. AD 15. Buspas na całej długości Borowskiej i Grota Roweckiego usprawni komunikację miejską. Autobusy wiecznie stoją w korkach na tej trasie.
14	(brak odpowiedzi)
15	Najpierw trzeba skończyć wschodnia obwodnicę od grota Roweckiego do rond WOŚP....pomysł że światłami na rondzie ojca pio całkowicie bezsensu ,rondo jest bezpieczniejsze i daje większą przepustowość, i połączenie ul agrestowej dla aut..odciąży to t Ul oltaszynska i zapewni kolejny wjazd na oltaszyn
16	pomysl ze stworzeniem nowego korytarza do buspa na jagodno jest dobry ale tez nie powinno zapominać sie o "centrum wojszc znajdującym sie mniej wiecej w obrebie grota jasieny parafilnej pawiej



	bledem jest plan połączeni lini 285 lini do sobotki z linia 349 750 tzw obwodni towarwo jesli kiedys uda sie uruchomic kolej miejska szybko wystąpi kongestia ruchu i odcinek stanie sie waskim gardlem. oddala tez wojszyce od perspektywie szynkielowskiego transportu
17	Punkt 13 to głupota, tutaj potrzebne są dodatkowe pasy np przez zwężenie ronda oraz krótsze sloty dla pociągów w 14
18	Jest to konieczne minimum, aby udrożnić południe Wrocławia. Ważne są dalsze szczegóły: punktualność tramwajów i autobusów, skorelowanie z przesiadkami, synchronizacja świateł (tzw. zielona fala), ITS etc.
19	Ścieżki rowerowe nie spowodują zmniejszenia korków. Budowanie buspasów i ścieżek rowerowych z poszanowaniem własności prywatnej (koniec ze ZRID!! i przymusowym wywłaszczaniem). Jeśli na coś nie ma miejsca to tylko ciąg pieszo-rowerowy. Koniec z blokowaniem dostępu do ulic osiedlowych! Eliminując tranzyt na Grota, zablokujecie możliwość wjazdu mieszkańcom z Grota/Iwaszkiewicza w osiedle! Niech miasto będzie dla każdego. Skupcie się na nowych drogach i komunikacji miejskiej z buspasami. Poszerzyć wiadukt na Grota. To jest koszt około 9 mln. Jeśli finansowaliście to na Buforowej to może czas zrobić to tu. Bez tego cały ten pakiet południa można wrzucić do kubła. Należy budować bus pas na odcinkach gdzie są korki np. rondo Bednarza - Przystankowa pod warunkiem poszerzenia wiaduktu. Trzeba budować drogi zgodnie z MPZP i powodować by ruch się rozlewał na różne odcinki np. budowa Koszyckiej do Ślężnej, otwarcie przejazdu z Pawiej w kierunku Strońskiej (jednokierunkowego z Wojszyc), otwarcie Chlebowej, budowa dróg przez Zielony Klin, budowa Smardzowskiej do Radwanic. Ludzie muszą mieć alternatywę i wolny wybór, bo nie każdy jedzie do centrum i nie każdy jeździ samochodem czy rowerem.



	Komunikacja miejska. Linie 112, 113 to żart. Są niepunktualne i w dodatku w upały z wyłączoną klimatyzacją. Alternatywą dla 112 i 113 powinny być nowe linie np. od WOW (już teraz!) przez Asfaltową (a docelowo Iwaszkiewicza-Kajdasza) do Alei Wielkiej Wyspy i Grunwaldzkiego. Istniejące linie również powinny wykorzystać nowy bus pas na Buforowej i jeździć w relacji N-S Wrocławia np. linia N, K i inne. Grota-Roweckiego nie jest w stanie przyjąć tak dużego ruchu a lepiej już nie będzie... Autobus 310 to chyba lekki niewypał (nie jeździ wieczorem czy w dni wolne), ponadto tamuje ruch stojąc na pseudo pętli przy Parafialnej/rondo. Czas wprowadzić nowe kanały komunikacji miejskiej! Urząd powinien zacząć wsłuchiwać się i rozmawiać z mieszkańcami/RO, którzy widzą co się dzieje i od lat mają propozycje rozwiązań tego „dramatu komunikacyjnego” na południu.
20	* Połączenie tramwajowe od planowanego przedłużenia z krańcówki przy Świeradowskiej do nowej pętli przy wiadukcie nad Grota-Roweckiego i wzdłuż nasypu do pętli przy Ślężnej. Zamiast budować niepotrzebny i nieskuteczny P+R i pętlę tramwajową, lepiej zainwestować pieniądze w budowę połączenia tramwajowego nie tylko do Świeradowskiej, ale też do Ślężnej. Powstały w ten sposób "most tramwajowy" umożliwi podróż w zróżnicowanych kierunkach, co znacznie zachęci do korzystania z tej możliwości mieszkańców Południa. Obecnie planowana rozbudowa obsługi ruch przy Szpitalu Uniwersyteckim (Borowska), ale powstała trasa będzie długa i mniej atrakcyjna niż połączenie wzdłuż Ślężnej, które da dużo dodatkowych możliwości otwierając dostęp do innej części miasta. Ponadto zamiast P+R powinno się rozważyć budowę pętli autobusowej, tak aby zapewnić lepszy dostęp do tramwaju i poprawić pewność kursowania autobusów po krótszej, a więc mniej zakorkowanej, trasie. Dzięki połączeniu do pętli tramwajowej przy Ślężnej można zrezygnować z jej budowy przy wiadukcie nad Grota. Pętla w tym rejonie powinna być planowana na przyszłość w pobliżu obecnej stacji kolejowej Wro Wojszyce.



- * Więcej linii autobusowych, o dalszych pkt. docelowych, dostosowanych do potrzeb mieszkańców Południa. Dotyczy to zwłaszcza Wojszyc, z których da się podróżować właściwie wyłącznie między pętlą Krzyki, a rejonem Dworca Gł. Większość tej trasy jest notorycznie bardzo zakorkowana, a pkt. docelowe dopiero umożliwiają dostanie się w dalsze części miasta. Potrzebne są dodatkowe linie o zróżnicowanych pkt. docelowych (np. rejon placu Grunwaldzkiego, Galerii Dominikańskiej lub Renomy), co zachęci mieszkańców do korzystania z tej formy komunikacji. Dzięki temu nie będą zmuszeni do przesiadania się, ale często będą mogli dotrzeć w pobliże pkt. docelowego jedną linią. Wiele osiedli we Wrocławiu jest już tak skomunikowane, więc Południe nie powinno być pokrzywdzone, jak teraz.
- * Poszerzenie ul. Zwycięskiej i Grota-Roweckiego. Ta pierwsza powinna być rozbudowana o dodatkowy pas, z obecnych 3 do 4, na odcinku od al. Karkonoskiej, do Bartłomieja Strachowskiego. Druga powinna być rozbudowana z 2 do 4 pasów przynajmniej od Ronda Bednarza do Szpitala Uniwersyteckiego (Borowska). Umożliwi to sprawniejszy ruch, przez co rozładuje korki i poprawi funkcjonowanie komunikacji miejskiej. W połączeniu z planowaną budową obwodnicy przez Wysoką i innymi propozycjami, które przesłałem, przyczyni się to do usprawnienia drożności komunikacyjnej na Południu.
- * Połączenie Agrestowej przejazdem dla samochodów osobowych przez LK285. Takie połączenie przyczyni się do odciążenia istniejących dróg dzięki stworzeniu alternatywy dla mieszkańców. Ponieważ jednak istniejąca ul. Agrestowa po północnej stronie LK285 jest gęsto zabudowana, należy wybudować "nową Agrestową" omijającą osiedle od wschodu i łączącą się z ul. Koszycką (o tym, że trzeba zbudować Koszycką, jako przejezdną, pisałem w innym zgłoszeniu). Plany PKP dot. przebudowy LK285 oznaczają, że w przyszłości nie będzie już kolizji torów z drogą, więc to połączenie będzie bezpieczne i użyteczne dla mieszkańców dając więcej możliwości komunikacyjnych indywidualnych i zbiorowych. W rejonie tym planowane



jest budowanie "tramwaju na Ołtaszyn", co należy poprzedzić budową połączenia drogowego i przygotowaniem pod inwestycję tramwajową.

* Budowa estakady na al. Karkonoskiej. Ta część al. Karkonoskiej słynie z ogromnych korków, w których stoją wjeżdżający do miasta kierowcy, ale i usiłujący się dostać lub wydostać ul. Zwycięską. Estakada, dzięki rozdzieleniu tych dwóch strumieni komunikacji, to bezkolizyjny i sprawny przejazd dla tranzytu i ulga dla komunikacji lokalnej. Dlatego ta inwestycja znacznie usprawni ruch na Południu.

* Wiadukt nad ul. Pawią i połączenie z Kukuczki oraz Strońską w sposób umożliwiający przejazd samochodom osobowym i docelowo autobusom komunikacji miejskiej. Ta krytyczna inwestycja pozwoli mieszkańcom obu osiedli na łatwiejszą komunikację, a przeciążonym ul. Grota-Roweckiego i Buforowej da nieco ulgi. Międzyosiedlowy ruch lokalny, często złożony z mieszkańców dowożących dzieci do szkoły lub dodatkowe zajęcia albo jadących do sklepu lub odwiedzających znajomych, nie będzie musiał kierować się na jedną z głównych ulic, co zmniejszy korki i usprawni funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Ponadto, w sytuacjach kryzysowych, np. kolejne zalanie wiaduktu na Borowskiej lub wypadek w tamtym obszarze, autobusy miejskie będą mogły skierować się tym awaryjnym objazdem.

* Przejście rowerowo piesze przy skrzyżowaniu ul. Borowskiej i Kukuczki wymaga uzupełnienia o sygnalizację świetlną na żądanie dla pieszych i rowerzystów. Obecnie swobodny przepływ sprawia, że zwiększają się korki, przez co cierpi też komunikacja miejska. Wprowadzenie świateł na żądanie sprawi, że piesi i rowerzyści będą zbierać się w grupy, a nie przechodzić pojedynczo, przez co usprawniony będzie potok komunikacyjny. Dla zachowania większej płynności ruchu rowerowego w kierunku północ-południe, należy wprowadzić możliwość jazdy wschodnią stroną ulicy Grota-Roweckiego dla rowerów, zastępując chodnik pieszy ciągiem rowerowo-pieszym.



	* Połączenie ulic Koszyckiej i Spiskiej oraz budowa ul. Orawskiej jako dróg przejezdnych dla samochodów osobowych. Na Południu brakuje połączeń na osi północ-południe oraz wschód-zachód. Chcąc poruszać się w tym kierunku trzeba korzystać z ul. Zwycięskiej lub al. Armii Krajowej, oddalonych od siebie ok. 3 km, co zmusza do nakładania drogi i zwiększa korki. Ulicę Koszycką należy rozbudować od Ślężnej do Grota-Roweckiego, aby usprawnić ruch samochodowy. Dodatkowo przejezdne dla aut powinny być, na całej długości, ul. Spiska i Orawska. Przyczynią się w ten sposób do odciążenia obecnych tras, zmniejszając natężenie ruchu, przyczyniając się do poprawy punktualności komunikacji miejskiej, podnosząc jej atrakcyjność. Dodatkowo, budowa nowych osiedli przy ul. Orawskiej wymusza, aby ta droga była przejezdna w obu kierunkach, bo w przeciwnym razie tysiące nowych aut będą "wpychane" przez osiedlową uliczkę Łubinową do Parafialnej-Grota oraz Zwycięskiej.
21	(brak odpowiedzi)
22	(brak odpowiedzi)
23	Są bardzo dobre, będzie lepiej skomunikowane.
24	Autobus 113 jeździ nie według harmonogramu, przyjeżdża kiedy chce, 5 lub 45 minut spóźniony, albo w ogóle. W ostatnie upalne dni ani razu klimatyzacja nie została włączona. Oprócz tego na południu Wrocławia są jedynie 3 autobusy, z czego jeżdżą do tych samych stacji końcowych, a 50% ich trasy pokrywa się. Zwycięska i Borowska to najbardziej zakorkowane ulice we Wrocławiu, a więc przydałaby się trasa nieuwzględniająca ich.
25	Są niedorzeczne, żadnego problemu komunikacyjnego nie rozwiążą a stworzą kolejne. Przykład tramwaju do szpitala na Borowskiej. Zamiast poprowadzić go od Glinianej- Borowską gdzie jest miejsce. Bedzie prowadzony okrężnie, Działkową i będzie korkował dodatkowo Borowską przecinając ją.



26	Nie ma wzmianki o zwiększeniu liczby połączeń w godzinach szczytu.
27	Wyjazd z ulicy Gerberowej przy uruchomieniu komunikacji miejskiej na ul. Iwaszkiewicza będzie utrudniony. Już obecnie przez skręty z Grota Roweckiego w Iwaszkiewicza i Gerberową wyjazd jest bardzo trudny.
28	Skrzyżowanie zamiast ronda na ul. Zwycięskiej - już było tu kiedyś skrzyżowanie, które doskonale się sprawdzało, ale "experti" wymyślili, że lepsze będzie rondo - powrót do skrzyżowania to kpina z mieszkańców i wyrzucanie pieniędzy w błoto - nie rondo jest problemem, tylko za wąska ulica - wystarczy poszerzyć Zwycieska na całej długości i zapewnić swobodny wyjazd z obydwu stron, zamiast wyprzedawać publiczny grunt i bezrefleksyjnie zabudowywać przestrzeń, wydając zgody na nowe budynki tuż przy ulicy, której później już przez to nie da się poszerzyć. Poza tym proszę nie dyskryminować mieszkańców jadących z południa na północ ustawiając cykl świateł tak, że na 10-15 pojazdów jadących ze wschodu na zachód, może przejechać tylko 3-4 pojazdy z południa na północ.
29	W pierwszej kolejności pragnę zaznaczyć, że cały pakiet planowanych rozwiązań dla Południa wygląda imponująco. Rozwijanie i tworzenie rozwiązań dążących do promowania zrównoważonej mobilności powinno być priorytetem w zakresie planowania komunikacji w mieście. W mojej opinii na szczególną uwagę zasługuje: po pierwsze, kwestia dostosowania infrastruktury drogowej na obszarze Jagodna (np. ul. Kajdasza) do przewidywanych bardzo rozległych zmian w zakresie usprawniania komunikacji. Obecnie, warunki przemieszczania się i parkowania na obszarze tej ulicy oraz przyległych jest dramatyczne. Warunki przemieszczania się i parkowania samochodów stanowią nie tylko uniedogodnienia dla mieszkańców, ale również zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym w szczególności pieszych i rowerzystów).



	Po drugie, zastanawiające jest zlokalizowanie P&R właśnie przy ul. Kajdasza. Może się wydawać, ale rozwiąże to problem parkowania na terenie osiedla, jednakże takie a nie inne zlokalizowanie P&R, kłóci się z pierwotną ideą jego wprowadzania. Może to doprowadzić do tym większych problemów komunikacyjnych oraz niezadowolenia mieszkańców osiedla i ulic sąsiadujących z P&R. Faktem jest, że P&R powinno znajdować się w bliskiej odległości od węzłów przesiadkowych, jakim niewątpliwie będzie pętla, jednakże obecne (wcześniej wspomniane) niedostosowanie infrastruktury drogowej do przewidywanych rozwiązań może doprowadzić do sytuacji, w której P&R nie będzie w pełni sprawował swojej funkcji i będzie to bardzo kosztowna jednak nieefektywna inwestycja.
30	Jest super - szczególnie ścieżki rowerowe i tramwaj
31	1) Ogólna uwaga – Zamienić istniejące trasy tramwajowe na trasy TAT by umożliwić wykorzystanie ich przez autobusy (w ten sposób autobus np. na Ślężnej, Hallera czy Karkonowskiej może jechać szybciej i bardziej punktualnie omijając korki i zatory). 2) Ogólna uwaga - Planowane trasy tramwajowe zamienić na trasy dla autobusów elektrycznych (rozwiązanie zero-emisyjne, transportowo o wiele bardziej elastyczne z o wiele tańszą infrastrukturą do budowy i do utrzymania, oraz nie są potrzebne zmiany prawne dot. skrzyżowań z torami kolejowymi) 3) Tramwaj do szpitala na Borowskiej - trasę (TAT albo wyłącznie dla autobusów) przeprowadzić od pętli na Parku południowym a nie przez Borowską. W ten sposób nowa trasa nie przecina Borowską powodując jeszcze większe problemy z przyjazdem. W dodatku można ją wtedy zaprojektować jako odgałęzienie trasy na Ołtaszyn (powinno zmniejszyć koszt całkowity inwestycji).



	4) Ścieżka rowerowa wzdłuż Ślęzy (np. od wsi Ślęża do Odry). W ten sposób tworzy się łączę rowerowe pomiędzy południem a zachodem miasta które na pewno ułatwi korzystanie z rowerów tworząc piękną trasę rekreacyjną. 5) Trasa kolejowa od Świdnicy – Uzgodnić z PKP zmianę nawierzchni by umożliwić trasę Kolejowo-autobusową na odcinku od Bielán np. do wiaduktu pod ul. Armii Krajowej. Podłączając taką trasę pod inne zaplanowane trasy umożliwi szybki i bez kolizyjny dojazd Transportem publicznym do centrum miasta z wszystkich południowych dzielnic.
32	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa są niewystarczające żeby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części miasta, a niektóre nawet pogorszą tę sytuację.
33	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa są niewystarczające żeby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części miasta, a niektóre nawet pogorszą tę sytuację.
34	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa są niewystarczające żeby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części miasta, a niektóre nawet pogorszą tę sytuację.
35	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa są niewystarczające żeby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części miasta, a niektóre nawet pogorszą tę sytuację.
36	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa są niewystarczające żeby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części miasta, a niektóre nawet pogorszą tę sytuację.
37	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa są niewystarczające żeby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części miasta, a niektóre nawet pogorszą tę sytuację.



38	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa są niewystarczające żeby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części miasta, a niektóre nawet pogorszą tę sytuację.
39	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa są niewystarczające żeby poprawić sytuację komunikacyjną w tej części miasta, a niektóre nawet pogorszą tę sytuację.
40	Częściej autobus 612 i 602 zatrzymujący to się w Bielanych Wroc.
41	
	Zaproponowane zmiany dotyczą w większości komunikacji miejskiej. Dlaczego natomiast nie pomyślano o kierowcach aut którzy stoją w korkach na Kajdasza? 1. Wyjazd z ul. Kajdasza na Buforową już stanowi problem, nie chciałbym mieć jeszcze więcej autobusów wjeżdżających z Ołtaszyna na Kajdasza, bo to utrudni jeszcze bardziej wyjazd samochodem. 2. P+R - jak dużo osób z tego korzysta? Wydaje mi się, że większość kierowców nie ma biletów miesięcznych ZTM i raczej jak już płaci za paliwo to nie będzie dodatkowo kupować bilet komunikacji miejskiej.
42	Moim zdaniem inwestowanie w P+R nie ma sensu.
43	Część rowerowa jest ok z uwagami, które złożyliśmy na spotkaniu roboczym. Natomiast część dla aut i autobusów jest za skromna. Nie rozwiąże problemów. Swoje uwagi jak to powinno wyglądać składam w poniższym punkcie.
44	Im bardziej postawimy na komunikację miejską tym lepiej. Dorzucenie drugiego pasa samochodowego nic nie da bo już teraz auta stoją rano w korku na skrzyżowaniu z morwowa.
45	Bardzo proszę o uwzględnienie w planach śnieżki/pasa dla rowerów na odcinku Kajdasza do Buforowej. Na etapie budowy pętli i parkingu, a w



	przyszłości łącznika z Wojszycami jest już teraz problem z dojazdem jednośladow. Gdy dołączą jeszcze autobusy o wypadek nie będzie trudno. Dziękuję
46	Część działań brzmi rozsądnie, np. plany budowy TAT i nowych linii tramwajowych, wydłużenie pasa do skrzyżowania Zwycięskiej. Zdecydowanie negatywnie oceniam plan budowy ścieżki rowerowej na Ołtaszyńskiej. Wszystkie statystyki pokazują, że rowery mają bardzo niewielki udział procentowy w komunikacji w mieście, a budowa samej ścieżki i wynikające z tego np. zwężenie pasów znacząco pogorszy ruch samochodów i autobusów. Na Ołtaszyńskiej rośnie też wiele pięknych drzew i nie powinny zostać wycięte dla potrzeb rowerów. Ponadto nie zgadzam się z decyzją zamiany ronda o. Pio na skrzyżowanie ze światłami. Jak wiele innych skrzyżowań, będzie ono blokowane przez samochody, które nie będą mogły się zmieścić. Obecne rondo nie jest idealne, ale mimo ogromnych korków na łączonych ulicach przejazd przez samo rondo zwykle jest dość sprawny.
47	Zaproponowane działania w większości przypadków dotyczą osiedli i ich mieszkańców. Zbyt wąska oferta dla mieszkańców spoza tego rejonu a którzy muszą przekraczać południową granicę Wrocławia.
48	Dlaczego zamiast tramwajów nie mogą jeździć trolejbusy? Niższy koszt trasy, niższy koszt pojazdów i eksploatacji.
49	Nic się nie dzieje. A nie, myślę się. Pięknie udało się jeszcze bardziej zakorkować Zwycięską. Gratuluję.
50	Sądzę, że światła zamiast Ronda Ojca Pio tylko pogorszą sytuację, a nie polepszą.
51	(brak odpowiedzi)
52	Popieram zaproponowane rozwiązania.
53	(brak odpowiedzi)



54	Działania niewystarczająco klasa nacisk na transport zbiorowy a nadmiarowo na sezonowy ruch rowerowy
55	Na skrzyżowaniu Buforowa& Lutosławskiego cykl zielonego światła dla poruszających się ulicą Buforową powinien być wydłużony, ponieważ jest to miejsce zwężenia dwóch pasów w jeden. Powoduje to ogromne korki, szczególnie teraz przy zamkniętej ulicy Terenowej. Prowadzony jest objazd przez Buforową co powoduje dodatkowy paraliż drogowy.
56	(brak odpowiedzi)
57	Jestem na tak dla tramwaju na Ołtaszyn, ale wcześniej rozbudowa linii autobusowych tam, gdzie rosną nowe osiedla np na ul Orawskiej
58	Są bardzo zachęcające do korzystania z komunikacji miejskiej.
59	Zaproponowane działanie w obrębie ulicy Buforowej od ronda Wolnej Ukrainy do ronda przed Żernikami / WOW, są niewystarczające. Na całej tej długości oprócz wydzielonego pasa dla autobusów / tramwajów (nie tylko do ulicy Kejdasza jak jest w obecnym planie) powinny być po dwa pasy w każdym kierunku, dodatkowe wydzielone pasy do skrętów w prawo i lewo. Tam gdzie można należy zamienić światła na ronda tj. Lutosławskiego / Malinowskiego -Buforowa oraz Kejdasza / Strawińskiego - Buforowa. Ponadto WOW (choć nie jest to w kompetencji miasta) od ronda w Żernikach powinna być trasą po dwa pasy w każdą stronę a nie jak obecnie po jednym.
60	1. Na ten moment budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Grota-Roweckiego i Przystankowej nie ma sensu. Zdecydowanie spowolniłoby to ruch, a ulica jest nieprzejezdna. Wprowadzenie sygnalizacji świetlnej, aby nadać pierwszeństwo autobusom musi zostać wprowadzone tak, aby przejazd samochodów nie stał się wyraźnie utrudniony.



	2. Poszerzenie ulicy Grota-Roweckiego o bus pas jest dobrym pomysłem, ale obawiam się, że w trakcie remontu ulica Grota-Roweckiego stanie się jeszcze bardziej nieprzejezdna. 3. Budowa P+R na Borowskiej jest dobrym pomysłem, ale obawiam się, że przez przebudowę Borowska stanie się nieprzejezdna. Apeluję, aby zorganizować to tak, żeby nie sparaliżować ruchu drogowego. 4. Budowa tramwaju do Borowskiej nie wydaje się być konieczna, a może sparaliżować ruch. 5. Ograniczanie tranzytu przez ulice równoległe do Grota-Roweckiego jest bez sensu. Spowoduje to wydłużenie korku, być może do granicy Wrocławia. Podejmowanie takich działań, kiedy Grota-Roweckiego nadal jest nieprzejezdna jest złym pomysłem. Najpierw należy sprawić żeby Grota-Roweckiego była przejezdna. Dziękuję za przeczytanie
61	Dojazd z ww osiedli jest utrudniony m. In. przez korkującą się ulicę Pułaskiego. W godzinach szczytu (i nie tylko) samochody jadące od strony Kominy Paryskiej w kierunku Podwała muszą przepuszczać pieszych i rowerzystów przechodzących/ przejeżdżających przez ul. Komuny Paryskiej po stronie zachodniej. Samochody mają i tak krótki cykl świetlny, a często jest on jeszcze skracany przez pieszych i rowerzystów, którzy nie muszą czekać na światłach, ponieważ jest to jedyne przejście dla pieszych w obrębie całego skrzyżowania ulic Komuny Paryskiej i Pułaskiego, na którym nie została zainstalowana sygnalizacja świetlna. Myślę że zamontowanie jej znacząco poprawiłoby przepustowość na tym skrzyżowaniu, przez co zmniejszyłyby się korki na ul. Pułaskiego i czas dojazdu do południowych osiedli by się skrócił, a ruch byłby płynniejszy.
62	(brak odpowiedzi)
63	(brak odpowiedzi)



64	Nie do końca rozumiem jak miałoby to pomóc w walce z korkiem, skoro nie zawiera on pakietu rozwiązań dla gmin ościennych.
65	Nie wystarczające i opieszale. Nie rozpoczęcie budowy obwodnicy ul. Zwycięskiej
66	Nic nie zadziała, jeżeli komunikacja międzygminna nie zostanie poprawiona.
67	(brak odpowiedzi)
68	Jestem zadowolony, że pojawiła się chęć poprawy sytuacji komunikacyjnej na Ołtaszynie
69	Program dobry, ale zbyt długo trzeba czekać - mieszkańcy potrzebują rozwiązań teraz
70	brak propozycji dla osiedla Krzyki przy Klecinie - ulica Przyjaźni, Krzycka, Wałbrzyska
71	nie dostrzegam żadnych propozycji dla serca dzielnicy krzyki, czyli ulicy Krzyckiej
72	Sam pakiet dla Południa założenia ma dobre, ale realizuje je w bezsensowny sposób. Rozwiązania najbardziej podstawowe, które najszybciej i najskuteczniej odkorkują osiedla, są zostawione na koniec, jako ostatni etap rozwiązań, które będą zrealizowane najpóźniej. Skąd się biorą korki? Stąd, że każdy mieszkaniec jadąc do pracy wsiada we własne auto. Wojszyce i Ołtaszyn, czyli ulica Grota-Roweckiego, to prawie 15 tysięcy mieszkańców. I 15 tysięcy osób jedzie autem. Dlaczego nie przesiądą się na komunikację miejską? Bo to im się nie opłaca: 1. Na ulicy Parafialnej czy Kutrzeby jakkolwiek autobus odjeżdża co pół godziny. Na ulicach Kurpiów i Grota-Roweckiego 4 razy na godzinę. 2. Autobusami z Wojszyc i Ołtaszyna dojedziemy tylko do dworca Głównego, gdzie trzeba się przesiąść. 3. Autobusy są zatłoczone.



4. Autobus stoi w tych samych korkach co samochody.

W ramach Pakietu dla Południa jest proponowany buspas przez ul. Grota-Roweckiego od ul. Iwaszkiewicza. I to jest podstawa. Gdy taki buspas będzie, autobusy staną się świetną alternatywą dla samochodu, będą od niego atrakcyjniejsze. Autem będziemy stać w korku, a obok autobus jedzie bez korka. Następnego dnia połowa kierowców wsiada do autobusu zamiast auta, a na Grota-Roweckiego korka już nie ma.

Jako, że z komunikacji miejskiej miałyby zacząć korzystać znaczna liczba mieszkańców, musiałyby wtedy jeździć więcej linie autobusowych, które jeździłyby częściej oraz jechały dalej niż Dworzec Główny.

Skoro buspas rozwiąże niemal w całości problem korków, czemu jego projektowanie jest zaplanowane tak późno? Dopiero drugi etap rozwiązań, projekt w 2027 roku, a budowa w 2029 roku, czyli buspas powstałby zapewne po 2030 roku. Skoro to jest podstawa, to wyeliminuje korki, czemu nie jest to w pierwszym etapie rozwiązań, czemu projekt nie jest zaplanowany na sam początek, na 2025 rok, tak żeby budowa rozpoczęła się jak najszybciej?

Kolejną sprawą jest to, że gdy mieszkańcy ul. Iwaszkiewicza będą mogli do centrum dojechać buspasem, nie będzie im potrzebny łącznik Kajdasza-Iwaszkiewicza. Można najpierw wybudować buspas, który zaczyna się od ul. Iwaszkiewicza, a który odkorkowuje całe osiedle, nie tylko jedną ulicę. Potem, gdy już buspas będzie gotowy, można się zastanawiać, czy mieszkańcy Iwaszkiewicza potrzebują jeszcze łącznika z ul. Kajdasza, czy jest to inwestycja, na którą warto wydawać pieniądze.

Buspas to podstawa. I powinien być gotowy jak najszybciej, nie w 2029 roku.



73	(brak odpowiedzi)
74	Ok
75	Należy zróżnicować czas rozpoczynania i zakańczania pracy w okolicznych firmach o największym zatrudnieniu, tak aby nie powstawały o tej samej porze lawiny komunikacyjne. Pracę można zaczynać w jednych firmach np. od 5-tej rano i tak np. co 15 lub 30 minut w kolejnych firmach aż np do godz 6.30. Rozciągnęło by to gwałtowna falę dojazdów w czasie i zmniejszyło bardzo istotnie szczytowy ruch oraz korki.
76	Działania są niewystarczające lub spóźnione w zakresie najbardziej zakorkowanego miejsca tj. ul. Zwycięskiej. W okolicy tej ulicy pojawiają się nowe budynki z wyjazdem na ulice Zwycięską i/lub Ołtaszyńską. Zmiana ronda o.Pio na tradycyjne skrzyżowanie jest złym pomysłem. Kierowcy i tak będą blokować z uwagi na niedrożność ul. Zwycięskiej na odcinku od ronda do ul. Karkonoskiej. Światła całkowicie zablokują ul. Ołtaszyńską, przy braku możliwości zjazdu mając zielone światło ul. Ołtaszyńska całkowicie się zatrzyma. W tej chwili chociaż samo rondo pełni rolę bufora. Propozycję rozwiązania opisałem w kolejnym punkcie.
77	Pudrowanie trupa
78	Należy odkorkować Slezna, Armii Krajowej i Borowska - można połączyć Slezna i Borowska bokiem przed Armii krajowej (okolice Weigla)
79	Jeżeli, a na to wygląda, budowany jest buspas, który pomieści jeden autobus, to to jest dramat. Domyślałem się, że ten buspas, który już jest, zostanie, ale rozwiązanie, które aktualnie powstaje zajmuje strasznie dużo miejsca. Nie jest łatwo znaleźć szczegółowy plan w internecie, więc może się mylę, natomiast Buforowa naprawdę i na szczęście pozwala na wiele możliwości



80	normalna droga jak Niemcy zrobili legnicką trzy pasy w jedną trzy pasy w drugą w środku torowisko a nie ten debilizm co zrobiliście za nasze podatki trzy osobne drogi każda do niczego
81	dwupasmowe drogi bezkolizyjne skrzyżowania synchronizowane światła a nie to co jest teraz
82	(brak odpowiedzi)
83	(brak odpowiedzi)
84	Moglibyście zmienić światła na skrzyżowaniu ulicy Ołtaszyńskiej z Generała Stanisława Maczka, aby na ulicy Ołtaszyńskiej bliżej kościoła częściej było zielone światło.
85	Brak konkretów na temat dodatkowej komunikacji zbiorowej na Wojszyce. W przeciwieństwie do sąsiednich osiedli od lat 70 nie przybyła żadna nowa linia autobusowa służąca mieszkańcom Wojszyc.
86	Niepotrzebne przedłużanie tramwaju do szpitala.
87	Myślę, że wszystkie działania, które pomogą rozładować niewyobrażalny korek przy ul. Zwycięskiej są na plus :)
88	Coraz bardziej palący jest brak szkoły średniej w rejonie Wojszyc i Ołtaszyna! Dojazdy przez zakorkowane osiedla do miasta to horror. Bloki mieszkalne rosną tu jak grzyby po deszczu, a dojazdy po zakorkowanych ulicach to coraz bardziej niebezpieczny codzienny horror komunikacyjny szczególnie dla naszych dzieci. Ścieżki rowerowe są wąskie i stały się niebezpieczne, bo użytkownicy rozpędzanych ponad miarę rowerów elektrycznych i hulajnóg stanowią coraz większe zagrożenie.
89	Dodatkowa sygnalizacja pod wiaduktem i buspas na Grota zwielokrotni korki dla minimalnego zysku autobusów.
90	Tramwaj, tramwaj, tramwaj!!!



	Wydzielona droga dla rowerów wzdłuż całej ul. Ołtaszyńskiej, od Wysokiej aż do Wojszyckiej. Bezpieczniej i szybciej będą mogli jechać zarówno kierowcy jak i rowerzyści. Zwycięska poszerzona do dwóch pasów w każdą stronę (jest na to miejsce) + przeprojektowanie skrzyżowania z Karkonoską - to jest kluczowe, bo ma to wpływ na całą Zwycięską.
91	Zlikwidować tory kolejowe prowadzone przez Zwycięską i Ołtaszyńską! Co ma usprawnić wydłużenie pasa do skrętu w prawo ze Zwycięskiej w Karkonoską?? Problem jest z psującymi się wiecznie rogatkami, i wjazdem w Zwycięską popołudniu z jakiegokolwiek kierunku! Może tak poszerzyć Zwycięską? Ograniczyć ilość pociągów? i ogarnąć te chore rogatki?? Straż miejska stoi całymi dniami i grzeje tyłki w aucie. Po co oni tam są??? Może niech się zamienia z dróżnikiem który się przynajmniej na coś przyda!
92	Niewystarczające
93	Plany są dobre. Terminy realizacji dużo mniej.
94	Powinny być wprowadzone 20 lat temu
95	Im więcej i częstszych połączeń tym lepiej, w drodze do pracy jadę jak tuńczyk w puszcze więc napewno aktualnie połączeń jest za mało
96	Dobrze, że temat jest poruszony, cokolwiek miałyby poprawić przepustowość jest na plus. Osobiście uważam, że przejścia dla przechodniów i rowerzystów na rondzie o. Pio jest niebezpieczne z uwagi na mają widoczność, ale jak rozumiem rondo ma być przebudowane na rzecz skrzyżowania.
97	Cieszę się, że powstała inicjatywa zajmująca się problemem południa Wrocławia. Dużo działań jest zgodnych z potrzebami.
98	(brak odpowiedzi)
99	Mega słabo że bez Brochowa te konsultacje, trzeba było nazwać konsultacje dla Jagodna i oltaszyna



100	Wprowadzenie świateł wprowadzi jeszcze więcej problemów komunikacyjnych. Rozkopywanie Zwycięskiej aby poprawiać skrzyżowanie z Karkonoską jeszcze bardziej opóźni ruch.
101	Rozwiązania nie spełniają realnych potrzeb, niektóre wprowadzą dodatkowe utrudnienia i komplikacje (np. tramwaj do gminy Kobierzyce - Wysoka)
102	Dzień dobry, przede wszystkim jeśli chodzi o ruch na ulicy Zwycięskiej i Strachowskiego - jest zdaje się głównie tranzytem. Otworzyliście nie tak dawno temu (już kilka lat) ulicę Maczka (do Ołtaszyńskiej) - efekt jest taki, że jak nie było wcześniej korków na Maczka, tak po otwarciu są. Wyjazd z ulicy maczka do ulicy ołtaszyńskiej zajmuje rano czasem 10 minut, podczas gdy po wjechaniu na Ołtaszyńską, w kierunku centrum już się jedzie w miarę płynnie. Tyle się słyszy o ekologii... natomiast praktyka pokazuje, że największe spalanie samochodu jest podczas ciągłego ruszania i zatrzymywania się. Zatem im więcej wymuszonych zatrzymań - tym mniej ekologiczna jazda - tym większe zanieczyszczenie powietrza. Światła są właśnie takim spowalniaczem, który przyczynia się do powstawania coraz większych korków. W miejscu gdzie już jest rondo (rondo Św. Ojca Pio) światła znacznie pogorszą płynność ruchu, wcale nie spowodują ułatwienia, a wręcz utrudnią poruszanie się na południu. Ci „eksperci” chyba nie jeżdżą autem po mieście. Rondo upłynnia ruch, a lepszy jest ruch ciągły nawet wolniejszy, niż przestawanie. Moim (i nie tylko moim) zdaniem, przebudowa tego ronda na światła, to niepotrzebne koszty i nie przysłuży się to poprawie warunków komunikacji w tej części miasta.
103	(brak odpowiedzi)
104	1 i najważniejszą kwestią jest dokończenie odcinka wschodniej obwodnicy wrocławia ...dopiero po jego skończeniu można rozważać inne tematy...większość aut stojących w korku na ul. zwycięskiej i grota Roweckiego kieruje się dalej do miejscowości podwrocławskich (karwiany



	biestrzykow katy wroclawskie) ...co do przebudowy ronda ojca pio nie zgadzam się wcale z tym pomysłem...ronda są naszymi i nabezpieczniejszym rodzajem skrzyżowan ruch tam odbywa się płynnie ,kiedyś była w tym miejscu sygnalizacja i przejechanie od ul karkonoskiej do ronda zajmowało 25 min teraz to tylko 10...I argument że światła sprawia że skrzyżowanie będzie przepustowe przy zamkniętych szlabanach kolejowych jest całkowicie błędne...auta dalej będą się blokować i dodatkowo potęgować korek ...ja bym rozważył poszerzenie ulicy Zwycięskiej do 2 pasów. Jest tam na tyle miejsca że można pomniejszyć chodnik i w ten sposób zmieścić więcej aut które skręcają w stronę bielán jada prosto lub skręcają w prawo.
105	(brak odpowiedzi)
106	Nie bardzo wiem jak bardzo te rozwiązania miałyby usprawnić komunikację. To są drobne rozwiązania.
107	Bardzo dobrze, że ktoś spojrzał na problem całościowo i stara się zrobić nawet drobne usprawnienia w miejscach, gdzie kiedyś przyjęto niadekwatne założenia (np. Zwycieska)
108	Dzień dobry, proponowane rozwiązania, szczególnie łączenie Jagodna z Wojszycami, będzie tragiczne w skutkach – jeszcze większe korki na Grota-Roweckiego od ronda z Parafialną do tunelu. Warto byłoby zacząć od regulacji ruchu rowerowego i pieszych na przejściu za wspomnianym tunelem (na przeciwko Kiss The Cook). Niekontrolowane przejeżdżanie rowerów wstrzymuje ruch aut, a za tym przejściem korek magicznie się kończy. Postawienie mobilnej sygnalizacji na tydzień dałoby obraz zmian w ruchu.
109	Budowa na grota to największy priorytet Przebudowa ronda ojca Pio na sygnalizację to jakaś pomyłka. Rzadko kiedy jest ono blokowane. Za mało rozwiązań dla zakorkowanej zwycięskiej



110	Działania dla południa Wrocławia powinny być na takim poziomie jak dla innych części Wrocławia tzn jeżeli gdzie wydaje się miliardy to Wrocław Południe również zasługuje na taki poziom zaangażowania jak Bidkupin, Złotniki, Popowice czy Fabryczna.
111	(brak odpowiedzi)
112	1. Udrożnić ul. Koszycką./ 2. Wszędzie, gdzie to możliwe jak najwięcej parkingów P&R 3. Na nowo budowanych osiedlach budować siatki ulic, co np. 200m ulica 1 pasmowa + chodnik, + ścieżka rowerowa+parking, co kilka ulic ulica przelotowa 4. Na nowo budowanych osiedlach wymóc na deweloperach, aby przewidywali co najmniej 2 miejsca parkingowe dla mieszkańców. 5. Udrożnienie przejazdu pod wiaduktem ul. Pawia i puszczenie ruchu przez ul. Strońską (tak, wiem jak się mieszkańcy ul. Strońskiej cieszą). 6. KOMUNIKACJA MPK - puszczenie mniejszych autobusów przez ul. Przystankową, Pawią, Asfaltową (mieszkańcy Wojszyc mają na dobrą sprawę tylko 1 linię autobusową z Dworca Gł. na Krzyki) 7. Przedłużenie linii autobusowej tak, aby nie kończyła się przy dworcu, a autobusy jechały dalej (najwięcej czasu traci się przy przesiadkach i to, że autobus dojeżdża do dworca, skąd można przesiąść się i jechać dalej, to przez to, że na kolejny tramwaj/autobus trzeba czekać zniechęca wiele osób z korzystania z MPK.
113	P. S. 1. Poszerzenie trasy Jagodno-Wrocław Wschód do 4÷6 pasmowej 2. Poszerzenie trasy Powst.Sl. / Słęża Bielany Wr do 6÷8 pasmowej (+most na Słęży) 3. Rozrzedzenie toku tranzytu przez Wrocław na pln i pln-wsch poprzez widoczne, rzucające się w oczy, dobrze oznakowanie A-4 na zjazdach przed i za Wrocławiem (AOW, BRZEG DLN, MOST I OBWODNICA WSCH)



	4. Udroznienie, oznakiwanie i zielona fala na przelotowkach i wylotowkach do autostrad na Poznan, Lodz i Warszawie 5. Przygotowanie nowych ciagow komunikacyjnych rozrzedzajacych ruch tranzytowy przez miasto np.zdublowanie mostow z 1 pasem ruchu i torowiskiem tramwajowym, oraz przekietrowujacych ruch z A4 , S8, K94 poza Wroclaw (DK, obwodnice)
114	Obecne dzialania i plany to sabotaz i dezorganizacja jeszcze dobrze funkcjonujacego ukladu komunikacyjnego poniemieckiego (zwezanie ulic, kryzy na trasach wylotowych, zle zaprojektowane trasy i obiekty drogowe, modyfikacje sprzeczne z obowiazujacym kodeksem drogowym, nadmierna ilosc szykan drogowych, brak strzalek prawoskretnych, czerwone fale, pierwszenstwo tramwajow na kluczowych skrzyzowaniach, zakolkowanie calego miasta, brak parkingow podziemnych, itp, itd) Dzialania sa kosztowne /tramwaje + torowiska + trakcja/. Utrudniaja i dezorganizuja istniejace struktury drogowe i komunikacyjne. Za 1 tramwaj mozna kupic do 12 szt autobusow. Za 1 km torowiska mozna kupic 12 do 24 autobusow. Obecne trasy komunikacyjne busow i tramwajow sa chaotyczne, nie sa przemyslane i racjonalne. Wymuszaja nadmierne zakupy i tramwajow i autobusow (planowane 200 szt). Zamiast budowac trasy tramwajowe na Jagodno, Muchobor i in. nalezy zracjonalizowac plany tras MPK, dokupic autobusow i zwiekszyc czestotliwosc ich kursowania - co 10 min., zwlaszcza w godz. dojazdu i powrotu do/z pracy. Wroclaw ma w 100 % ukszaltowany, gotowy ukklad komunikacyjny jeszcze z czasow przed 2 WS. Wystarczy go nie niszczyć a rozbudowac. W tym celu powinno sie odtworzyc 2 linie tramwajowe tzw. Okolne. Lewa i prawa. 1 po linii centrum z zabytkowymi tramwajami (ul.Grodzka, Nowy Targ, pl.Dominikanski, trasa WZ, Grodzka. 2-ga linia ze zwyklymi tramwajami po trasie ; Dw. PKP Ww Gl, Pilsudskiego, Dw PKP Ww Swiebodzki, pl. JP2,



	Dubois, Dw. PKP Ww Nadodrze, Jedn. Nar, Nowowiejska, pl. Grunwaldzki, pl.Spoleczny, Pulaskiego, Dw PKP Ww Gl. Na linii : Dw.Gl.PKP, Borowska, UMed, Grota-Roweckiego powinna powstac linia autobusowa (10 min) zamiast cudactw torowych laczaczych Swierafowska z UMed. Ponadto powinna byc uruchomiona natychmiast dwustronna trasa autobusowa okolna (10 min) po trasie okolnej, laczaca petle tramwajowe ; Biskupin, Armii Kraj, Hallera, estakada nad Grabiszynska, Legnicka, most Mileniny, Osobowice, Karlowice, Kowale, Biskupin. Na to powinna byc nalozona siatka polaczen istniejacych tramwajowych i autobusow tak by sie zazebialy pozwalajac dotrzec kazdemu z przesiadkami, w max 1 godz z 1 na 2-gi koniec Wroclawia. Linie tramwajowe powinny laczyc krancowe petle na obrzezach z centrum (linie okolne autobusowe i 2 tramwajowe) i nie przecinac centrum. Czestosc kursowania tramwajow okolnych powinna wynosic max.5 min. Linii tramwajowych i busowych, tzw. SZPRYCH NIE RZADZIEJ NIZ 5÷10 min.
115	Tutaj nie ma planu dla Oltaszyna i Wojszyc... swiatla zamiast ronda?...smiech na sali..., w jaki sposob to rozladuje korek... wszystkie pomysly z nastawieniem dla jagoda. Jagodzianki dostaja wszystko, lacznie ze szkola nie na swoim osiedlu, a ja sie pytam kiedy bus pas na zwycieskiej albo grota. Tam powinien powstac w pierwszej kolejnosci. A nie znowu dla Jagodna tramwaje bus pasy lacznik z iwaszkiewicza. Co jeszcze im dacie kosztem naszych osedli. Kto z osiedla wojszyce/ oltaszyn skorzysta z komunikacji przez jagodno...NIKT to strata pieniedzy, ktore mozna inaczej wykorzystac. Przeciez te ulice trzeba dostosowac, do takiego ruchu. Juz jeden autobus jezdzi pusty na wojszycach bo trasa tylko do szkoly, nie potrzebny nam kolejny.
116	Propozycja łącznika Iwaszkiewicza oraz Kajdasza jest nietrafiona. Po pierwsze ulice nie są dostosowane do ruchu tranzytowego, na Kajdasza



	aktualnie jest problem z włączeniem się do ruchu ulicy Buforowej. czy w planach będzie likwidacja zatoczek oraz pasów zieleni oraz nasadzeń drzew? Dodatkowo mieszkańcy starają się i walczą o powstanie Zielonego Klina przyjaznej zielonej przestrzeni do spacerowania i rekreacji. Na tej wysokości planowanego klina są już zadrzewienia też mają zostać wycięte w celu stworzenia kolejnego łącznika? Obie ulice są wąskie bez możliwości minięcia się autobusów. Już teraz mamy łącznik Lutosławskiego - nowa ulica jest szeroka nie ma przy niej zabudowań, są już ścieżki rowerowe, przystanki MPK, natomiast potencjał tego łącznika nie jest wykorzystywany efektywnie dla komunikacji miejskiej, a już dzisiaj autobusy przez ulicę Lutosławskiego mogłyby korzystać z obecnego już buspasa na ulicy Buforowej. Natomiast powstała prowizoryczna linia 310 dla uczniów z Jagodna ponieważ szkoła, do której zostali przypisani znajduje się na innym osiedlu i dzieci nie są w stanie dojść do niej na pieszo. Poza tym w propozycjach planu nadal nie ma oferty komunikacji miejskiej dla rejonów ulic Smardzowskiej, Wierzyńskiego, Klasztornej, Granitowej. Mieszkańcy tej okolicy nadal nie będą mogli korzystać z połączeń proponowanych na nowym łączniku przez Kajdasza, gdyż przystanki będą za daleko. Natomiast przystanki linii 310 będą nadal stały niewykorzystane. Również sama ulica Smardzowska po przedłużeniu jej aż do Wspólnej mogłaby być wykorzystana dla ruchu autobusowego aż do nowego ronda koło Szkoły przy Asflatowej.
117	Buspas na ulicach Grota-Roweckiego (na całej długości) oraz Zwycięskiej powinien powstać w pierwszej kolejności i to najszybciej jako zachętą do przesiadki w komunikację miejską. A nie oferta objazdu autobusem przez Jagodno. Jagodno miało już swój buspas, a teraz mają w budowie kolejną trasę buspasa oraz w przyszłości tramwaju. Natomiast osiedla Ołtaszyn i Wojszyce są zapomniane komunikacyjnie. Nic się tu nie zmieniło od 20 lat jedynie przybyło mieszkańców oraz inwestycji deweloperskich. Dojazd pozostał ten sam! Autobusy jadą tylko do dworca, dodatkowo 112 oraz 612 kursuje raz na godzinę(!!) to jest jakiś dramat. 113 wg rozkładu jeździ częściej



	po czym łapie opóźnienia na ulicach Grota oraz Zwycięskiej i Karkonoskiej. Autobusy mają ogromne opóźnienia w godzinach porannych tj 7-9 oraz 16-17 nie ma szans na wydostanie się z osiedla autobusem. Ponieważ opóźnienia sięgają nawet do 1h. Jak to ma zachęcić do przesiadki do MPK. Na dodatek podróż każdym autobusem tj 112,113 oraz 612 się kończy przy Dworcu. Tylko buspas na ulicy Grota Roweckiego i przedłużenie lini w kierunku centrum tj. Galeria Dominikańska może poprawić sytuację! Poza godzinami szczytu autobusem da się pokonać trasę sprawnie tj. w 15min do dworca. Buspas na wyżej wymienionej trasie zdecydowanie poprawiłby komfort jazdy w godzinach szczytu.
118	Odnośnie propozycji budowy TAT w ramach tramwaju do Szpitala Borowska. Wydaje się, że wobec znacznego deficytu połączeń tramwajowych na kierunku wschód-zachód, bardziej celowym rozwiązaniem byłoby połączenie trakcji z ulicy Świeradowskiej z trakcją wzdłuż ul. Ślężnej. Wydaje się, że optymalnym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie linii od zajezdni-Gaj ulicą Kamienną do ul. Borowskiej (wzdłuż dawnego parku XXXlecia) i później ulicą Borowską na południe do Działkowej (stamtąd jak w propozycji urzędu miasta w kierunku wschodnim do Świeradowskiej i w kierunku południowym do szpitala). W dalszej kolejności należałoby rozważyć przedłużenie nowo wybudowanego odcinka z ul. Kamiennej na zachód do Ronda i później Zaporoską do Grabiszyńskiej. Wszystkie wymienione odcinki są dwujezdniowe z wydzielonym pasem zieleni po środku gdzie linie tramwajowe mogłyby zostać dodane bez większych problemów. Od zajezdni Gaj do Borowskiej linia powinna iść dawnym śladem po stronie parku XXXlecia.
119	Zadania 1 i 2, czyli budowa TA na Jagodno są przewidziane w sposób niewystarczający. Urbanizacja postępuje bardzo szybko w kierunku Iwin, co w połączeniu z istnieniem Wschodniej Obwodnicy Wrocławia powinno zakończyć się budową TA aż do okolicy ronda w Iwinach. Powinien



	znajdować się tam parking P+R i pętla autobusowa (docelowo autobusowo-tramwajowa) umożliwiając przyjezdnym dalszą podróż do Wrocławia, bez konieczności wjazdu samochodem do miasta.
120	Koniecznik należy rozszerzyć buforową do dwóch pasów w każdą stronę. Jest to wylotówka z miasta, nie ma po prostu wyjścia, myślenie życzeniowe nie pomoże. Obecnie są korki nawet w niedzielę wieczorem...
121	są to mgliste plany przyszłościowe a zmiany są potrzebne już, na wczoraj! Nie chcę jednostronnego buspasa na Grota-Roweckiego to dodatkowo przykorkuje przejazd samochodów
122	Dobry pomysł, ale może być niewystarczający
123	Witam, działania na południu Wrocławia są bardzo ważne, z racji na duże zwiększenie liczby mieszkańców. Pomimo sporej zabudowy, która się ostatnio znacznie zwiększyła- infrastruktura stoi w miejscu. Wiąże się to z wydłużonym czasem dojazdu do centrum Wrocławia a także z wyjazdem z miasta. Dodatkowo powstają korki, coraz częściej pojawiają się kolizje i niebezpieczne sytuacje na jezdni i chodnikach. Proponowane rozwiązania niestety w małym stopniu rozwiązują problemy południa Wrocławia.
124	
125	Są dekadę spóźnione i odpowiadają potrzebom sprzed dekady.
126	Zabawne... eksperci nie umiejący poprawić komunikacji na swoim podwórku zabierają się za planowanie poprawy komunikacji we Wrocławiu. Czy ktokolwiek z Was urzędników był na ul. Kajdasza rano między godz. 7:30 a 9.00 i wie jak wygląda sytuacja wyjazdu z tej ulicy? W jaki sposób autobus będzie szybszą alternatywą? Przecież stanie w korku tak samo z tymi samochodami. To wąska ulica osiedlowa gdzie ledwo mieszczą się auta. Jak mają mijać się tam autobusy? Czy może planujecie rozkopać ulicę i ją poszerzyć.. (przecież to dodatkowy koszt i wyrzucanie pieniędzy w błoto) Może warto zainwestować pieniądze w inwestycje które realnie przyniosą



	efekt bus pas na zwycieskiej czy grota roweckiego, dokonczenie obwodnicy, a nie stosowac kiepskiej jakosci zamienniki ktore i tak okaza sie nieskuteczne.
127	Działania w obszarze Jagodna są niewystarczające. Brakuje planowania kompletnego z uwzględnieniem obecnych oraz przyszłych problemów komunikacyjnych. Do głównych braków należą: 1. Buspas dla linii 110 do KOŃCA tej linii, a nie tylko do pętli Kajdasza - czyli do ronda Żerniki. Niewykonanie tego spowoduje kontynuację niepunktualnego przyjeżdżania autobusów i niemożność zwiększenia przepustowości autobusów 2. Zwiększenie przepustowości komunikacji miejskiej. Obecnie jest przepełniona. Wnioskuje o zwiększenie częstotliwości linii 145 lub jeszcze lepiej wprowadzenie trzeciej linii - w kierunku zachodnim (Strzegomska, Legnicka, Nowy Dwór lub Leśnica) lub północnym. Kierunek wybrać po przeprowadzeniu odpowiednich badań. 3. Przeniesienie pętli autobusowej w okolice ronda Żerniki (bez tego zostanie nam tylko linia 110, a 145 ani żadna nowa nie będzie dojeżdżała). Idealne rozwiązanie to budowa P+R, pętli autobusowej i w przyszłości tramwajowej w pobliżu linii kolejowej na wzór centrum pasażera na Nowym Dworze. Wymagana współpraca z gm. Siechnice i wyprowadzenie znacznej części ruchu poza obwodnicę wschodnią. 4. Rondo turbinowe (lub zwykłe), dwupasmowe na Buforowej/Kajdasza i Buforowej/Sarniej aby ułatwić wyjazd i rozkorkować wjazdy i wyjazdy na osiedle - do i z naszych domów/mieszkań. Do tego przyspieszyć dojazd do i z centrum. Dodatkowe rondo na wysokości Vivaldiego z wykonaniem łącznika do ulicy Komedy odciążając dodatkowo Kajdasza, które przez pętlę i buspas na Wojszyce będzie znacznie bardziej zakorkowane.



	5. Rezerwa tramwajowa z miejscem na połączenie stacji PKP/tramwaju/autobusu miejskiego i podmiejskich sąsiadujących gmin/duży parking. Aby zmniejszyć napływ samochodów na Jagodno 6. Upewnić się, że połączenie Wojszyc z Jagodnem powstanie, przynajmniej rowerowo-autobusowe - w przeciwnym razie więcej osób będzie nadal jeździło WoW i Terenową (zwiększając korki) plus da to bardzo wygodny dojazd rowerowy do np. toru wyścigów konnych. Przedłużenie trasy rowerowej o brakujący fragment na Strachowskiego. Połączenia rowerowo piesze z komunikacją miejską na wysokości: Sarniej/Jareckiego, Kajdasza, była Klasztorna (teraz Artemskiej) i Kopycińskiego i ewentualnie na wysokości Vivaldiego, a także północ południe rowerowo/piesza od Lutosławskiego do Wspólnej w Radomierzycach. 7. Dwupasowa Buforowa do ronda Żerniki - w przeciwnym razie - największe korki będą na odcinku Rondo Żerniki - Kajdasza. W obie strony (podobnie jak jest obecnie np. na Krakowskiej/Opolskiej). 8. Przejścia dla pieszych na Buforowej wyzwalać na przycisk z odpowiednim taktem - szczególnie przy rondach.
128	Negatywnie oceniam likwidację ronda św. Ojca Pio. Nie należy inwestować w infrastrukturę, która może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, służy głównie transportowi indywidualnemu, utrudnia przemieszczanie się pieszo i na rowerze. Zaoszczędzone środki powinny być wykorzystane na rozwój transportu publicznego dla Partynic czy na ul. Raławickiej.
129	zostawcie rondo Ojca Pio w spokoju. Tam kiedyś już były światła i wszystko stało!
130	(brak odpowiedzi)
131	Poprawa komunikacji miejskiej jest bardzo ważna, jednak w ocenie mieszkańca osiedla Jagodno, rozwiązanie zaproponowane w pakiecie jest nie do przyjęcia. Budowa łącznika pomiędzy ulicą Kajdasza a Iwaszkiewicza



	nie przyniesie żadnych korzyści mieszkańcom Jagodna. Utrudni jedynie codzienne życie, przez ruch autobusów który zwiększy hałas, oraz bezpieczeństwo na osiedlowej do tej pory ulicy. Dodatkowo budowa drogi, oraz niezbędnej infrastruktury na zielonym klinie napowietrzającym miasto, w istotny sposób zniszczy ekosystem.
132	Nie podoba mi się wprowadzenie ruchu autobusowego a potem i pewnie samochodowego na ul. Iwaszkiewicza i Kajdasza. Te ulice nie są dostosowane do takiego ruchu. Nie chcemy dodatkowych korków, a do tego to doprowadzi, nie chcemy zlikwidowania nasadzeń, drzew, w celu poszerzenia drogi dla autobusu, nie chcemy likwidacji miejsc parkingowych na naszej ulicy. My jako mieszkańcy nie chcemy łącznika, chcemy konkretnych rozwiązań dla południa Wrocławia. Tylko buspas na Grota Roweckiego może rozładować teraz korki i zachęcić mieszkańców do korzystania z autobusu. tylko przedłużenie autobusu do Galerii dominikanskiej może zachęcić do korzystania z autobusu. A nie autobus przez Iwaszkiewicza i Jagodno do centrum. Kiedy nie ma korków autobus linii 113 jedzie z ul. oboźnej do Dworca w 15 min. Wątpię że autobus przez Iwaszkiewicza i przez Jagodno w podobnym czasie pokona tę trasę.... Także buspas na Grota Roweckiego rozwiązałby problem. Dodatkowo powinien zacząć i kończyć trasę na ul. Grota Roweckiego (nie jeżdżąc przez Zwycieska, bo tam najwięcej traci min i się spóźnia notorycznie) i zabierzcie się do skonczenia obwodnicy, bo dzięki temu też rozładują się korki. Bo takimi pomysłami jak łącznik nic się nie poprawi.
133	Szanowni Państwo, cieszę się z zajęcia się trapiącym problemem południa Wrocławia którego mieszkańcem jestem od prawie 15 lat. Gęstość i skala zabudowy, podobnie jak ilość mieszkańców na południowych osiedlach rośnie lawinowo, przekraczając już od dawna możliwości infrastruktury. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że przedstawiony program zmian nie uwzględnia (a zdecydowanie powinien!) narastającego problemu na zachód



	od ulicy Karkonoskiej. Jakiś czas temu zbudowano parking P&R na pętli Klecina - który stoi w zasadzie pusty, prawdziwe problemy pozostają niestety nierozwiązane, na co chciałbym zwrócić uwagę.
134	Opiniuje zaproponowane rozwiązania negatywnie. W niedostacznym stopniu rozwiązują problem zbyt małej przepustowości ruchu aut osobowych. Skoro wrocławianie chcą korzystać z samochodów, to infrastruktura powinna być dostosowana do ich wyborów, zamiast kłaść nacisk na komunikację zbiorową.
135	Priorytetem powinno być dokończenie wschodniej obwodnicy
136	Jestem na „nie” dla łącznika przez ulicę Iwaszkiewicza. Jest to droga osiedlowa i taka niech pozostanie. Za korki odpowiedzialna jest ulica Grota-Roweckiego, której brakuje kolejnego pasa ruchu w każdym kierunku. Z moich obserwacji wynika, że korek w kierunku dworca głównego rozładowuje się od razu w momencie rozwidlenia drogi przy szpitalu na ulicy Borowskiej. Codziennie jeżdżę do pracy autobusem linii 113 i powrót do domu na trasie dworzec - parafialna zajmuje ponad 40 minut.
137	(brak odpowiedzi)
138	Wyniesienie LK285 na wiadukt Towarowej Obwodnicy Wrocławia zmniejszy korki oraz umożliwi połączenie stacji Wojszyce z innymi stacjami na terenie całego Wrocławia (=obwodnica kolei aglomeracyjnej z prawdziwego zdarzenia)"
139	Przede wszystkim pytanie jest o przyczyny. Dlaczego pozwolono na wybudowanie tysięcy mieszkań bez instrsriktury drogowej? Kto na to zezwolił? Gdzie jest urbanista miejski? Co zrobiliśmy aby to się nie powtórzyło?
140	Brakuje rozwiązania odkorkowującego Karkonoską - nadal na wjeździe do miasta z autostrady będzie stało się w gigantycznych korkach. Ta droga



	powinna być łatwiejsza żeby udrożnić zwycięską - ludzie powinni rezygnować z przejazdu zwycięską.
141	(brak odpowiedzi)
142	Proponowany „pakiet dla południa” jest wg mnie tymczasowym rozwiązaniem. Nie uwzględnia on rozwoju miasta w okresie 10-20 letnim. Ronda są lepszym rozwiązaniem niż skrzyżowania ze światłami
143	Absolutnie niezbędna jest zmiana przebiegu linii nr 285 na odcinku równoległym do obwodnicy poprzez jej wyniesienie na obwodnicę towarową Wrocławia (TOW) i elektryfikację. -Wyniesienie LK285 na wiadukt Towarowej Obwodnicy Wrocławia umożliwi połączenie stacji Wojszyce z innymi stacjami na terenie całego Wrocławia (=obwodnica kolei aglomeracyjnej z prawdziwego zdarzenia)" - Obecnie linia kolejowa LK 285 poprowadzona jest naziemnie paraliżując komunikację Południa Wrocławia (Partynice, Ołtaszyn, Wojszyce, Jagodno), Odcina ruch na głównych arteriach miasta szlabanami rogatek (Zwycięska, Grota-Roweckiego, Buforowa) i skutkuje permanentnym zatorem. - Stale rosnąca awaryjność rogatek: w okresie od czerwca 2022 (uruchomienie linii) do grudnia 2023 łączna liczba awarii rogatek to 165 (patrz pismo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 29 lutego 2024 o nr IBZ2.0293.91.2024.a.2). Od grudnia 2023 do chwili obecnej sytuacja nie zmieniła się. - linia a nie służy miastu, lecz szkodzi, gdyż obsługuje niemal wyłącznie ludność z ościennych gmin. Na Wojszycach i Partynicach nie zatrzymuje się wiele składów (pismo Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia z dn. 17.08.2023r. do Rady Osiedla Ołtaszyn) Efektywność wykorzystania postojów szynobusu na stacji Wojszyce wynosi 3 pasażerów na postój, a na Partynicach 3,5 pasażera na postój (dane z marca



	2023r., zgodnie z pismem Urzędu Marszałkowskiego z dnia 10.08.2023, patrz w załączeniu). - linia w układzie naziemnym blokuje rozwój pilnie potrzebnych linii tramwajowych (nie tylko na Jagodno, ale i na Ołtaszyn).
144	Przebudowa ronda świętego ojca pio nie ma sensu, skrzyżowanie tylko utrudni wyjazd z osiedla
145	Konieczne jest wyniesienie LK285 z poziomu "0" na poziom "+1" (wiadukt). Obecnie linia kolejowa LK 285 poprowadzona jest naziemnie i jest prawdziwą przeszkodą dla codziennej egzystencji i rozwoju Południa. 1: Powoduje paraliż komunikacyjny Południa Wrocławia (Partynice, Ołtaszyn, Wojszyce, Jagodno), odcinając ruch na głównych arteriach miasta szlabanami rogatek (Zwycięska, Grota-Roweckiego, Buforowa), skutkując permanentnym zatorom. Obecnie to 15 par szynobusów (15x2) plus towarowe (łącznie 40 przejazdów), za chwilę dojdą kolejne połączenia towarowe z kopalni w Piławie. Każde z nich to opuszczenie szlabanu na kilka minut lub kilkadziesiąt w przypadku awarii. 2. Awaryjność rogatek: w okresie od czerwca 2022 (uruchomienie linii) do grudnia 2023 łączna liczba awarii rogatek, a w związku z tym wielogodzinnych korków i zatorów, to 165 (patrz pismo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 29 lutego 2024. w załączeniu). Od grudnia 2023 do chwili obecnej rogatki regularnie ulegają awariom. - linia obsługuje niemal wyłącznie ludność z ościennych gmin,, w tej postaci szkodzi a NIE służy miastu. Na Wojszycach i Partynicach nie zatrzymuje się wiele składów (patrz: pismo Departamentu Infrastruktury i Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia do Rady Osiedla Ołtaszyn z dn. 17.08.2023r.) Efektywność wykorzystania postojów szynobusu na stacji Wojszyce wynosi 3 pasażerów na postój, a na Partynicach 3,5 pasażera na postój (dane z marca 2023r., zgodnie z pismem Urzędu Marszałkowskiego z dnia 10.08.2023, nr IBZ2.0293.91.2024.a.2).



	- linia w układzie naziemnym blokuje rozwój pilnie potrzebnych linii tramwajowych (nie tylko na Jagodno, ale i na Ołtaszyn). - wyniesienie LK285 na wiadukt Towarowej Obwodnicy Wrocławia umożliwi połączenie stacji Wojszyce z innymi stacjami na terenie całego Wrocławia (=obwodnica kolei aglomeracyjnej z prawdziwego zdarzenia)"
146	- wyniesienie LK285 na wiadukt Towarowej Obwodnicy Wrocławia umożliwi połączenie stacji Wojszyce z innymi stacjami na terenie całego Wrocławia (=obwodnica kolei aglomeracyjnej z prawdziwego zdarzenia)"
147	Linia 285 powinna zostać wyniesiona na wiadukt linii towarowej żeby nie ograniczać ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego na południu Wrocławia.
148	Jestem mieszkańcem ul. Iwaszkiewicza i popieram budowę łącznika autobusowo-rowerowego z ul. Kajdasza. Proszę jednak uwzględnić przystanek autobusowy dla mieszkańców naszej ulicy, który będzie gdzieś pośrodku ulicy, a nie tylko ten istniejący, przy skrzyżowaniu ulic
149	(brak odpowiedzi)
150	Poprawa ul. Pawiej i przekierowanie ruchu na ul. Asfaltową to dobre rozwiązanie. Co poprawi kolejny łącznik 300 m dalej między Wojszycami a Jagodnem? Jedynie zburzy idę Zielonego Klinu Wrocławia i przeniesie korki bardziej na południe i bardziej zakorkuje Jagodno. Doradzam skupić się na poszerzeniu wiaduktu na Borowskiej i poprowadzenie drogi dwujezdniowej do ronda przy ul. Parafialnej. Ponadto poprawa skrzyżowania ulic Kutrzeby ze Starachowskiego i Parafialną, np. budowa ronda. I likwidacja ronda Św.Ojca Pio i zastosowanie sygnalizacji świetlnej to bardzo zły pomysł.
151	Ponadto uważam, że dużo pomoże budowa ostatniego odcinka WOW. Połączenie Iwaszkiewicza z Kajdasza wydaje się nie być dobrym rozwiązaniem- Iwaszkiewicza to osiedlowa uliczka, niedostosowana do



	natężonego ruchu aut. Dodatkowo przejazd przez zielony klin dla aut to zaprzeczenie idei "zielonych płuc dla południa".
152	Uważam, że wiele z proponowanych rozwiązań jest słusznych. Nie zgadzam się jednak, żeby połączenie ul. Iwaszkiewicza z Kajdasza było dobre - po pierwsze niszczy to założenie pozostawienia zielonego klina między Jagodnem a Wojszycami (takich miejsc jest już i tak za mało utrudniając walkę ze smogiem); po drugie poszerzy problem wyjazdu z osiedli w okolicy ul. Iwaszkiewicza. Ewentualny ruch tylko dla MPK i rowerowy/pieszy mogłoby się sprawdzić, ale należy unikać puszczenia tamtejszego ruchu samochodowego. Brakuje w rozwiązaniach propozycji ścieżek rowerowych - duża część osób z Wojszyc ma utrudniony ruch na rowerze - mieszkańcy z małymi dziećmi nie zdecydowali się na jazdę na rowerze wzdłuż Grota-Roweckiego ze względu na wąski chodnik i brak bezpieczeństwa dzieci na rowerach - dorośli wybiorą dowóz dzieci samochodem do szkoły zwiększając ruch.
153	Jaki cel mają konsultacje społeczne z mieszkańcami? Mają dać złudną nadzieję mieszkańcom, że ich propozycje, potrzeby zostaną wysłuchane i wzięte pod uwagę. Myślałam, że pomysł tramwaj do szpitala na Borowskiej przez Działkową to dopiero POMYSŁ, a nie inwestycja, która będzie zrealizowana: https://www.wroclaw.pl/komunikacja/tramwaj-borowska-szpital-jest-czterech-chetnych-na-projektowanie-przetarg? Czy ktoś kto zaproponował tramwaj widział na własne oczy jak wygląda ulica Działkowa? Jaka jest szeroka, ile budynków mieszkalnych stoi? Ile jest budowlanych? Czy ktoś przeprowadził badania ile osób dojeżdża do pętli na Gaju? Do szpitala można dojechać 7 autobusami.
154	Osobiście pasują mi zaproponowane rozwiązania
155	Wyglądają bardzo sensownie, może poza parkingiem P+R w miejscu które jest mało atrakcyjne do pozostawienia samochodu (pkt 16). Należy jednak



	koniecznie zrealizować je wszystkie (inwestycje drogowe+autobusowe), aby osiągnąć efekt synergii, a nie utopić pieniądze w półśrodkach które przyniosą ćwierć efektu.
156	Są niewystarczające i niewłaściwie ukierunkowane
157	(brak odpowiedzi)
158	(brak odpowiedzi)
159	(brak odpowiedzi)
160	Zaproponowane działania są zbyt późne, a daty wykonania odległe. Mam wrażenie, że jak zwykle problemy południa zostały zauważone zbyt późno, jak np. brak wow (najpierw zapowiedziany brak budowy południowego odcinka wow, potem bardzo powolny wybór wariantu, projektowanie odcinka, a teraz przetarg na budowę i dopiero sama budowa) czy zapowiadana od lat odbudowa linii kolejowej nr 285 na poziomie 0. Trzeba to powtarzać, że te problemy nie powstały teraz, ani 5 lat temu, ani nawet 10. Przedstawione propozycje jak sama nazwa wskazuje są propozycjami czyli potem nastąpi faza wybrania propozycji, następnie ich zaprojektowania, ewentualnego wykupu gruntów pod inwestycje (o ile będą potrzebne), faza przetargów i dopiero samej budowy. Rok 2027-2029 dla zaproponowanych zmian jest bardzo optymistyczny patrząc na realną prędkość wykonania projektów we Wrocławiu (przykład skrzyżowania Wiejska-Awicenny, który został zapowiedziany chyba w 2018, a do dzisiaj nie został nawet przedstawiony projekt, czy ulicy Gajowickiej która jest projektowana od 6 lat), nie wspominam nawet o samej budowie bo na to też potrzebny jest czas. Co do zaproponowanych rozwiązań nie uważam aby przyczyniły się one do poprawy sytuacji dla mieszkańców tych dzielnic. Brak usprawnień dla ruchu samochodowego, który nie zniknie bo pojawi się możliwość "szybszego" dojazdu autobusem (szybszego, ale dalej wolniejszego od dojazdu samochodem np. do dworca autobusowego).



	Pojazdy nie znikają same z siebie bo tak komuś wychodzi w tabelce w excelu;) To dobrze, zostały zaproponowane rozwiązania dla autobusów, ale są one niewystarczające. Trudno mi uwierzyć żeby ktoś planował dojazd na ul. Zwycięską z centrum przez ul. Buforową i nowo wybudowany łącznik. Przecież to są dodatkowe kilometry. Ul. Grota-Roweckiego jest na tyle szeroka aby powstał buspas w obie strony, bo aktualnie pasy postojowe są po obu stronach jezdni. Brak rozwiązań dla Zwycięskiej. Przebudowa korkującego się ronda na skrzyżowanie to nie jest rozwiązanie (tak jak pisałem wyżej samochody magicznie nie znikają). Wydłużenie pasa do skrzyżowania w Karkonoską jest właściwie tylko dla autobusów, bo kierowcy zamiast stać na Zwycięskiej jadą do centrum Ołtaszyńską, czyli rozwiązanie w niewielkim stopniu pomoże mieszkańcom. Podsumowując cieszy to że został "zauważony" problem którego przez lata nie dało się zauważyć patrząc np. na czasu opóźnień autobusów na południu. Smuci natomiast fakt, że nawet na tak niewielkie zmiany trzeba będzie czekać kolejne lata.
161	Działania zaproponowane w Pakiecie dla Południa należy, w mojej opinii, ocenić ogólnie pozytywnie. Propozycje te mają jednak charakter cząstkowy i powinny być częścią rozwiązań systemowych. Ponadto, koncepcja dotycząca wyniesienia linii kolejowej nr 285 na nasyp oraz budowa końcowego odcinka WOW przez Wysoką wciąż są uzależnione w znacznej mierze od podmiotów zewnętrznych - czemu towarzyszą od lat liczne spory. Zasadne wydaje się paralelne intensyfikowanie działań zmierzających do realizacji powyższych oraz analiza koncepcji przemieszczania się bez wyniesienia linii kolejowej oraz bez "domknięcia" WOW - jako wariant awaryjny.
162	Pas do skrzyżowania w prawo i parkingi P&R to dobre pomysły. Przerobienie ronda Ojca Pio na skrzyżowanie - raczej nie. Ronda są bardziej bezpieczne.



163	Nie zgadzam się na nową linię tramwajową z ul. Przyjazni do ul. Cukrowej. Zakłóci ona spokój mieszkańców okolicznych osiedli, zagrozi bawiącym się przed domami dzieciom, doprowadzi do redukcji zieleni i zwiększy betonozę w tych miejscach., powiekszy hałas (mamy tu schodzące do lądowania samoloty).
164	Powstały Pakiet dla Południa został przygotowany w bardzo ograniczonym zakresie. Kompletnie pominięto dwie największe przyczyny korków na południu miasta, tj.: ograniczenia wynikające z istnienia nasypu kolejowego oraz skrzyżowanie Zwycięska - Karkonoska. Bez działań w tych miejscach pozostałe prace to tylko pozorowanie chęci zmian. Bardzo dużym błędem jest zakładany brak możliwości przejazdu samochodów przez planowany łącznik pomiędzy Wojszycami, a Jagodnem. Łącznik ten mógłby odciążyć ulicę Grota - Roweckiego od ronda Ojca Pio na południe, Parafialną, Asfaltową, Klasztorną oraz Lutosławskiego. Dodatkową korzyścią byłaby mniejsza liczba aut skręcających w lewo z Buforowej w Lutosławskiego - samochody te często blokują ruch z Jagodna w stronę miasta.
165	1. Tramwaj na Ołtaszyn 2. Wiadukt dla pociągu na skrzyżowaniu przy Partynicach 3. Obwodnica Wschodnia przez Wysoką
166	(brak odpowiedzi)
167	Plusy: Bus-pas Grota (powinien być w obydwu kierunkach), TAT Jagodno Minusy: Sygnalizacja zamiast ronda na Zwycięskiej (po wybudowaniu WOW ruch spadnie, a sygnalizacja spowoduje spadek płynności ruchu), TAT Iwaszkiewicza (uruchomić linię przez Asfaltową - od Brochowa do Krzyków przez Ołtaszyn).



Jako mieszkańcy i użytkownicy terenu leżącego u zbiegu ul. Skarbowców i Krzyckiej oraz w pobliżu ulicy Życzliwej zwracamy się o zmianę planu zagospodarowania dla działek nr 18/3, 21/9, 22/5, 20/4, 17/9. W obecnych planach jest tutaj przewidziana linia tramwajowa przecinająca ulice Życzliwą, Skarbowców i Krzycką. Planowana trasa ma się rozpoczynać na Pętli przy ul. Kupieckiej i połączyć się z linią tramwajową na ul. Przyjaźni. Wnioskujemy o zmianę przebiegu linii tramwajowej, tak aby po przystanku Dożynkowa i przekroczeniu mostu, biegła wzdłuż rzeki Ślęzy aż do Pętli Klecina (obręb osiedla Krzyki-Partynice, działki nr 30/18, 2/3, 21/3).

Będąc mieszkańcami tego obszaru pragniemy wyrazić swój niepokój i zdecydowany sprzeciw wobec planów budowy linii tramwajowej, która miałaby biec tuż pod naszymi oknami. Budowa w sposób zdecydowany wpłynie na jakość życia mieszkańców osiedla Krzyki-Partynice, a w szczególności mieszkających przy ulicy Życzliwej, Krzyckiej i Skarbowców. Osiedlając się w tej części miasta mieliśmy nadzieję na ciszę i spokój i dominację zieleni przy równoczesnej możliwości korzystania ze sprawnie funkcjonującej komunikacji tramwajowej na ul. Przyjaźni i Pętli Klecina. Rozumiemy, że plan drogi zbiorczej biegnącej przez działki nr 18/3, 21/9, 22/5, 20/4, 17/9 powstał już ponad 25 lat temu, a niedługo po tym pojawił się plan linii tramwajowej, jednak dziwi nas fakt, że dodatkowa linia tramwajowa nie łączy się z Pętlą Klecina, a przecież to Pętla jest węzłem komunikacyjnym. Nasze szczególne obawy budzi plan podwójnego torowiska na działce nr 18/3, tj. na ulicy Krzyckiej pomiędzy numerami 86-88. Na chwilę obecną jest tutaj droga asfaltowa i po obu jej stronach zadrzewione pasy zieleni. W naszym mniemaniu droga ta jest zbyt wąska aby dodać jeszcze podwójne torowisko. No i powstaje pytanie: co z pasami zieleni i blisko 25-letnimi drzewami rosnącymi wzdłuż obecnej drogi na działce nr 18/3? Tyle się mówi o „od betonowaniu” miasta i nowo powstałych parkach. W 2023 roku powstał pobliski Park Olszówki Krzyckiej, z którego ogromnie się cieszyliśmy, gdyż był jakże miłą odmianą do wyrastających jak „grzyby po deszczu”



okolicznych budynków. Czytając plany nowej linii tramwajowej obawiamy się, że część drzew rosnących przy Parku Olszówki Krzyckiej również zostanie wycięta. Przedmiotem naszej szczególnej troski są drzewa porastające działkę nr 18/3.

Dzisiaj w bezpośrednim sąsiedztwie działek przeznaczonych pod linię tramwajową (odcinek od rzeki Ślęzy do ul. Przyjaźni) dominuje zabudowa wielorodzinna, blok obok bloku, gdzie mieszkańcy nie mają swoich „przydomowych” ogródków i stąd cieszy nas każdy skrawek zieleni, każdy klomb i każde drzewo. Niebezpieczeństwo likwidacji zieleni i wycinki drzew aby zrobić miejsce dla torowiska (szczególnie na działce nr 18/3) bardzo nas martwi i obawiamy się, że bardzo obniży nasz dobrostan. Obawiamy się także hałasu jaki będą generować tramwaje mknące po podwójnym torowisku tuż pod naszymi oknami.

Drzewa rosnące na działkach 18/3, 21/9, 22/5, 20/4, 17/9, po których ma biec linia tramwajowa w obecnym planie, stanowią ostoję dla wielu gatunków ptaków i małych zwierząt. Wycięcie tego obszaru, pozbawiłoby nas tych skrawków zieleni, które widzimy z naszych okien.

Ogromny niepokój budzi również fakt, że linia tramwajowa w obecnym planie miałaby przecinać w poprzek ulicę Krzycką na wysokości nr 88. Ulica Krzycka już i tak na chwilę obecną jest często zakorkowana. Obawiamy się, że podwójne torowisko przecinające ją w poprzek tylko spotęguje już i tak duże korki. Źle to się odbije na życiu spokojnego osiedla przy ul. Krzyckiej (numery 83-88). Nie wspomnę już o kwestiach bezpieczeństwa okolicznych mieszkańców, ich dzieci i zwierząt domowych, z którymi wychodzą na spacer.

Planowana budowa linii tramwajowej na odcinku od rzeki Ślęzy do ul. Przyjaźni obniży więc znacznie jakość naszego życia ze względu na wzrost hałasu, ogromną intensyfikację ruchu samochodowego, ograniczoną liczbę miejsc parkingowych, a także degradację zieleni. Jako mieszkańcy osiedla



nie możemy zgodzić się na tak wielką ingerencję w spokojny charakter naszego osiedla.

Dodatkowo, planowana inwestycja zdecydowanie nie koresponduje z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia, które jako wyzwanie dla jednostki urbanistycznej Krzyki Zachód określa: „Utrzymanie charakteru, skali i formy istniejącego historycznego układu urbanistycznego i uzupełnienie go w nawiązaniu do istniejącej zabudowy. Uczytelnienie układów zabudowy oraz minimalizowanie konfliktów na stykach zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej”. Planowana na tak wielką skalę (biorąc swój początek na Pętli Kupiecka, a w dalszych planach mająca być przedłużoną w głąb Kleciny) budowa drogi zbiorczej wraz z linią tramwajową na odcinku od rzeki Ślęzy do ul. Przyjaźni ani nie przystaje do charakteru naszego kameralnego osiedla, ani nie wpisuje się w zabytkowy charakter tej historycznej dzielnicy, w znikomy sposób nawiązuje do istniejącej zabudowy oraz obecnych pasów zieleni.

Jednocześnie rozumiemy, że miasto się rozwija i istnieje potrzeba skomunikowania nowopowstałych osiedli, stąd wnioskujemy o zmianę przebiegu planowanej linii tramwajowej, tak, aby po przystanku Dożynkowa i przekroczeniu rzeki Ślęzy linia skręciła w prawo i biegnąc na krótkim odcinku wzdłuż rzeki połączyła się z Pętlą Klecina. W naszym mniemaniu przystanek na Pętli Klecina jest bardzo dobrze skomunikowany i dogodnie położony dla okolicznych mieszkańców. Gdyby na tym krótkim odcinku droga wraz z linią tramwajową biegły wzdłuż rzeki, nie byłoby potrzeby wycinki drzew, gdyż dominują tam dzikorosnące trawy. Obecne tam łąki stanowiłyby również niejako zielony bufor pomiędzy drogą wraz z linią tramwajową a budynkami wielorodzinnymi przy ul. Życzliwej i Krzyckiej. W ten sposób nowo powstała linia tramwajowa nie biegłaby bezpośrednio pod niczymi oknami i nie naruszałaby spokojnego charakteru osiedla.



	Z uwagi na powyższe i mając na uwadze dobro mieszkańców Wrocławia prosimy o uwzględnienie przedstawionych argumentów i zmianę przebiegu linii tramwajowej na odcinku od rzeki Ślęzy do ul. Przyjaźni, tak, aby po przystanku Dożynkowa i przekroczeniu rzeki skręciła w prawo i połączyła się z Pętlą Klecina. Chcielibyśmy by ustalane w przyszłości warunki zabudowy dla przedmiotowych działek (nr 18/3, 21/9, 22/5, 20/4, 17/9) u zbiegu ulic Skarbowców i Krzyckiej, a także okolicznej Życzliwej były spójne z obecnym kameralnym charakterem naszego osiedla, obecną zabudową, a także w poszanowaniu dla obecnej tu zieleni i drzew. Chcemy, aby nowe inwestycje były realizowane z poszanowaniem charakteru terenu i nas wszystkich, mieszkańców dzielnicy Krzyki-Partynice, którzy tu mieszkają i przebywają.
169	Są tragiczne, sprawią tylko, że ruch na ul. Zwycięskiej będzie jeszcze bardziej ślamazarny, a zamiana ronda na światła ma tylko zniechęcić kierowców do używania samochodów do jazdy.
170	Witam, wg mnie priorytetowym rozwiązaniem są punkty 13 i 14, przy przebudowie Zwycięskiej były światła i było to rozwiązanie optymalne, nowe skrzyżowanie z Karkonoską powinno być rozszerzone, zlikwidowane światła przed przejazdem kolejowym i skrócona tzw. malowanka przy przejeździe kolejowym, pozdrawiam
171	Szanowni Państwo, Zbudowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Zwycięskiej oraz Ołtaszyńskiej jest logistycznym strzałem w kolano. Wraz z rodziną przeprowadziliśmy się na południe Wrocławia we wczesnych latach 2010 i dobrze pamiętamy, jak wtedy, zarówno bez świateł oraz z światłami, wyglądał ruch drogowy (o natężeniu znacznie mniejszym) w tych okolicach. Remedium na powstałe wówczas problemy była budowa ronda, która się sprawdziła i zredukowała czas postoju. Nie trwońmy więc publicznych



	pieniędzy na kolejne remonty miejsc, które zostały już zrewitalizowane i usprawnione (jak plac Nowy Targ), lecz przeznaczymy środki na dokładne wytyczne kanału torowego łączącego pętle tramwajową PARK POŁUDNIOWY z pętlą autobusową ZWYCIĘSKA. Chciałbym przypomnieć, że w zaproponowanym pakiecie dla południa nie ma ujętego skrzyżowania drogi z torami tramwajowymi, w przypadku przedłużenia nitki do Wysokiej, co zostało zaplanowane na rok 2032. Południe Wrocławia jest sypialnią dla wielu rodzin i tylko usprawnienie komunikacji miejskiej poprawi jakość dojazdu. Autobusy nie wystarczą, mimo dobrze funkcjonujących linii 127 oraz 144, gdyż stoją w tych samych korkach. Na budowę buspasu ani na Zwycięskiej ani na Ołtaszyńskiej nie starczy miejsca. Jedynym rozwiązaniem jest budowa torowiska oraz ewentualnie ścieżek rowerowych (w porozumieniu z gminą Kobierzyce) prowadzących od Wysokiej, przez Ołtaszyńską do ulicy Wyścigowej, Z pozdrowieniami, Szymon
172	Dla mnie jako mieszkanki Jagodna (ul. Sygnałowa) te rozwiązania bardzo wiele nie wnoszą. Cieszy mnie że będzie wydzielona osobna Trasa autobusowa na ul. Buforowej, bo obecny bus pas się nie sprawdza (zabiera miejsce z tym z nas którzy dalej zmuszeni są poruszać się samochodem), ale co z ulica Konduktorska która łączy Jagodno z Brochowem i stoi w ciężkim korku? Jedyny bus na tej trasie - 133 - też stoi w korku i czasem nie przyjeżdża więc nie jest dobra alternatywa do samochodu. Bardzo bym chciała też żeby dokończona została wschodnia obwodnica żeby łatwiej dotrzeć na Bielany.
173	Działania zaproponowane dla południa w mojej ocenie mogą przynieść rezultat. Proszę i apeluję o uwzględnienie spowolnienia ulicy Schuberta
174	Proszę o wyniesienie LK 285 na wał kolejowy w okolicach Buforowa, Przystankowa, Grota, Oltaszynska, Zwycięska.



175	1. Połączenie pomiędzy Iwaszkiewicza i Kajdasza powinno być również dla samochodów. Nie tworzymy nowych absurdów. Obecny takim absurdem są odległości między drogami wschód-zachód - al. Armii Krajowej i ul. Zwycięska. To jest 3 km (!) odległości pomiędzy równoległymi drogami, bez jakiegokolwiek alternatywnej drogi wschód-zachód. To absurd w takiej metropolii i stąd są tak ogromne korki na południu Wrocławia. 2. Należy utworzyć bezkolizyjny lewoskręt z ul. Zwycięskiej w al. Karkonoską - w kierunku A4 (tunel, estakada).
176	Inwestycja 1,2 - Buspas powinien prowadzić aż do Żernik Wrocławskich, Pętla powinna znajdować się w okolicy Ronda Iwiny, tak aby mieszkańcy podmiejskich gmin nie wjeżdżali poza linie obwodnicy wschodniej Wrocławia. Inwestycja 3 - WOW - W celu realnego odciążenia południa Wrocławia powinna być zrealizowana jako dwupasmowa jezdnia (2x2) od Bielan/A4 do Siechnic z dwoma wpięciami do niej tj. przy obecnie planowanym rondzie WOŚP oraz do autostrady A4. Niestety WOW będzie nieprzepustowa przez nieprzepustowy i przeciążony węzeł bielański, a więc tu istnieje potrzeba estakady na skrzyżowaniu Karkonoska - Zwycięska aby udrożnić wjazd do miasta. Inwestycja 4 - Przebudowa TOW jedynie z wyniesieniem linii 285 na nasyp od Tarnogaju aż do granic miasta oraz nowy przystanek kolejowy na ul. Buforowej i Borowskiej Inwestycja 5 - TAT powinien prowadzić do pętli na Ślężnej, a później i pętli Krzyki aby stworzyć coś w rodzaju fragmentu pierścienia otaczającego miasto tramwajem i zapewnić dogodne połączenie tramwajowe Karkonoska - Tarnogaj a docelowo także i do Krakowskiej Inwestycja 10 - Droga ta powinna być drogą dla wszystkich użytkowników ruchu, bez priorytetu dla autobusów. Wjazd z Kajdasza w Buforową w tej chwili już jest niewydajny, wymagana jest przebudowa ulicy Kajdasza od Komedy do Buforowej o nowy pas ruchu (prawoskręt w Buforową)



	Dodatkowo powinny powstać pozostałe łączniki Wojszyc i Jagodna m.in. Klasztorna - Kopycińskiego. Inwestycja 14 - Niestety ale problem wyjazdu ze Zwycięskiej w Karkonoską to nie jedyny problem tego skrzyżowania. Analogiczne problemy są na wyjeździe z Kleciny do Karkonoskiej czy też na wjeździe do miasta od strony Bielan. Tylko pełnometrażowa estakada rozwiązuje ten problem. Bez estakady, rozbudowa WOW do Bielan i wpięcie jej do węzła Bielańskiego również nie da dobrego rezultatu.
177	Absolutnie NIE dla propozycji jednostronnego buspasa - to jeszcze bardziej sparaliżuje ruch na trasie Grota-Roweckiego - Borowska w obie strony. Przejazd kolejowy prze Grota-Roweckiego nie przeszkadza bo wstrzymuje ruch pojazdów na krótko (do 2 min) dwa razy na godzinę. Przedłużenie tramwaju pod szpital przetnie Borowską w jakimś miejscu i będzie dodatkową przeszkodą wstrzymującą ruch samochodowy. remont Pawiej - potrzebny; trasa tramw-bus na Jagodno potrzebna; Światła na rondzie o.Pio potrzebne
178	NIE chcę jednostronnego buspasa na Grota-Roweckiego, tam zatory są w obie strony. Chcę zlikwidowania przegród drogowych-spowalniaczy ruchu na całej długości a zwłaszcza za wiaduktem przed skrzyżowaniem i przejściem Borowska/Kukuczki a zamiast spowalniaczy zamontować w tym miejscu światła na żądanie. Cały ruch na Grota jest spowalniany ruchem rowerzystów i pieszych na tym przejściu. Światła na żądanie uregulują ruch wszystkich użytkowników i pozwolą na płynny przejazd pojazdów. Remont Pawiej bardzo potrzebny. Światła na rondzie na Zwycięskiej są potrzebne.
179	Popieram większość rozwiązań
180	nawet dziecko wie, że rondo ma większą przepustowość niż skrzyżowanie. punkt 13 to chyba jakiś sabotaż? osoba o bardzo małym rozumku która to wymyśliła powinna udać się rano np na skrzyżowanie agrestowej ze zwycięską. nie da się wjechać na zielonym. jest zablokowane.



181	(brak odpowiedzi)
182	Bardzo nie podoba mi się pomysł budowy łącznika między ulicami Iwaszkiewicza a Kajdasza. Kupiłam mieszkanie przy ulicy Iwaszkiewicza w 2018 roku. Wybrałam te okolice po długim sprawdzeniu planów zagospodarowania. Nie było w planach żadnych ulic dla autobusów, tym bardziej że droga pomiędzy blokami na Iwaszkiewicza jest wąska, jest to droga typowo osiedlowa. Zadziwia mnie fakt, że pomysł ten nie powstał z inicjatywy żadnego mieszkańca, radnego itp. Zajmuje się tym zupełnie ktoś kto nie ma pojęcia jak wygląda tu codzienne życie. Z komunikacją jest o tyle problem , że mała jest częstotliwość autobusów 113, brak zatoczek, wystarczyłoby pomyśleć o poszerzeniu drogi tam gdzie to możliwe , zrobieniu połączenia z ulicą Strońską, coś co jest już wybudowane, tylko ktoś postawił słupki. Nie chcę pod oknem mieć autobusów które będą hałaśliwe, będzie smród spalin, a w przyszłości dojdą auta, zresztą będą i tak bo kto zweryfikuje kto jest mieszkańcem a kto nie. Na Jagodnie jest bardzo szeroki pas zieleni, tam spokojnie można zrobić drogę, a nie robić łączniki i powodować większe korki. Już teraz jest sporo aut ale to są mieszkańcy, a jakby doszły autobusy to z garażu będzie setkach niemożliwy. Znam realia MPK. Ja za patodeveloperke na Jagodnie nie chce płacić zdrowiem i samopoczuciem. Ktoś tworzył osiedla za osiedlami tam , a tu zamiast pomyśleć o zieleni, obszarze większym do spacerów to chce zrobić łącznik dla autobusów. Jest to absurdalny pomysł. Tym bardziej, że tego nie było w planach.
183	Generalnie ok, ale skoro już i tak ma być przedłużana Iwaszkiewicza do Kajdasza to jedyne rozsądne rozwiązanie to pociągnięcie linii tramwajowej do okolic Smardzowskiej. Nikt z bloków na Wojszycach nie będzie szedł 1,5km do przystanku tramwajowego, za to przejdą te 450m z okolic Klasztornej, Wierzyńskiego ect. Dodatkowo MPZP na jeszcze niezabudowanych działkach też widza niskie bloki.



184	Propozycja jest taka by zacořany hałaśliwy tramwaj zastąpić cichym ekologicznym trolejbusem hybrydowym lub autobusem. Plus zlikwidować szlabany na linii kolejowej do Kobierzyc. Ścieżki rowerowe nie mogą być tak krzywo robione jak to ma miejsce chociażby na Powstańców Śląskich. Brakuje w tym rejonie dróg z prędkością co najmniej 50 km/h. Bardzo dobrze, że wreszcie eksperci zauważyli, że ronda spowalniają ruch nie tylko autobusów, ale stwarzają zagrożenie dla ludzi i ekologii.
185	Odnosnik do punktu 13: Zastąpienie ronda na skrzyżowanie ulicy zwycięskiej i Ołtaszyńskiej to czysta głupota, ronda niwelują korki, a skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną to gwóźdź do trumny. Odniesienie do punktu 15: Gdzie znajdować się będzie buspas na grota Roweckiego między przystankową a Iwaszkiewicza? Od Ronda z kierunku przystankowej na Iwaszkiewicza jest z żwirowe pobocze, tam buspas mógłby powstać, ale w drugą stronę? Jest jeden pas, chodnik a następnie domy. Gdzie powstanie tam pas dla autobusów? Zakładam że kosztem chodnika a może i szerokością jezdni. Tak samo od ronda w stronę przystankowej. Z jednej strony jest trochę trawy, chodnik i droga rowerowa, ulica i tyle, z drugiej strony jezdni jedynie trochę trawy i chodnik. Nie widzę tam miejsca na dodatkowe 2 pasy dla autobusów bez zabierania terenów zielonych (trawy) i chodnik Odniesienie do punktu 18: Co rozumie się przez ograniczenie możliwości przejazdu tranzytem?
186	Pakiet dla południa nie skupia się na południowych osiedlach Wrocławia, a jedynie na południowo wschodniej części. Według autorów, WOW ma zlikwidować tranzyt. Zlikwiduje, jednak tylko na osiedlach, których dotyczy, natomiast może spowodować, że ruch wzrośnie jeszcze bardziej na ulicach Karkonoskiej, Powstańców Śląskich i Słężnej. Ruch na tych ulicach odbywa



	się całą dobę, zatem odciążenie Ołtaszyna i Wojszyc, odbędzie się kosztem komfortu i bezpieczeństwa mieszkańców Borka i Krzyków, którzy już teraz doświadczają nadmiernego hałasu w godzinach nocnych. Ta sytuacja uległa chwilowej poprawie po otwarciu AOW, jednak stopniowo ruch ulegał zwiększeniu, osiągając obecnie monstrualne rozmiary, przy braku działań władz Wrocławia, zmierzających do zmniejszenia ruchu. Uważam, że projekt jest fragmentaryczny i nie obejmuje analizy oddziaływania rozprowadzania w kontekście wszystkich południowych osiedl Wrocławia.
187	Przebudowa ronda na skrzyżowanie ze światłami moim zdaniem jeszcze bardziej utrudni ruch na Zwycięskiej. Lepszą opcją jest rondo turbinowe, które by usprawniło ruch.
188	Propozycja nr 10 budowa łącznika Iwaszkiewicza i Kajdasza tylko dla autobusów to duży błąd i irracjonalne rozwiązanie. Mieszkańcy osiedli domagają się kompleksowego skomunikowania sąsiednich osiedli tj. łącznie z ruchem samochodowym (projekt WBO 2024 nr 24). Aktualnie aby przejechać samochodem z ulicy Kajdasza na ulicę Iwaszkiewicza trzeba pokonać trasę ponad 4km mimo, że odległość w linii prostej pomiędzy tymi ulicami to niespełna kilometr. Po budowie łącznika, dla ruchu samochodowego nic się nie zmieni, nadal kierowcy będą musieli pokonywać ponad 4km drogi. https://www.openstreetmap.org/directions?engine=fossgis_osrm_car&route=51.0541%2C17.0513%3B51.0558%2C17.0372#map=15/51.0592/17.0493
189	1. Buspas na Jagodnie w obecnej formie to porażka. Jagodno nie kończy się na Kajdasza. Jak coś robić to porządnie. Czyli do ronda Iwiny. Miasto nie uczy się na błędach popełnionych przy przebudowie Buforowej. Przystanek za pętla jest jedyne "centrum handlowe" na Jagodnie. Tam muszą jechać wszystkie autobusy a nie do pętli Kajdasza.



	2. 10 tys ludzi na Jagodnie ma aktualnie 2 (słownie DWA) autobusy. W szczycie przepełnione. Brakuje nam tu jeszcze ludzi z Wojszyc, którzy będą chcieli ominąć Grota :/ Droga przez Zielony Klin to koszarne rozwiązanie
190	Punkty 1-5 są kluczowe i bardzo potrzebne mieszkańcom do polepszenia codziennego życia! W pełni na tak! Punkt 6 jest potrzebny ale nie aż tak kluczowy jak 1-5. Punkty rowerowe: 7, 8, 9 - są super, są potrzebne. Im szybciej zostaną wprowadzone tym lepiej. Punkty 10-11 - jestem im przeciwny. Osoby mieszkające w dalszej części Grota-Roweckiego mają logiczną i najkrótszą trasę przez Gorta-Roweckiego do Borowską. Kluczowe powinno być usprawnienie ruchu przez Borowską i Grota-Roweckiego. Doprowadzenie pasażerów z końcówki Grota-Roweckiego do pętli na Jagodno jest tylko tymczasowym rozwiązaniem które nie zlikwiduje problemu na ulicy Grota-Roweckiego które i tak będzie trzeba rozwiązać. Rozumiem idee z jaką ten pomysł powstał ale nie uważam, że jest on sensowny i nie warto wydawać publicznych pieniędzy na ten projekt. Wystarczy spojrzeć na mapę że to nie jest logiczne rozwiązanie, lepiej zająć się tym co ważne czyli Grota-Roweckiego. Dodatkowo trasa przez Zielony Klin NIE powinna przebiegać, zaburzy to cel w jakim ma powstać ten zielony azyl i będzie ogromnym pretekstem do kolejnego zabudowywania tej przestrzeni. Mieszkańcy nie chcą zabudowywania terenów Zielonego Klina! Dodatkowo już teraz brakuje kierowców autobusów w MPK + jaka jest pewność że prywatni kierowcy nie będą łamali przepisów i jeździli tym skrótem? Punkt 12 - nie mam zdania Punkt 13 - bazując na mojej wiedzy i dostępnej wiedzy jestem przeciwny. O ile mi wiadomo rondo jest znacznie bardziej efektywnym rozwiązaniem niż sygnalizacja świetlna. Dodanie tam sygnalizacji świetlnej cofnie nas (Wrocław) w rozwoju a nie posunie do przodu. Pytanie: czy istnieje tam



	prawna jakakolwiek możliwość zmodyfikowania/rozbudowy ronda o prawoskręty bez wjazdu i czekania na rondo? Punkt 14 - nie mam zdania. Punkt 15, 17 - bardzo ważne moim zdaniem punkty, usprawnia one realnie przejazd i życie mieszkańców. Są one potrzebne i logiczne, natomiast bardzo proszę o przemyślane i sensowne wprowadzenie tych rozwiązań na ulicy Grota-Roweckiego. Punkt 16, 18 - jestem na tak
191	Zgadzam się, że konieczne jest wprowadzenie zmian, których celem powinno być w szczególności ograniczenie wjazdu do Wrocławia przez mieszkańców miejscowości ościennych samochodami, w szczególności od tamtej strony miasta. Przebudowa buforowej do standardu 2x2 + buspas/tat, dokończenie WOW przy jednoczesnym ograniczeniu ruchu wjazdowego od Wysokiej/Ślęzy i Żórawiny doprowadzi do przejęcia przez buforową części ruchu wjazdowego do Wrocławia. To natomiast doprowadzi do zakorkowania Buforowej pomimo zwiększenia jej przepustowości. W zakresie tramwaju do Wysokiej należy rozważyć budowę tramwaju ekspresowego - wprowadzenie tramwaju przyspieszonego, np. tzw. ciężkiego tramwaju, który mógłby wjechać np. na LK 285 - tramwaje mające ograniczenie prędkości do 10-20 km/h na skrzyżowaniach, które nie mają priorytetów na skrzyżowaniach w szczytach komunikacyjnych nie są żadną sensowną alternatywą dla samochodów. Taka quasi SKM mogłaby być dobrym argumentem dla mieszkańców Wysokiej i południa do zmiany nawyków.
192	Nie wiem kto w ogóle wymyślił światła zamiast ronda Pio, problemem nie jest to, że nie można wjechać na rondo, problemem jest, że nie można z niego zjechać przez linię kolejową LK285, która spowodowała, że codziennie przez większość dnia a czasem i w nocy korek zaczyna się przed rogatkami na skrzyżowaniu Zwycięskiej i Karkonoskiej. Przed reaktywacją linii kolejowej



	było "byle tylko do ronda, później się już jedzie" i wtedy światła miałyby nawet jakiś sens w regulowaniu/priorytetyzacji potoku ruchu wschód-zachód ale od tego czasu stały się dwie rzeczy - światła na skrzyżowaniu Maczka i Ołtaszyńskiej, które poniekąd przejęły tę regulację oraz właśnie reaktywacja linii kolejowej w nieprzemyślany sposób, który po pierwsze zakorkował cały rejon a po drugie mieszkańcy Partynic i Ołtaszyna nawet nie mogą z pociągu skorzystać bo zatrzymuje się on tu 2-3 razy dziennie. Dzisiaj można chociaż objechać samochody stojące na rondzie jeżeli wybieramy inny kierunek ruchu niż ten, który aktualnie stoi, po wprowadzeniu tam sygnalizacji świetlnej samochody będą po prostu stały na skrzyżowaniu blokując wszystkie kierunki. Zablokuje to też całą tę część Ołtaszyna, która już od dawna nie jeździ do ronda ulicą Zwycięską tylko wybiera dróżki osiedlowe a później Maczka/Ołtaszyńską, to naprawdę spory potok samochodów (codziennie rano cała ulica Maczka stoi aż do Obrońców Poczty Gdańskiej - tyle tego jest). Fajnie, że wydłużacie pas do skrętu w prawo ale zmierzcie sobie potok ruchu i zobaczcie jak mało samochodów jedzie w prawo w stosunku do reszty szczególnie w godzinach szczytu typu - 7-8:30.
193	Wiadukt na Borowskiej jest do przebudowy. Żeby poprawić płynność i bezpieczeństwo należy przenieść tory na nasyp z równoczesnym przeniesieniem tam przejść dla pieszych i rowerzystów.
194	Zmiany w dobrym kierunku. Zas realizacji długi dlatego póki co należałoby przedłużyć chociaż 1 linię z Gaju na Wojszyce, najlepiej K, aby było bezpośrednie połączenie z centrum lub zmienić trasę 310 aby przynajmniej dowoziła do skrzyżowania z liniami tramwajowymi na Swieradowskiej lub bardzkiej .



195	Co do zwycięzkiej (13) to same światła nie udrożnią ulicy zwycięzkiej która jest po prostu zakorkowana, przy rondzie jest to po prostu lepiej widoczne, w tej dzielnicy brakuje alternatywnych dróg którymi auta z osiedli mogłyby się poruszać aby: 1. Wyjechać z Wrocławia 2. Wjechać do "centrum" W mojej ocenie światła spowodują że ruch będzie rozładowywał się mniej sprawnie (zwłaszcza na odcinku 14-13) Z mojego doświadczenia porannego jeżdżenia przez 14 wynika że obecny wjazd jest wystarczający ponieważ większość aut mimo wszystko kieruje się nie do miasta, a próbuje z niego wyjechać lub przejechać na drugą stronę drogi - tutaj największe opóźnienia generuje zawsze przejazd kolejowy, który: 1. Zabiera dużo miejsca bo jest poprowadzony dołem, na równi z samochodami 2. Przejazd jest poprzedzony kilkuminutową blokadą przez opuszczenie szlabanów W mojej ocenie 13-14 nijak nie rozwiązują problemu, ani go nawet nie zmniejszą
196	W odniesieniu do punktu 10 - Połączenie przez Zielony Klin Południa, pomiędzy ulicą Iwaszkiewicza a Kajdasza powinno mieć charakter ulicy, która dopuszcza również ruch samochodowy. Pozwoli to odciążać ulicę Buforową, Komedy, Drabika, Asfaltową oraz resztę ulic w obrębie Jagodna i pozytywnie wpłynie na ruch samochodowy w okolicy. Budowa jedynie jezdni dla autobusów to niegospodarność w kwestii wydatków środków publicznych. Dopuszczenie jedynie ruchu dla autobusów wpłynie w minimalny sposób na poprawę komunikacji w okolicy.
197	Rozwój infrastruktury mieszkaniowej na południu Wrocławia wyprzedza rozwój komunikacji, dlatego zaproponowane w pakiecie zmiany powinny



	być wprowadzana priorytetowo, a Urząd Miasta powinien zadbać o terminowość realizacji wszystkich projektów.
198	Moim zdaniem bus pas na grota, zatoczka na grota i autobus na Iwaszkiewicza aż do Jagodna to dobry pomysł. Dzięki temu w 2 kierunkach można by było usprawnić komunikację . W przyszłości z iwaszkiewicza można by było dostać się tramwajem z Jagodna do miasta
199	Zwiększyć częstotliwość linii 112, 113 oraz wymienić tabor autobusów na Mercedesy wyposażone w sprawną klimatyzację. Wydłużyć linie N do pętli na Zwycięskiej przez ul. Borowska Armii Krajowej Ślężną Ołtaszyska
200	Wypowiem się wyłącznie w zakresie punktu 17, a więc organizacji ruchu na przystanku grota Roweckiego z przystankową. Jest to jedno ze skrzyżowań gdzie ruch z każdej strony idzie płynnie, oczywiście wiadomo że wszystko tam stoi, jednak auta włączają się do ruchu bardzo płynnie i nie powoduje to spadku prędkości aut które jadą żadna z ulic. Także tutaj w opinii mojej jak i wielu mieszkańców nie są potrzebne żadne działania.
201	Ad. 1 Wydłużenie Trasy Autobusowo-Tramwajowej powinno nastąpić do Iwin- do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia WOW , by więcej osób było w zasięgu. Obecny plan sprzed 18 lat gdy było pole nie przystoi, powstają przy Sarniej nowe osiedla, są możliwości kasy z Unii, nowe władze są otwarte na współpracę. Ad.3 Współpraca z marszałkiem- musi powstać parking P&R koło WOW, przesunięcie przystanku Klecina do granic miasta(ułatwi przesiadki), wydłużenie tramwaju z Ołtaszyna(tory mogą się krzyżować, będą wkrótce stosowne przepisy). Ad.4 Partycypacja w kosztach wyniesienia jak w Poznaniu Rusza budowa wiaduktu przy ul. Lutyckiej Analogicznie miasto powinno porozumieć się z PKP by wynieść linię 285 od Obwodnicy Towarowej aż do Zwycięskiej. Ad.5 Trasa Autobusowo-Tramwajowa oraz zintegrowane przesiadki powinny powstać przy Działkowej /Borowskiej. Ponadto brakuje buspasa w pasie



	terenu Wieczysta-Brzoskwiniowa . Ułatwi to przejazd dla służb- karetki, straż itp. Ad 7. Lepsza sygnalizacja na Ślężnej/Sudeckiej by nie trzeba było przechodzić jako pieszy/rowerzysta na dwa razy. Brakuje drogi dla rowerów na Sudeckiej oraz chodnika na Sudeckiej od Ślężnej do Pułtuskiej i potrzebny jest remont po stronie zachodniej Sudeckiej. Ad.8 Wytyczenie DdR na Wyścigowej od Karkonoskiej, gdyż są niewielkie potoki piesze a chętnie korzystają rowerzyści. Ad.9 Należy dokonać w ramach szybkich wymian asfaltu analogicznego- nawierzchni ścieralnej na Ołtaszyńskiej- od Malinowej do przejazdu kolejowego oraz dalej do Ronda Ojca Pio. Ponadto należy zmienić kostkę na asfalt od Ronda Ojca Pio do Wysokiej. Ad.10-11 Droga wygeneruje dodatkowy ruch.
202	Wybudowanie drogi przeznaczonej TYLKO dla komunikacji miejskiej, która połączy ul. Grota-Roweckiego z ul. Kajdasza, to jakieś nieporozumienie. Osiedla powinny być połączone w tym miejscu normalną ulicą dostępną także dla samochodów.
203	Mam spory kredyt zaufania w ludzi odpowiedzialnych za analizy będące wstępem do tych konsultacji, po tym jak zobaczyłem obszerne wyjaśnienie paradoksów, jakie towarzyszą poszerzaniu istniejących dróg. Mało kto odważa się rozmawiać takim językiem w kraju tak ogarniętym samochodową, dlatego trzymam kciuki za dalsze działania czynione w tym duchu.
204	Transport zbiorowy, zwłaszcza tramwaje jest super, każda inwestycja w jego rozwój to krok w dobrym kierunku.
205	Ad. 1 Wydłużenie Trasy Autobusowo-Tramwajowej powinno nastąpić do Iwin- do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia WOW , by więcej osób było w zasięgu. Obecny plan sprzed 18 lat gdy było pole nie przystoi, powstają przy



	Sarniej nowe osiedla, są możliwości kasy z Unii, nowe władze są otwarte na współpracę. Ad.3 Współpraca z marszałkiem- musi powstać parking P&R koło WOW, przesunięcie przystanku Klecina do granic miasta(ułatwi przesiadki), wydłużenie tramwaju z Ołtaszyna(tory mogą się krzyżować, będą wkrótce stosowne przepisy). Ad.4 Partycypacja w kosztach wyniesienia jak w Poznaniu https://www.poznan.pl/mim/info/news/rusza-budowa-wiaduktu-przy-ul-lutyckiej,221581.html Analogicznie miasto powinno porozumieć się z PKP by wynieść linię 285 od Obwodnicy Towarowej aż do Zwycięskiej. Ad.5 Trasa Autobusowo-Tramwajowa oraz zintegrowane przesiadki powinny powstać przy Działkowej /Borowskiej. Ponadto brakuje buspasa w pasie terenu Wieczysta-Brzoskwiniowa . Ułatwi to przejazd dla służb- karetki, straż itp. Ad 7. Lepsza sygnalizacja na Ślężnej/Sudeckiej by nie trzeba było przechodzić jako pieszy/rowerzysta na dwa razy. Brakuje drogi dla rowerów na Sudeckiej oraz chodnika na Sudeckiej od Ślężnej do Pułtuskiej i potrzebny jest remont po stronie zachodniej Sudeckiej. Ad.8 Wytczenie DdR na Wyścigowej od Karkonoskiej, gdyż są niewielkie potoki piesze a chętnie korzystają rowerzyści. Ad.9 Należy dokonać w ramach szybkich wymian asfaltu analogicznego-nawierzchni ścieralnej na Ołtaszyńskiej- od Malinowej do przejazdu kolejowego oraz dalej do Ronda Ojca Pio. Ponadto należy zmienić kostkę na asfalt od Ronda Ojcia Pio do Wysokiej. Ad.10-11 Droga wygeneruje dodatkowy ruch. Ad.13 Nic nie poprawi- przykład Wiejska/Avicenny gdzie sygnalizacja została wyłączona. Rondp upłynnia ruch, spadnie po otwarciu WOW.
206	Grota-Roweckiego i dalej w kierunku centrum ulica Borowska są blokowane przez przejście i przejazd rowerowy przy skrzyżowaniu Borowskiej z Kukuczki - tu koniecznie trzeba zamontować światła na żądanie i usunąć



	spowalniacze ruchu przed przejściem to ureguje ruch wszystkich użytkowników i poprawi płynność przejazdu dla pojazdów; * połowiczny buspas na Grota Roweckiego to bezsensowny pomysł- wygeneruje dodatkową blokadę przy wiadukcie przy przystankowej * przejazd kolejowy na Grota nie blokuje ruchu i nie jest generatorem korków - zostawić tak jak jest teraz * tramwaj pod szpital przetnie Borowską i wygeneruje dodatkowe korki- nie robić * remont Pawiej - zdecydowanie tak i to jak najszybciej * należy poprawić bezpieczeństwo na ul.Ratajów - to droga do szkoły a tam jest bardzo niebezpiecznie * światła na rondzie z Zwycięskiej - zdecydowanie tak Każdy kierowca jest równocześnie pieszym (w drugą stronę już to nie działa) dlatego należy realizować te działania, które odblokują korki na tej trasie i tym samym pozwolą na płynność jazdy a to ograniczy spalanie i zanieczyszczenie powietrza; wszystkie przegrody i przeszkody jezdni wymuszają hamowanie, ponowne przyśpieszanie zwiększają emisję spalin należy je zdemontować
	Jestem na TAK dla propozycji: • remont ulicy Pawiej i nowy ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej, • nowy odcinek Promenady Krzyckiej, • budowa trasy autobusowo-tramwajowej na Jagodno. Jestem na NIE dla propozycji: “Pakiet dla Południa” zawiera propozycję przebudowy ulicy
207	Grota-Roweckiego, której celem będzie dołożenie buspasa.
208	Wygląda obiecująco.
209	Przebudowa ronda św. ojca Pio, a skrzyżowanie z sygnalizacją wydaje się być pochozna. Z pewnością sygnalizacja daje większe możliwości



	umożliwienia przejazdu z wybranych wlotów, ale całości skrzyżowania raczej zaszkodzi w aspekcie przepustowości. Proponuję z tą przebudową wstrzymać się do oddania południowego odcinka Wschodniej Obwodnicy Wrocławia i wówczas poddać zasadność analizie.
210	Z perspektywy Jagodna propozycja podłączenia pod nasz buspas Wojszyc i Ołtaszyna sprawi, że komunikacja będzie niewydolna. To są trzy osiedla z wielką ilością ludzi. Już teraz dwie linie autobusowe są zawsze przepełnione, zwłaszcza w weekendy, gdy kursów jest mało, a niektóre z nich w ogóle nie są realizowane. Fatalne są zwłaszcza połączenia obsługiwane przez firmę Michalczewski. Także oprócz dołożenia nowej linii dla samego Jagodna dla Wojszyc musiałaby być osobna linia, żeby ruch się rozłożył.
211	Pakiet to zestaw fragmentarycznych rozwiązań rozbitych na dość długi okres czasu i zakładający działania podmiotów na które miasto nie ma wpływu (samorząd wojewódzki, PLK). Brak jest widocznego priorytetu dla komunikacji miejskiej na cały obszarze objętym Pakietem. Korki nie zaczynają się na rondzie Ojca Pio, ani na fragmencie Grota Roweckiego. Bez zduszenia atrakcyjności komunikacji samochodowej i pokazania, że komunikacja miejska umożliwia przemieszczanie się w obrębie tego obszaru czy wydostanie się z niego w tempie wyraźnie szybszym niż pojazdy prywatne mieszkańcy nie będą z komunikacji korzystać. Po przeprowadzce na Ołtaszyn natychmiast dokupiliśmy 2 samochód, ale wytrzymaliśmy na tym osiedlu rok, po powrocie do centrum ten dodatkowy samochód stał się zbędny



Odpowiedzi na pytanie 2

Pytanie 2: Czy poza zaproponowanymi działaniami „Pakiet dla południa” powinien zawierać jeszcze jakieś inne? Opisz, dlaczego te działania według Ciebie powinny się w planie znaleźć.

1	W pierwszej kolejności powinny być wybudowane buspasy na ulicach Grota Roweckiego i Zwycięskiej. Koszty przeznaczone na budowę całkowicie nowej drogi tzw. łącznika i dostosowanie infrastruktury ulic Iwaszkiewicza i Kajdasza, które są ulicami osiedlowymi, powinny być wykorzystane do budowy buspasów. Tym bardziej, że mamy już łącznik z ul. Buforową przez ulice Lutosławskiego i Asfaltową wystarczy tylko zwiększyć ilość linii autobusowych na tym odcinku, aby lepiej skomunikować je z buspasem z ulicą Buforową.
2	
3	1) Ulica Buforowa powinna zostać przebudowana do standardu 4 pasów na możliwie jak najdłuższym odcinku poza granicami miasta do ronda na Iwinach. W planowanej przebudowie powinno się uwzględnić możliwość pozostawienia rezerwy na przedłużenie TA lub TAT do sąsiedniej gminy. 2) W przebudowie ul. Buforowej powinno się uwzględnić powstanie nowych przejść dla pieszych (na przedłużeniu ul. Asfaltowej, ul. Dróżniczej lub ul. Jagodzińskiej oraz ul. Artemskiej, które pozwolą połączyć lepiej obie części osiedla oraz umożliwić dogodne i szybkie przemieszczanie się osobom starszym. Powinno powstać też bezpośrednie skrzyżowanie z ul. Vivaldiego. 3) Konieczna jest też realizacja brakujących dróg tj. ul. Strawińskiego w kierunku przystanku PKP oraz ul. Kopycińskiego w celu lepszego połączenia z osiedlem Wojszyce. 4) Powinno się podjąć pilne działania zmierzające do budowy TAT na Ołtaszyn.



4	Proponuje dodatkowo: 1) wydłużenie prawoskrętu w Armii krajowej do Borowskiej (w szczycie auta czekające na zjazd w prawo tamują ruch na wprost), 2) "otworzenie" alternatywnego ciągu komunikacyjnego na osi Wschód zachód - Sztabowa (od Gajowickiej) - Kuronia - Wieczysta (alternatywa dla ruchu w Kamiennej, oraz Armii Krajowej/ Wiśniowa, 3) łącznik Gajowicka - Szczęśliwa - Dyrekcyjna, 4) łącznik Odkrywców - Raławicka - Krzycka lub Mglista, 5) kontynuacja budowy ścieżek rowerowych wzdłuż kolejowej obwodnicy towarowej
5	
6	Zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowych 112 i 612: ułatwiłoby to dojazd do centrum miasta ze wschodniego Ołtaszyna i miejscowości podmiejskich. Podobną funkcję spełniłaby budowa tramwaju do Wysokiej
7	Uruchomienie autobusu, który startowałby z Wojszyc (np. prowizoryczna pętla na końcu Iwaszkiewicza w stronę Jagodna lub wykorzystanie ronda na osiedlu przy ul. Iwaszkiewicza po prawej stronie jadąc w kierunku wschodniej obwodnicy Wrocławia do czasu budowy łącznika Iwaszkiewicza - Kajdasza i uruchomieniu nowej linii od WOW w kierunku Jagodna, ewentualnie przedłużenie obecnie linii 310. Pozwoliłoby to częściowy dojazd dzieciom z okolic Iwaszkiewicza do szkoły przy Pawiej oraz komunikację do buspasa przy Buforowej. W związku z budynkiem wpisanym do rejestru zabytków przy wiadukcie kolejowym na Borowskiej należałoby rozważyć budowę drugiej nitki jezdni po stronie zachodniej od budynku. Pozwoliłoby to na udrożnienie wąskiego Gardła jakim jest wiadukt. Zasadnym jest poszerzenie drogi rowerowej od pętli na Zwycięskiej do Agrestowej tak aby była dwukierunkowa oraz dalsza budowa drogi rowerowej od Agrestowej minimum do Pszczelarskiej i dalej dostosowanie Pszczelarskiej do drogi rowerowej.



	Konieczne jest lobbowanie za budową nowego przebiegu autostrady A4, po południowej stronie. Istniejąca autostrada mogłaby pełnić funkcję południowej obwodnicy Wrocławia, gdzie wykonane byłyby zjazdy w ulice Pszenna w kierunku Ołtaszyńskiej i miejscowości Ślęza, Lipowej w kierunku Karwian i Ołtaszyna, Wrocławskiej w kierunku Żurawiny i Nowego Dworu. Usprawniłoby to ruch w obrębie całej aglomeracji wrocławskiej po stronie południowej od Miasta. Po wybudowaniu WOW uruchomienie linii autobusowej obwodowej pozwalającej dojechać z Jagodna/Brochowa do Kleciny/Grabiszyńskiej biorąc pod uwagę ilość Zakładów pracy w rejonie węzła bielańskiego. Wydłużenie światła zielonego na ul. Zwycięskiej po przejeździe pociągu, tak aby rozładować zator związany z zamknięciem szlabanów. Skoro system jest zaprojektowany, aby w trakcie przejazdu pociągu zielone światło było wyłącznie w ciągu ul. Karkonoskiej to zapewne jest możliwość aby wydłużyć zielone światło dla ul. Zwycięskiej. Należy podkreślić, że żaden system drogowy nie udźwignie ruchu samochodowego w godzinach szczytu. Dlatego konieczne jest maksymalne uprzywilejowanie komunikacji miejskiej względem ruchu samochodowego, tak aby była korzystną alternatywą dla przejazdu samochodem.
8	- zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowej 112 ze względu na spore zapotrzebowanie, - zrealizowanie planu budowy linii tramwajowej do Wysokiej
9	Budowa ul. Schuberta po stronie Iwin wpłynęła znacząco na wzrost ruchu na tej ulicy na odcinku od Vivaldiego do Dróżniczej i dalej Sygnałową aż do Konduktorskiej. W tej chwili ludzie spoza Wrocławia nie chcąc stać w korku na Buforowej jadąc od strony ronda skręcają w ul. Świętej Rity w Iwinach i poprzez Schuberta jadą do Konduktorskiej. Tak samo jadąc Wschodnią Obwodnicą Wrocławia od Siechnic, skręcają



przed wiaduktem do Iwin i poprzez ul. Kościuszki i przejazd kolejowy włączają się na ul. Schuberta. Powoduje to potwornie duży ruch w godzinach porannych 7.00 - 8.00 i popołudniowych 15.30 - 18.00 na ul. Schuberta w granicach miasta. Ulica ta jest drogą osiedlową, na odcinku od ul. Paderewskiego w Iwinach (przyszłe skrzyżowanie z ul. Strawińskiego) do ul. Dróżniczej ułożoną z kostki typu polbruk, nie przystosowaną do istniejącego obecnie natężenia ruchu. Spowalniacze nie zdają rezultatu (jak np. na wysokości Schuberta 10a), w związku z czym auta rozpędzają się do znacznej prędkości (nawet 60 km/h) powyżej obowiązującej w strefie zamieszkania 20 km/h. W okolicy jest przedszkole, a na ul. Sygnałowej żłobek. Ze względu na potwornie wysoki ruch w w/w godzinach, ludzie boją się chodzić ul. Schuberta (szczególnie pomiędzy Paderewskiego, a Dróżniczą), nie mówiąc już o puszczaniu tam samych dzieci nawet w wieku szkolnym, choćby do pobliskiej piekarni na ul. Jagodzińskiej.

Należałoby ograniczyć ruch na tej ulicy tak, aby był nieatrakcyjny dla ludzi zjeżdżających z Ronda w ul. Świętej Rity i z WOW i pragnących ominąć korek na Buforowej oraz wybudować chodnik na Schuberta.

Rozwiązaniem mogłoby być wybudowanie ul. Buforowej w standardzie 2+2, przyblokowanie ul. Schuberta na wysokości przedszkola (Schuberta 19b), poprzez albo przedzielenie drogi i zrobienie jej nieprzejezdną, albo wprowadzenie ruchu jednostronnego od miasta w stronę WOW.

Jednocześnie należałoby jak najszybciej otworzyć ul. Strawińskiego od Buforowej do Schuberta. Umożliwiłoby to mieszkańcom zachodniej części Jagodna dostęp do stacji Wrocław Iwiny.

Kolejną propozycją ułatwiającą poruszanie się po tej części miasta jest wg mnie konieczność wprowadzenia linii autobusowej łączącej Brochów (stację PKP) - Jagodno (poprzez Konduktorską - Buforową, Strawińskiego do Schuberta w okolicy stacji PKP Wrocław Iwiny - Vivaldiego i dalej proponowaną trasą Kajdasza) - Wojszyce (Iwaszkiewicza - Grota



	Roweckiego) i dalej poprzez Ołtaszyn (Parafialna - Strachowskiego) - Partynice (Zwycięska przy przystanku PKP Partynice) do pętli na Krzykach, lub dalej poprzez Klecinę (Karmelkową) i Oporów do Pętli Wzgórze Oporowskie. Trasa taka zapewni połączenie pomiędzy południowymi osiedlami oraz stacjami PKP bez konieczności wjazdu mieszkańców i osób podróżujących koleją do centrum miasta. Obecnie korki na ul. Buforowej w stronę miasta tworzą się przede wszystkim z powodu skrętu z ul. Bardzkiej w lewo w Świeradowską oraz z Bardzkiej w lewo w Armii Krajowej. Należałoby wydłużyć lewoskręt w Świeradowską oraz usprawnić cykl świetlny na skrzyżowaniu Bardzka - Armii Krajowej. W tym miejscu często się zdarza, że w lewo zdążą przejechać raptem 3 auta.
10	Proponuję utworzenie trasy autobusowej łączącej Brochów, Jagodnik, Wojszyce, Ołtaszyn, Klecinę i Oporów biegnącej blisko południowej granicy miasta. W tym momencie, dostanie się z regionu Ołtaszyna do każdej z wymienionych dzielnic wiąże się z przesiadkami, szczególnie uciążliwymi wieczorami i w weekendy, gdy autobusy jeżdżą rzadko. Do tego w przypadku jazdy na Jagodno/Brochów nakłada się znacząco drogi, gdy najbliższe połączenie MPK jest na wysokości Gaju/ ul.Armii Krajowej. Znow, by dostać się na pobliską Partynic Klecinę trzeba dojechać aż na pętlę Krzyki.
11	Zaniechanie wykonania wschodniej obwodnicy Wrocławia w jej planowanym przebiegu i podjęcie działań do włączenia jej do drogi A4 na wysokości punktu poboru opłat w Karwianach. Wrocław to prężnie rozwijające się miasto, które przyciąga nowych mieszkańców. Proponowane rozwiązania dotyczące WOW nie rozwiążą obecnych problemów drogowych o przyszłości nie wspominając. Obwodnica jak sama nazwa wskazuje powinna odsuwać ruch tranzytowy z miasta i osiedli, a w projektowanym rozwiązaniu jest całkowicie odwrotnie -



	sprawdza ruch tranzytowy tuż pod osiedla mieszkalne. Dlatego sadzę że planowany przebieg WOW powinien zostać jeszcze raz przemyślany.
12	1. potrzebne są dodatkowe linie autobusowe wzdłuż Grota Roweckiego i zwiększenie częstotliwości linii 113. Uważam, że to najważniejsze oraz szybki bus pas. największym problemem komunikacyjnym na Grota Roweckiego jest komunikacja autobusowa, która jest bardzo zła. Jeździ tam tylko jeden autobus 113. Jeździ też 112, 903 i w jedną stronę 612, ale to są autobusy podmiejskie i jeżdżą raz na godzinę. Nie wiem czy jest jeszcze jakiś fragment Wrocławia, który tak jest zaludniony (co widać po korkach), powstają coraz nowe osiedla, a ma tylko jedną miejską linię autobusową. Na dokładkę linia 113 bardzo źle jeździ, potrafi kilka autobusów pod rząd nie przyjechać i to niestety regularnie tak się dzieje. Autobus stoi w takich korkach, że praktycznie nie kursuje według rozkładu jazdy, z ogromnymi opóźnieniami. Jest bardzo źle. Bardzo bym prosiła, żeby przyglądnąć się, jak wygląda sytuacja linii 113. Już od dłuższego czasu do pracy chodzę na piechotę na przystanek na Działkową - to około 40 minut, ale potrzebuje w pracy być na czas, a nie wiem kiedy i czy przyjedzie 113. Mamy tylko jedną linię, która prawie na całej trasie stoi w potężnych korkach, przez to praktycznie nie mamy działającej komunikacji. Wracając do domu, z powodu braku autobusu nieraz szłam na piechotę z dworca autobusowego, to trochę ponad godzinę. I przez ten czas - ponad godzinę - nie jechał ani jeden autobus 113 w stronę Grota! Naprawdę potrzebujemy tutaj zmiany, bo mamy problem. Zła komunikacja autobusowa pogłębia korki, bo ludzie przesiadają się do aut i też odwożą dzieci do szkół, bo naprawdę zdążyć na czas autobusem, to momentami niemożliwe a na pewno ryzykowne. 2. dołożenie świateł przed przejazdem kolejowym na zwycięskiej bardzo zwiększyło korki na zwycięskiej, przepustowość aut jest jeszcze gorsza. Uprzejmie proszę aby się temu przyglądnąć! bo to bardzo niedobre. Tam potrzebne jest jakieś inne rozwiązanie. Tak to auta stały żeby wyjechać na



	Karkonoską i to m. in. generowało korki, a przez to, że teraz są jedne światła za drugimi (przed przejazdem i zaraz drugie -przed Karkonoską) to pierwsze światła tak mało aut przepuszczają że czasami są zielone światła na Karkonoską, ale prawie nie mam aut żeby pojechały i opuściły Zwycięską, bo tak mało aut mogło przejechać na pierwszych światłach przed przejazdem kolejowym. 3. Do tyczy wszystkich światel we Wrocławiu. Słyszałam kiedyś, że w Anglii (lub może to było w innym kraju) światła zielone są odpowiednio długo, żeby jakaś spora ilość aut mogła przejechać, a nie tylko np trzy i to zmniejsza korki, bo stwierdzono że najwięcej czasu w trakcie przejazdu zajmuje ruszania auta i jak auta już ruszą, to już sprawnie jadą jeden za drugim i wtedy warto, żeby miały odpowiednio dużo czasu żeby dużo mogło przejechać bo już ruszyły i jadą. Natomiast przy krótkich światłach większość czasu zajmuje ruszanie, więc sumarycznie np w trakcie godziny więcej aut przejedzie przy dłuższych światłach niż przy krótkich. Oczywiście nie popadając w drugą skrajność, żeby też nie trwały za długo. 4. Przejazdy kolejowe ułatwiły dojazdy do Wrocławia ale Wrocławianom niestety utrudniają, wręcz uprzykrzają życie we Wrocławiu i komunikację. Pociągi w bardzo wczesnych porannych godzinach trąbią i to długo i głośno na całą dzielnicę. To nie powinno tak wyglądać. Osoby przyjezdne zyskują, ale to dotyczy naprawdę niewielkiej grupy osób, w porównaniu z całym Wrocławiem. Dodatkowo ogromny wpływ na komunikację np Zwycięska, Grot.
13	Najlepszą opcją na odkorkowanie południa Wrocławia byłoby wybudowanie AOW po wschodniej stronie miasta z wpięciem do A4, na wysokości PPO Karwiany. Zamknięcie miasta pełnym ringiem autostradowym ma szansę przenieść ruch tranzytowy poza osiedla.



	Wybudowanie ścieżki rowerowej na Ołtaszyńskiej jest jak najbardziej potrzebne, ale przydałby się także remont nawierzchni od Ronda Pio do skrzyżowania z Ożynową.
14	Uważam, że Pakiet powinien jeszcze zawierać propozycję dla ul. Pszczelarskiej - jest to ulica znajdująca się w strefie zamieszkania na której notorycznie, codziennie łamane jest ograniczenie prędkości. Kierowcy z ulicy Strachowskiego używają Pszczelarskiej jako skrótu do omijania korków, stanowią niebezpieczeństwo dla dzieci idących do szkoły i innych osób, ponadto powodują duży hałas jadąc z wysoką prędkością po kostce brukowej.
15	Jw
16	Prpopanowana petal w pobliżu wiaduku za klinika uniwersytecka w stone południuowa powinna byc przenionai w rejon przystaku kolejowego wojszyce (na brak przepisow o przecinaui torow) tam tez wybudowac petle dla autobusow i wprowadzic krotszch trasy dociarace tylko do taramawaju . Problem wojszyc znaczyan sie na ulicy borowskeij na przystankuy sliczna jest 7 lini autobusowych 112 113 133 143 145 146 612 k wiec budowa tranwaju na tle ulicy powinna byc priotytem jako rozwiazanie dla wojszyc zachodniej czesci gaju i hub
17	Alternatywne drogi wyjazdowe z Wrocławia, więcej pasów na zwycięskiej
18	W planach pominięte zostało tzw. "Stare Jagodno". Brakuje tutaj pewnej i punktualnej komunikacji do centrum miasta: - autobus 133 jeździ niepunktualnie i wybiórczo, notorycznie nie pojawiają się kursy z rozkładu, tłumaczenia MPK na reklamacje są zawsze takie same: zepsuty tabor lub braki kadrowe. Czy można stworzyć realistyczny rozkład, na którym będzie można polegać? Lepiej mieć mniej kursów, ale punktualnych.



	- dojazd dzieci z regionu ulicy Sygnałowej do rejonowej szkoły na Asfaltowej komunikacją miejską wymaga 2 przesiadek: 133-145-310. Alternatywą jest niestety wożenie autem dzieci w "nierowerowym" sezonie (listopad-marzec) wąską ul. Malinowskiego. Czy jest możliwość puszczenia jednego kursu dojeżdżającego do szkoły przez ulicę Sygnałową i Malinowskiego lub Konduktorską? - obecnie przystanek przesiadkowy w stronę Jagodna i Brochowa między 133 a liniami dojeżdżającymi do centrum (110, 145) jest na Rondzie-Buforowa. Często okazuje się jednak, że 133 finalnie nie przyjeżdża lub jest spóźniony i pasażer utyka na oddalonym przystanku. Czy w ramach przebudowy buspasa w stronę Jagodna można uwspólnić przystanek tych linii na wysokości ulicy Konduktorskiej? W razie braku przesiadki (133) jest łatwiej dojść pieszo do domu, nawet z małym dzieckiem, niż z przystanku Rondo-Buforowa.
19	Zamiast czekać wiele lat na wdrożenie można wprowadzić rozwiązania tu i teraz a później te delikatnie skorygować np. : 1) Rondo na Iwaskiewicza - ułatwi wjazd/wyjazd na duże osiedla, upłynni ruch i zwiększy bezpieczeństwo, także docelowo dla nowej linii autobusowej. 2) Światła na żądanie na Kukuczki/Borowska - skumulowanie przejścia pieszych i rowerzystów np. w godzinach szczytu lub przez cały dzień. Zwiększamy tym samym przejezdność samochodów (np. cykl 1 minuta / 15 sekund dla pieszych). 3) Nowa linia autobusowa WOW - Asfaltowa - Buforowa - AWW i Politechnika. 4) Ukończenie MPZP na Zielonym Klinie - budowa nowej szkoły przy Buforowej. 5) Zwycięska - buspas od ronda o.Pio do Karkonoskiej kosztem 1 ścieżki rowerowej i pasa zieleni.



	6) Budowa ścieżki rowerowej przystosowanej do małej elektromobilności na ul. Smardzowskiej wraz z ul. które ją przecinają (Białoszewskiego, Gałczyńskiego, Iwaszkiewicza, Wierzyńskiego, jako głównej trasy dom-szkoła-dom. 7) Wymiana obecnego taboru autobusowego na elektryczny ze sprawną klimatyzacją. 8) Remont ul. Pawiej - w tym roku. 9) Ścisła współpraca z RO Wojszyce już teraz na etapie początkowym.
20	
21	Marzy mi się aby przedłużyć linię 144 tak aby dodatkowa jechała Stachowskiego, kurpiow, Grota- Roweckiego, Parafialna i powrót na strachowskiego i dalej do Zwycięskiej. byłaby to alternatywa dla zakorkowanej grota Roweckiego od parafialnej do Borowskiej i przede wszystkim bezpośrednie połączenie z północną częścią i śródmieściem Wrocławia.
22	Połączenie tramwajowe od planowanego przedłużenia z krańcówki przy Świeradowskiej do nowej pętli przy wiadukcie nad Grota-Roweckiego i wzdłuż nasypu do pętli przy Ślężnej. Zamiast budować niepotrzebny i nieskuteczny P+R i pętlę tramwajową, lepiej zainwestować pieniądze w budowę połączenia tramwajowego nie tylko do Świeradowskiej, ale też do Ślężnej. Powstały w ten sposób "most tramwajowy" umożliwi podróż w zróznicowanych kierunkach, co znacznie zachęci do korzystania z tej możliwości mieszkańców Południa. Obecnie planowana rozbudowa obsługi ruch przy Szpitalu Uniwersyteckim (Borowska), ale powstała trasa będzie długa i mniej atrakcyjna niż połączenie wzdłuż Ślężnej, które da dużo dodatkowych możliwości otwierając dostęp do innej części miasta. Ponadto zamiast P+R powinno się rozważyć budowę pętli autobusowej, tak aby zapewnić lepszy dostęp do tramwaju i poprawić pewność kursowania autobusów po krótszej, a więc mniej zakorkowanej,



trasie. Dzięki połączeniu do pętli tramwajowej przy Ślężnej można zrezygnować z jej budowy przy wiadukcie nad Grota. Pętla w tym rejonie powinna być planowana na przyszłość w pobliżu obecnej stacji kolejowej Wro Wojszyce.

* Więcej linii autobusowych, o dalszych pkt. docelowych, dostosowanych do potrzeb mieszkańców Południa. Dotyczy to zwłaszcza Wojszyc, z których da się podróżować właściwie wyłącznie między pętlą Krzyki, a rejonem Dworca Gł. Większość tej trasy jest notorycznie bardzo zakorkowana, a pkt. docelowe dopiero umożliwiają dostanie się w dalsze części miasta. Potrzebne są dodatkowe linie o zróżnicowanych pkt. docelowych (np. rejon placu Grunwaldzkiego, Galerii Dominikańskiej lub Renomy), co zachęci mieszkańców do korzystania z tej formy komunikacji. Dzięki temu nie będą zmuszeni do przesiadania się, ale często będą mogli dotrzeć w pobliże pkt. docelowego jedną linią. Wiele osiedli we Wrocławiu jest już tak skomunikowane, więc Południe nie powinno być pokrzywdzone, jak teraz.

* Poszerzenie ul. Zwycięskiej i Grota-Roweckiego. Ta pierwsza powinna być rozbudowana o dodatkowy pas, z obecnych 3 do 4, na odcinku od al. Karkonoskiej, do Bartłomieja Strachowskiego. Druga powinna być rozbudowana z 2 do 4 pasów przynajmniej od Ronda Bednarza do Szpitala Uniwersyteckiego (Borowska). Umożliwi to sprawniejszy ruch, przez co rozładuje korki i poprawi funkcjonowanie komunikacji miejskiej. W połączeniu z planowaną budową obwodnicy przez Wysoką i innymi propozycjami, które przesłałem, przyczyni się to do usprawnienia drożności komunikacyjnej na Południu.

* Połączenie Agrestowej przejazdem dla samochodów osobowych przez LK285. Takie połączenie przyczyni się do odciążenia istniejących dróg dzięki stworzeniu alternatywy dla mieszkańców. Ponieważ jednak istniejąca ul. Agrestowa po północnej stronie LK285 jest gęsto zabudowana, należy wybudować "nową Agrestową" omijającą osiedle od



wschodu i łączącą się z ul. Koszycką (o tym, że trzeba zbudować Koszycką, jako przejezdną, pisałem w innym zgłoszeniu). Plany PKP dot. przebudowy LK285 oznaczają, że w przyszłości nie będzie już kolizji torów z drogą, więc to połączenie będzie bezpieczne i użyteczne dla mieszkańców dając więcej możliwości komunikacyjnych indywidualnych i zbiorowych. W rejonie tym planowane jest budowanie "tramwaju na Ołtaszyn", co należy poprzedzić budową połączenia drogowego i przygotowaniami pod inwestycję tramwajową.

* Budowa estakady na al. Karkonoskiej. Ta część al. Karkonoskiej słynie z ogromnych korków, w których stoją wjeżdżający do miasta kierowcy, ale i usiłujący się dostać lub wydostać ul. Zwycięską. Estakada, dzięki rozdzieleniu tych dwóch strumieni komunikacji, to bezkolizyjny i sprawny przejazd dla tranzytu i ulga dla komunikacji lokalnej. Dlatego ta inwestycja znacznie usprawni ruch na Południu.

* Wiadukt nad ul. Pawią i połączenie z Kukuczki oraz Strońską w sposób umożliwiający przejazd samochodom osobowym i docelowo autobusom komunikacji miejskiej. Ta krytyczna inwestycja pozwoli mieszkańcom obu osiedli na łatwiejszą komunikację, a przeciążonym ul.

Grota-Roweckiego i Buforowej da nieco ulgi. Międzyosiedlowy ruch lokalny, często złożony z mieszkańców dowożących dzieci do szkoły lub dodatkowe zajęcia albo jadących do sklepu lub odwiedzających znajomych, nie będzie musiał kierować się na jedną z głównych ulic, co zmniejszy korki i usprawni funkcjonowanie komunikacji miejskiej.

Ponadto, w sytuacjach kryzysowych, np. kolejne zalanie wiaduktu na Borowskiej lub wypadek w tamtym obszarze, autobusy miejskie będą mogły skierować się tym awaryjnym objazdem.

* Przejście rowerowo piesze przy skrzyżowaniu ul. Borowskiej i Kukuczki wymaga uzupełnienia o sygnalizację świetlną na żądanie dla pieszych i rowerzystów. Obecnie swobodny przepływ sprawia, że zwiększają się korki, przez co cierpi też komunikacja miejska. Wprowadzenie świateł na



	żądanie sprawi, że piesi i rowerzyści będą zbierać się w grupy, a nie przechodzić pojedynczo, przez co usprawniony będzie potok komunikacyjny. Dla zachowania większej płynności ruchu rowerowego w kierunku północ-południe, należy wprowadzić możliwość jazdy wschodnią stroną ulicy Grota-Roweckiego dla rowerów, zastępując chodnik pieszy ciągiem rowerowo-pieszym. * Połączenie ulic Koszyckiej i Spiskiej oraz budowa ul. Orawskiej jako dróg przejezdnych dla samochodów osobowych. Na Południu brakuje połączeń na osi północ-południe oraz wschód-zachód. Chcąc poruszać się w tym kierunku trzeba korzystać z ul. Zwycięskiej lub al. Armii Krajowej, oddalonych od siebie ok. 3 km, co zmusza do nakładania drogi i zwiększa korki. Ulicę Koszycką należy rozbudować od Ślężnej do Grota-Roweckiego, aby usprawnić ruch samochodowy. Dodatkowo przejezdne dla aut powinny być, na całej długości, ul. Spiska i Orawska. Przyczynią się w ten sposób do odciążenia obecnych tras, zmniejszając natężenie ruchu, przyczyniając się do poprawy punktualności komunikacji miejskiej, podnosząc jej atrakcyjność. Dodatkowo, budowa nowych osiedli przy ul. Orawskiej wymusza, aby ta droga była przejezdna w obu kierunkach, bo w przeciwnym razie tysiące nowych aut będą "wpychane" przez osiedlową uliczkę Łubinową do Parafialnej-Grota oraz Zwycięskiej.
23	Ulice swieradowska można by poszerzyć do 2 pasów w kierunku od centrum handlowego gaj do szpitala. Tam często są korki a zamiast parkingu, (auta mogą parkować pod budynkami jest miejsce), mógłby być 2 pas ruchu. Ścieżka rowerowa byłaby troszkę krótsza ale ruch byłby płynniejszy. Poza tym ulicę na ulicy buforowej powinien być usunięty bus pas gdy zostanie wybudowana droga dla autobusów, a poza tym można byłoby tą ulicę poszerzyć. Te trawniki szerokie są niepotrzebne, dookoła jest dość sporo zieleni



24	
	Tramwaj na Ołtaszyn, pętla i parking P&R powinny być przy stacji kolejowej Klecina. Parking na minimum 2000 aut ze zjazdem od Karkonoskiej. Tramwaj na Jagodno - Pętla przy stacji Smardzów Wrocławski i tam parking P&R na minimum 500 aut. Połączenie obu części ul. Agrestowej - przejazd przynajmniej dla Autobusów, taxi, służb i rowerów. Schowanie LK 285 w wykopie od Buforowej/Bardzkiej, aż do stacji Klecina. Poszerzenie wszystkich wiaduktów na Towarowej Obwodnicy Wrocławia. Przed wszystkim tych na: Grota, Spiska/Orawska,
25	Sudecka/Ślężna/Wyścigowa, Krzycka, Inżynierska, Grabiszyńska,
	Proszę o zwiększenie ilości tramwajów w godzinach szczytu ponieważ NIE DA się wejść do tramwaju nr 21 o godzinie 16 na przystanku pl. Jana Pawła II. Nie mogę dojechać na osiedle Gaj. Czasami muszę czekać aż przejadą DWA tramwaje żeby się zmieścić do trzeciego. Jaki jest sens komunikacji miejskiej w takiej sytuacji? Dlaczego skazuje się ludzi którzy wybrali komunikację miejską na takie niedogodności. Proszę o przyglądnięcie się temu w jakich warunkach jeżdżą ludzie w tramwajach
26	w godzinach szczytu.
	Projekt w żadnym stopniu nie uwzględnia absolutnie najważniejszego i kluczowego punktu zapalnego powodującego korki ciągnące się w obie strony na ul. Grota Roweckiego, czyli skrzyżowanie z ul. Kukuczki na wysokości wjazdu na parking szpitala przy Borowskiej. Jest to miejsce, które od czasu powstania długiego odcinka ścieżki rowerowej jest niesamowicie uczęszczane przez rowerzystów. Postawienie tam progów zwalniających to najgorsza decyzja, jaka mogła zostać podjęta - od tego
27	czasu ruch na ul. Grota Roweckiego w obie strony jest wiecznie



	utrudniony. Widać to szczególnie między 14-18, gdyż korek ciągnie się już od Armii Krajowej, a kończy od razu po skręcie w Przystankową. Dalszy ruch na Grota Roweckiego nie jest utrudniony - cały problem koncentruje się przy ul. Kukuczki. Jedynym rozwiązaniem jest całkowite przebudowanie tego skrzyżowania z ew. komunikacją świetlną dla pieszych/rowerzystów, gdyż obecna sytuacja wyraźnie przerosła osoby za to odpowiedzialne.
28	Tak owszem - obecnie jest masakra z autobusami linii 112, które praktycznie nie jeżdżą zgodnie z rozkładem i których jest po prostu za mało - co najmniej od 15 lat, kiedy przybyło tysiące nowych mieszkań w okolicy wsi Wysoka, linia jeździ co godzinę, a w godzinach powrotu z wrocławskich szkół i z pracy, nie żadko co dwie godziny - proszę dołożyć autobusy do Wysokiej, żeby jeździły jak wszędzie, co 10-15 minut, a mieszkańcy południa od razu odczują poprawę bez względu na korki.
29	Poza wcześniej wspomnianym przeze mnie dostosowaniem infrastruktury drogowej do planowanych zmian, w planie zdecydowanie powinna znaleźć się bardzo szczegółowa prognoza rozwoju osiedla Jagodno pod kątem nowych inwestycji i co za tym idzie liczby mieszkańców. To z kolei będzie przekładało się na konieczność dostosowania planowanej infrastruktury do potrzeb obecnych i przyszłych mieszkańców. Nie da się nie zauważyć, że osiedle Jagodno bardzo szybko i dynamicznie się zmienia i rozrasta i nie jest to z pewnością proces zakończony. Powinno się również rozważyć wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicach i ich fragmentach w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkaniowych. Obecnie, ze względu na samochody zaparkowane wzdłuż pasa drogi, konieczne jest przepuszczanie i oczekiwanie na wjazd w obu kierunkach, co również generuje utrudnienia w ruchu pojazdów i



	zagrożenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu. Może "genialnym" rozwiązaniem okazałyby się w tym przypadku zatoki?
30	Potrzebne jest bezpośrednie połączenie Roweckiego z rejonem politechniki. Najlepiej szybkie przez aleję wielkiej wyspy.
31	
32	Połączenie tramwajowe od planowanego przedłużenia z krańcówki przy Świeradowskiej do nowej pętli przy wiadukcie nad Grota-Roweckiego i wzdłuż nasypu do pętli przy Ślężnej. Zamiast budować niepotrzebny i nieskuteczny P+R i pętlę tramwajową, lepiej zainwestować pieniądze w budowę połączenia tramwajowego nie tylko do Świeradowskiej, ale też do Ślężnej. Powstały w ten sposób "most tramwajowy" umożliwi podróż w zróznicowanych kierunkach, co znacznie zachęci do korzystania z tej możliwości mieszkańców Południa. Obecnie planowana rozbudowa obsługi ruch przy Szpitalu Uniwersyteckim (Borowska), ale powstała trasa będzie długa i mniej atrakcyjna niż połączenie wzdłuż Ślężnej, które da dużo dodatkowych możliwości otwierając dostęp do innej części miasta. Ponadto zamiast P+R powinno się rozważyć budowę pętli autobusowej, tak aby zapewnić lepszy dostęp do tramwaju i poprawić pewność kursowania autobusów po krótszej, a więc mniej zakorkowanej, trasie. Dzięki połączeniu do pętli tramwajowej przy Ślężnej można zrezygnować z jej budowy przy wiadukcie nad Grota. Pętla w tym rejonie powinna być planowana na przyszłość w pobliżu obecnej stacji kolejowej Wro Wojszyce.
33	Więcej linii autobusowych, o dalszych pkt. docelowych, dostosowanych do potrzeb mieszkańców Południa. Dotyczy to zwłaszcza Wojszyc, z których da się podróżować właściwie wyłącznie między pętlą Krzyki, a rejonem Dworca Gł. Większość tej trasy jest notorycznie bardzo zakorkowana, a pkt. docelowe dopiero umożliwiają dostanie się w dalsze części miasta. Potrzebne są dodatkowe linie o zróznicowanych pkt.



	docelowych (np. rejon placu Grunwaldzkiego, Galerii Dominikańskiej lub Renomy), co zachęci mieszkańców do korzystania z tej formy komunikacji. Dzięki temu nie będą zmuszeni do przesiadania się, ale często będą mogli dotrzeć w pobliże pkt. docelowego jedną linią. Wiele osiedli we Wrocławiu jest już tak skomunikowane, więc Południe nie powinno być pokrzywdzone, jak teraz.
34	Poszerzenie ul. Zwycięskiej i Grota-Roweckiego. Ta pierwsza powinna być rozbudowana o dodatkowy pas, z obecnych 3 do 4, na odcinku od al. Karkonoskiej, do Bartłomieja Strachowskiego. Druga powinna być rozbudowana z 2 do 4 pasów przynajmniej od Ronda Bednarza do Szpitala Uniwersyteckiego (Borowska). Umożliwi to sprawniejszy ruch, przez co rozładuje korki i poprawi funkcjonowanie komunikacji miejskiej. W połączeniu z planowaną budową obwodnicy przez Wysoką i innymi propozycjami, które przesłałem, przyczyni się to do usprawnienia drożności komunikacyjnej na Południu.
35	Połączenie Agrestowej przejazdem dla samochodów osobowych przez LK285. Takie połączenie przyczyni się do odciążenia istniejących dróg dzięki stworzeniu alternatywy dla mieszkańców. Ponieważ jednak istniejąca ul. Agrestowa po północnej stronie LK285 jest gęsto zabudowana, należy wybudować "nową Agrestową" omijającą osiedle od wschodu i łączącą się z ul. Koszycką (o tym, że trzeba zbudować Koszycką, jako przejezdną, pisałem w innym zgłoszeniu). Plany PKP dot. przebudowy LK285 oznaczają, że w przyszłości nie będzie już kolizji torów z drogą, więc to połączenie będzie bezpieczne i użyteczne dla mieszkańców dając więcej możliwości komunikacyjnych indywidualnych i zbiorowych. W rejonie tym planowane jest budowanie "tramwaju na Ołtaszyn", co należy poprzedzić budową połączenia drogowego i przygotowaniami pod inwestycję tramwajową.



36	Budowa estakady na al. Karkonoskiej. Ta część al. Karkonoskiej słynie z ogromnych korków, w których stoją wjeżdżający do miasta kierowcy, ale i usiłujący się dostać lub wydostać ul. Zwycięską. Estakada, dzięki rozdzieleniu tych dwóch strumieni komunikacji, to bezkolizyjny i sprawny przejazd dla tranzytu i ulga dla komunikacji lokalnej. Dlatego ta inwestycja znacznie usprawni ruch na Południu.
37	Wiadukt nad ul. Pawią i połączenie z Kukuczki oraz Strońską w sposób umożliwiający przejazd samochodom osobowym i docelowo autobusom komunikacji miejskiej. Ta krytyczna inwestycja pozwoli mieszkańcom obu osiedli na łatwiejszą komunikację, a przeciążonym ul. Grot-Roweckiego i Buforowej da nieco ulgi. Międzyosiedlowy ruch lokalny, często złożony z mieszkańców dowożących dzieci do szkoły lub dodatkowe zajęcia albo jadących do sklepu lub odwiedzających znajomych, nie będzie musiał kierować się na jedną z głównych ulic, co zmniejszy korki i usprawni funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Ponadto, w sytuacjach kryzysowych, np. kolejne zalanie wiaduktu na Borowskiej lub wypadek w tamtym obszarze, autobusy miejskie będą mogły skierować się tym awaryjnym objazdem.
38	Przeście rowerowo piesze przy skrzyżowaniu ul. Borowskiej i Kukuczki wymaga uzupełnienia o sygnalizację świetlną na żądanie dla pieszych i rowerzystów. Obecnie swobodny przepływ sprawia, że zwiększają się korki, przez co cierpi też komunikacja miejska. Wprowadzenie świateł na żądanie sprawi, że piesi i rowerzyści będą zbierać się w grupy, a nie przechodzić pojedynczo, przez co usprawniony będzie potok komunikacyjny. Dla zachowania większej płynności ruchu rowerowego w kierunku północ-południe, należy wprowadzić możliwość jazdy wschodnią stroną ulicy Grot-Roweckiego dla rowerów, zastępując chodnik pieszy ciągiem rowerowo-pieszym.



39	Połączenie ulic Koszyckiej i Spiskiej oraz budowa ul. Orawskiej jako dróg przejezdnych dla samochodów osobowych. Na Południu brakuje połączeń na osi północ-południe oraz wschód-zachód. Chcąc poruszać się w tym kierunku trzeba korzystać z ul. Zwycięskiej lub al. Armii Krajowej, oddalonych od siebie ok. 3 km, co zmusza do nadkładania drogi i zwiększa korki. Ulicę Koszycką należy rozbudować od Ślężnej do Grota-Roweckiego, aby usprawnić ruch samochodowy. Dodatkowo przejezdne dla aut powinny być, na całej długości, ul. Spiska i Orawska. Przyczynią się w ten sposób do odciążenia obecnych tras, zmniejszając natężenie ruchu, przyczyniając się do poprawy punktualności komunikacji miejskiej, podnosząc jej atrakcyjność. Dodatkowo, budowa nowych osiedli przy ul. Orawskiej wymusza, aby ta droga była przejezdna w obu kierunkach, bo w przeciwnym razie tysiące nowych aut będą "wpychane" przez osiedlową uliczkę Łubinową do Parafialnej-Grota oraz Zwycięskiej.
40	Przeniesienie pętli autobusowej w Bielanach Wr na południe wioski za ul Sosnową
41	Pomijając zadawniony układ zabudowy, w ostatniej dekadzie zbudowano spore osiedla przy ul. Iwaszkiewicza i Gałczyńskiego. Nadal się rozbudowują. Autobusy 113 są notorycznie przepełnione. 1. Czy rozważane jest wprowadzenie jakiejś dodatkowej linii obsługującej ten rejon? Żeby linia była możliwie najbardziej efektywna, proponuję kończyć jej trasę w głębi osiedla przy ulicy Iwaszkiewicza. Teraz tam nie byłoby gdzie zawracać, ale koszt pętli w tak dużym pakiecie nie wydaje się wygórowany. 2. Czy jest w określonej perspektywie przewidziane wydłużenie tramwaju od szpitala przy ul. Borowskiej na południe?
42	Proszę o dodanie rozwiązań dla kierowców!



	Większość ulic już ma pas dla rowerzystów, bus pasów, a brakuje pasów dla samochodów. Buforowa wymaga po 2 pasy dla aut w każdą stronę, a nie po 1 jak obecnie. To jest jedyne słuszne rozwiązanie problemu zakorkowania Buforowej.
43	Pakiet na odkorkowanie południa Wrocławia (Partynice + Ołtaszyn + Wojszyce + wieś Wysoka + Jagodno) autorstwa Wojciecha Sobierskiego (inżynier budowlany): 1) Dokończenie Wschodniej Obwodnicy Wrocławia - idzie przetarg 2) Przeanalizowanie poszerzenia Wschodniej Obwodnicy Wrocławia o dwa dodatkowe pasy, 3) Estakada Karkonoska nad ulicą Zwycięską lub tunel samochodowy i wykop dla kolei 285 4) Schowanie linii 285 do wykopu lub puszczenie na estakadzie w obrębie Wrocławia, 5) Poszerzenie ulicy Zwycięskiej od Ronda Ojca Pio do skrzyżowania z Karkonoską - zrobienie TAT / Buspas 6) Poszerzenie ulicy Grota-Roweckiego od Przystankowej do Ronda Ojca Bednarza - zrobienie TAT / Buspas 7) Poprowadzenie Tramwaju na Ołtaszyn/Partynice z przedłużeniem do Wysokiej. Tutaj warte rozważenia są tylko dwa warianty wg mnie : a) Wariant 1 - od Pętli w Parku Południowym przez Agrestową na Zwycięską. Dalej Ołtaszyńską do wsi Wysoka (wg mapki) b) Wariant 3 - od Pętli Krzyki wzdłuż Karkonoskiej, skręt w Zwycięską i dalej wzdłuż Ołtaszyńskiej do wsi Wysoka (wg mapki). Wg mnie Wariant 3 jest lepszy bo wymaga tylko jednego skrzyżowania z linią kolejową 285, ale wariant 1 też jest ok (ale ma dwa przecięcia z liniami kolejowymi).



	8) Tramwaj na Wojszyce aż do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia i P&R przy pętli 9) Tramwaj na Jagodno aż do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia i P&R przy pętli 10) Rozważyłbym zrobienie dojazdu do nowo budowanej szkoły przy ulicy Zwycięskiej również od ulicy Ołtaszyńskiej (aktualnie tylko od Zwycięskiej i Agrestowej).
44	Poprawienie bezpieczeństwa pieszych na Malinowskiego. Ulica niby jest strefa zamieszkania, ale jednocześnie głównym dojazdem do przedszkola i do buforowej od sygnalowej. Kierowcy jeżdżą zdecydowanie za szybko, często spychają pieszych z drogi. Może ograniczyć wjazd od Szuberta od strony Vivaldiego? Bo większość tych kierowców omija tamtędy korki (w niebezpiecznym pośpiechu)
45	Chodniki, pobocza, zatoczki, ścieżki dla rowerów- wszystko o czym Deweloper nie chce pamiętać + zakazy postoju i parkowania.
46	Bez związku z komunikacją, ale z bezpieczeństwem - bardzo brakuje latarni na trasie wyjazdowej do Wysokiej (od ronda o. Pio). Kluczowe jest też znalezienie sposobu na szybsze rozwiązywanie problemu psujących się rogatek.
47	Plan powinien uwzględnić zwiększenie częstotliwości kursowania autobusu linii 612 oraz możliwość zatrzymywania się autobusu linii 602 przy przystanku "Aleja Bielany". Zlikwidowanie na ulicy Waligórskiego wysepek, które powodują częste zatory i problemy z przejazdem autobusów, zwłaszcza w czasie weekendów.
48	
49	Powinien zawierać rozwiązanie realnych problemów, a nie bzdurne "tramwaj dla Jagodna".



50	1. Dla pieszych wykonanie wejścia - furtki na Tor Wyścigów konnych w przedłużeniu ul. Gen. Maczka. Są tam światła dla pieszych do przejścia na drugą stronę ulicy i dla mieszkańców Ołtaszyna/części Partynic dużo bardziej korzystna byłaby możliwość wejścia na Tor w tym miejscu niż wątpliwej jakości spacer wzdłuż ruchliwej Ołtaszyńskiej do wejścia przy rondzie Ojca Pio lub do wejścia już na terenie Wysokiej. W godzinach szczytu tego typu spacer zwłaszcza z wózkiem/dzieckiem jest uciążliwy. 2. PROTEST NA NIE: Uczestniczyłam w spotkaniu, na którym zgłoszono pomysł "przebicia" przejazdu pomiędzy ul. Obrońców Poczty Gdańskiej i Bratnią (Wysoka), który uważam za WYBITNIE SZKODLIWY dla mieszkańców Ołtaszyna/Partynic. Należy zwrócić uwagę na: a) ul. Obrońców Poczty Gdańskiej jest ulicą lokalną, a nie taką, która byłaby w stanie odebrać ruch o dużym natężeniu, a tak stałoby się po jej "udrożnieniu" - zapewne stałaby się kolejną drogą wlotową do miasta b) ul. Obrońców Poczty Gdańskiej jest miejscami wąska, a w szczególności ma wąskie chodniki i brakuje na niej ścieżki rowerowej, na którą powinna zostać zostawiona rezerwa, jeśli mamy być bardziej "eko", promować poruszanie się mieszkańców na rowerach, to trzeba patrzeć w tę stronę, a nie zezwalać na kolejne setki czy tysiące aut c) wpuszczenie ruchu tranzytowego nie ograniczyłoby się zapewne do obciążenia wyłącznie Obrońców Poczty Gdańskiej, lecz rozlałby się on na kolejne ulice osiedlowe dotychczas w miarę spokojne, np. Ułańską, Unruga, Starzyńskiego itd. Przykładem, co dzieje się po otwarciu przejazdu i wpuszczeniu ruchu na spokojne osiedlowe ulice, jest ul. Maczka, po jej przebicciu do Ołtaszyńskiej stała się alternatywą dla Zwycięskiej... Co pociągnęło za sobą wzmożony ruch samochodowy nie tylko na niej, lecz w całych ciągach komunikacyjnych w środku osiedla d) budowana będzie szkoła na Zwycięskiej. Jednym z elementów strategii o której mówiono na konsultacjach jest to, aby dzieci nie były do szkoły wożone, lecz docierały pieszo, na rowerze/hulajnodze (popieram!). I
----	--



	bardzo dobrze, ale zauważmy że dla wielu z nich ul. Ułańska, Obrońców i okoliczne będą właśnie drogą do szkoły i liczy się bezpieczeństwo, a nie stworzenie sytuacji, gdzie będzie konieczne lawirowanie dzieci między samochodami czy korzystanie z bardzo wąskiego chodnika przy ulicy tranzytowej o znacznie większym ruchu niż ma to miejsce obecnie. Raczej należałoby pomyśleć o solidnym chodniku i ścieżce rowerowej. e) utworzono bardzo fajny park/plac zabaw przy ul. Ułańskiej, szkoda by było, żeby został otoczony korkiem samochodowym po wpuszczeniu dodatkowego ruchu od strony południa. Co więcej, pojawił się pomysł swoistego "przedłużenia" tego terenu zielonego, na teren po drugiej stronie ul. Obrońców Poczty Gdańskiej (przy Mitsubishi). I bardzo dobrze, tereny zielone są bardzo potrzebne. Natomiast rozdzielenie tych dwóch parków ulicą tranzytową to kiepski pomysł. 3. W nawiązaniu do poprzedniego punktu. Jak najwięcej działań promujących docieranie dzieci do szkoły piechotą, rowerem/hulajnogą, transportem zbiorowym, a nie wożenie samochodami. Wystarczy zaobserwować, jak maleje natężenie ruchu, jak nie ma w danym dniu szkoły.
51	Częstsze kursowanie 612. Przystanek 602 w Bielanych Wrocławskich.
52	Zwiększyć częstotliwość kursów autobusu 612 oraz zrobić przystanek dla 602 w Bielanych Wrocławskich. Popir
53	Wydłużyć lewoskręt z wojszyckiej w wyścigową, to można poprawić najszybciej i od ręki.
54	Tak. Na głównych arteriach np Hallera, czy zwycięskiej powinny powstać buspasy - albo na torowisku albo w wyniku likwidacji dróg rowerowych
55	
56	Częstsze kursowanie linii 21



57	Zwiększenie częstotliwości tramwaju 21 i 22 w godz porannych (7-8) są tłumy, wsiadając na ul Bardzkiej już jest ciasno (jadąc w stronę centrum)
58	Zmiana organizacji świateł na skrzyżowaniach Kajdasza/Strawińskiego z Buforową oraz Lutosławskiego/Malinowskiego z Buforową. W momencie gdy światło zielone mają jednocześnie ulice Kajdasza/Strawińskiego lub Lutosławskiego/Malinowskiego, to w godzinach porannych te skrzyżowania są blokowane w ruchu w stronę centrum ruch niestety nie odbywa się tutaj naprzemiennie, a to pozwoliło by na lepszy przepływ.
59	Dla wschodniej strony Jagodna (lewej jadąc Buforową od centrum) i Brochowa należy już od ronda Wolnej Ukrainy stworzyć łącznik; albo w wersji ulicą dojazdową od ronda do Lidla i zaraz za Lidlem i zbiornikiem retencyjnym przez ogródki ROD łącznik do Konduktorskiej; albo opcja druga przebudowa całej tej odnogi Buforowej która jest obecnie ulicą dojazdową od ronda do Lidla i dalej równolegle ogródków po prawej i magazynów po lewej stronie, aż do nasypu i torów kolejowych, a następnie przez obecne pole, równolegle do istniejącej ścieżki rowerowej do ulicy Sygnałowej.
60	1. Jeśli istnieje taka możliwość, zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów na południe, np. 113, 112, 612. W porównaniu z innymi dzielnicami Wrocławia, dojazd na Ołtaszyn zajmuje zdecydowanie więcej czasu, szczególnie w godzinach wieczornych, gdy częstotliwość kursowania autobusów 113 maleje do 2 razy na godzinę. 2. Samochody po wjeździe do Wrocławia od ul. Grota-Roweckiego, używają ulic Kryształowej, Brylantowej i Nefrytowej jako tranzytu. Pomimo strefy 30 km/h, dróg wewnętrznych i stref zamieszkania, w godzinach szczytu jest tam ruch jak na Marszałkowskiej. Zakaz skrętu w lewo nie jest respektowany. Zakaz skrętu w lewo nie uwzględnia mieszkańców ulic Kryształowa, Brylantowa, Nefrytowa i Agatowa, dla których to nie tranzyt a droga do domu.



	3. Skrzyżowanie ulic Agatowej i Nefrytowej jest niebezpieczne. Nefrytowa jest drogą wewnętrzną, a wygląda na zwykłą. Część kierowców, którzy zdawali na prawo jazdy kilkadziesiąt lat temu nie wie, co oznacza droga wewnętrzna. Część kierowców traktuje to skrzyżowanie, jako skrzyżowanie dróg równorzędnych, a część uwzględnia drogę wewnętrzną. Generuje to sytuacje niebezpieczne. Należałoby zmienić status Nefrytowej z drogi wewnętrznej na zwykłą drogę, aby skrzyżowanie stało się skrzyżowaniem dróg równorzędnych. 4. Wyspa przy ulicy Nefrytowej 98 spowalnia ruch i generuje sytuację niebezpieczną. Samochód omijający wyspę z lewej strony zjeżdża na pas, na który wjeżdżają samochody, skręcające w prawo z ul. Agatowej. Nie ma wystarczająco dużo miejsca, aby samochód omijający zmienił pas w sposób niekolidujący z samochodem skręcającym w prawo z Agatowej. Generuje to sytuacje niebezpieczne i może doprowadzić do wypadku. Najlepiej usunąć wyspę. 5. Odcinek Nefrytowej objęty strefą zamieszkania jest niedoświetlona. Jak pleracasz piechotą po ciemku, to broń Cię Panie Boże. Dziękuję za przeczytanie
61	
62	ŻĄDAMY Ograniczenie ruchu tranzytowego przez uliczki będące strefami zamieszkania. Szczególnie ul. Glebowa i Czechowa powinny być ulicami jednokierunkowymi. Ul. Glebowa jest ulicą za wąską (2,10 m szerokości) by była drogą dwukierunkową, za wąską aby łączyć poranny ruch tranzytowy rozpędzonych samochodów oraz dzieci idące do szkoły. To niedopuszczalne! Żądamy natychmiastowego wprowadzenia zakazu wjazdu na tą ulicę od strony Czechowa oraz zamknięcia wjazdu na ul Czechowa od strony Pawiej. Nie można łączyć ruchu pieszych i samochodów na tak wąskiej drodze, bo to narażanie życia dzieci, które tamtędy idą do szkoły!



63	Autobusy linii 612 powinny częściej kursować, autobusy 602 powinny też zatrzymywać się na Bielanach.
64	Na pewno, biorąc pod uwagę jak praktycznie zawsze jest zakorkowana ulica Karkonoska należy skupić się na tych okolicach, czyli Partynice-Karkonoska-Bielany. Znakomitym rozwiązaniem byłby 3 pas aż do zjazdu autostradowego, który pozwalałby osobom chcącym skręcić w prawo (na Zwycięską) być od razu na swoim pasie, ułatwiając życie osobom chcącym jechać prosto. Ważne jest też, aby autobusy jeżdżące tą trasą, czyli obecnie 602 i 612 kursowały częściej. Spowoduje to, że komunikacja miejska na południu Wrocławia stanie realną alternatywą, a przejazd samochodem będzie wybierany rzadziej. Jeżeli chodzi o linię 602 to powinna się ona zatrzymywać w Bielanach. Sądzę, że "Aleja Bielany" to idealny dla niej przystanek. Często jest też zakorkowana ulica Czekoladowa. W tym przypadku autobusy linii 133 zamiast jechać o danej porze, na Giełdową lub "Połabian" powinny kończyć swój kurs na przystanku "Aleja Bielany".
65	Budowa obwodnicy ul. Zwycięskiej, zakaz wjazdów tirów do miasta
66	Przede wszystkim trzeba zauważyć, że problem zakorkowanych gmin ościennych, to problem zakorkowanego Wrocławia. Wynika z tego, że najważniejszym co trzeba zrobić, aby usprawnić poruszanie się po Wrocławiu, to skupić się na poprawie komunikacji w gminach. Jak to osiągnąć? Niewątpliwie kluczowe jest tu zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów podmiejskich takich jak np. 612. Bardzo ważne jest także opracowanie logicznej trasy przejazdu autobusów. Przykładowo kształt zbliżony do okręgu będzie znacznie mniej optymalny niż linia prosta. Zawsze skutkuje to znacznym opóźnieniem autobusów. Podam tu przykład Bielan Wrocławskich, w których banalne zmiany skutkują odkorkowaniem się znacznej części południa



	Wrocławia. Częstotliwość kursowania autobusów 612 jest bardzo rzadka, co można łatwo naprawić. Trasa jest bardzo nie optymalna, efektem czego jest fakt, iż autobusy te są zawsze spóźnione. Rozwiązaniem jest użycie pętli autobusowej w Bielanch jako przystanku końcowego i rozdzielenie linii 612 na dwie. Kurs w stronę Krzyków musiałby być przedłużony np. do okolic placu Grunwaldzkiego. Ponad to na przystanku "Aleja Bielany" mogłyby się zatrzymywać 602, 607. Ostatnim prostym ulepszeniem jest ustanowienie, aby przystankiem końcowym 133 były wyłącznie "Aleja Bielany" i "Auchan". Jeden przystanek dalej, a tak wiele zmienia.
67	Nie powinna ścieżka rowerowa przebiegać przez przystanek tramwajowy jak to ma miejsce na ul. Przyjazni. Jest to niebezpieczne. Ścieżka powinna być za przystankiem.
68	Moim zdaniem pakiet dla południa powinien być uzupełniony o: -budowę buspasa na całej długości trasy od planowanej pętli autobusowej do dworca głównego -przebudowę wiaduktu kolejowego nad ulicą Grota Roweckiego i przeniesienie ścieżki rowerowej na drugą stronę ulicy -Poszerzenie ulicy Borowskiej od ulicy Kamiennej do Dyrekcyjnej do dwóch pasów -Zamknięcie wjazdu na ulicę Grota Roweckiego od ulicy Spokojnej i Oraczy -Wydłużenia cyklu świateł na ulicy Kutrzeby i Zwycięskiej
69	Przedewszystkim Tramwaj wzdłuż Strachowskiego, Zwycieskiej oraz koniecznie do wsi Wysoka przez Ołtaszyńską i Radosną - problem w tym, że bezrefleksyjnie wydaje się zgody na zabudowowanie wszystkich dostępnych terenów a nie zostawia się w planie miejsca na poszerzanie się ulic, budowę linii tramwajowych i nie dba o pozostawienie przestrzeni do parkowania samochodów.



70	remont ulicy Krzyckiej, budowa przystanków wzdłuż ulicy oraz zmiana trasy tramwajowej do dworca kolejowego w centrum miasta, osiedle się cały czas rozbudowuje i brakuje takich rozwiązań
71	w planie powinny znaleźć się działania poprawiające jakość komunikacji na ulicy Krzyckiej, ulica ta jest jedyną dwukierunkową drogą dojazdową do kolejnych nowych bloków i wymaga remontu, skrzyżowanie z ulicą Przyjaźni i Wałbrzyską jest źle zrobione, autobusy nie mogą wejść w zakręt, zajmują dużą przestrzeń przeciwległego pasa, a chodniki są stare i krzywe, brak wytyczonych alejek, które doprowadzałyby bezkolizyjnie do parku klecińskiego
72	Zdecydowanie w Pakiecie dla Południa powinny się znaleźć nowe linie autobusowe na Wojszyce-Ołtaszyn, tak, aby z tych osiedli dało się gdzieś dojechać, gdyż konieczność przesiadki zniechęca do korzystania z komunikacji miejskiej. Przykładowo linią, która powinna zacząć jeździć od razu jak zostanie zbudowana zatoczka postojowa na Grota-Roweckiego, gdyż autobus ten omija korki: od pętli na Grota-Roweckiego, przez ul. Asfaltową, buspas na Jagodnie, przystanek Morwowa (przesiadka na tramwaje 18 i 21), przystanek Bardzka (przesiadka na tramwaje 8, 16 i 22), dalej przez Aleję Wielkiej Wyspy, Halę Stulecia, do pętli Plac Grunwaldzki (gdzie jest miejsce po zlikwidowanej linii C). Ten autobus omija najbardziej zakorkowaną część ul. Grota-Roweckiego, umożliwia przesiadkę na wszystkie linie tramwajowe z okolicy, oraz będzie potrzebny także dla Gaju i Tarnogaju. Gdy rozpocznie się remont mostu Grunwaldzkiego i ul. Pułaskiego, potrzebna będzie komunikacja na plac Grunwaldzki inną trasą niż przez remontowane ulice. Ponadto Pakiet dla Południa powinien zawierać zamontowanie sygnalizacji świetlnej nie tylko na skrzyżowaniu ul. Grota-Roweckiego z



	Przystankową, ale też na skrzyżowaniu z ul. Kukuczki. Tam znajduje się główne źródło korka - próg zwalniający. Każde auto musi wyhamować przed nim niemal do zera, a jako że na ul. Grota-Roweckiego jest korek, każde auto na tej ulicy musi ciągle hamować niemal do zera. Za progiem zwalniającym korek znika. Ulica się tam nie poszerza, dalej jest jeden pas. Dopiero na wysokości szpitala zaczynają być dwa pasy. Podobna sytuacja jest w drugą stronę - ulica Borowska, na wysokości szpitala, stoi w korku. Natomiast za progiem zwalniającym jedzie się już szybciej i zwalnia dopiero przy rondzie. Sygnalizacja świetlna zamiast progu zwalniającego w dużym stopniu polepszy sytuację.
73	Likwidacja chopki przed pasami na borowskiej przy wiadukcie kolejowym. Obecnie przymus zwolnienia bardzo niekorzystnie wpływa na przepustowość. Można rozważyć również światła dla pieszych, które działałyby w trybie: długie zielone dla aut, krótkie zielone dla ludzi. Dodatkowo obecnie ulica grota roweckiego mimo że jest ulicą główną do ulicy przystankowej nie spełnia tej roli. Z jakiegoś powodu ludzie jeżdżą tam na suwak, przez co w godzinach korków grota roweckiego jest dodatkowo blokowane przez wszystkie auta, które chcą ominąć korek i wyjeżdżają z bocznych ulic m.in. przystankowej. Przerobienie ronda Pio na skrzyżowanie - nie wiem czy to jakkolwiek pomoże a raczej może zaszkodzić w przypadku gdy ruch jest mniejszy. Wschodnia obwodnica będzie ukończona dopiero za kilka lat. Prawoskret na Zwycieskiej w Karkonoska - co z torami? Jest tam źle rozplanowane światło czerwone przed przejazdem kolejowym, przejeżdża znacznie mniej aut niż powinno. Światło to powinno działać tylko w okolicy godziny gdy przejeżdża pociąg a nie cały czas!!!
74	Skręt w prawo z Bardzkiej w Świeradowską. Światła są za krótkie. Oplaca się skręcić wcześniej i jechać przez Osiedle ul. Krynicką. Spory ruch jest



	generowany przez Osiedle a i tak jest szybciej. Co na to mieszkańcy? Pewnie już przywykli, że mają autostradę na Osiedlu ale czy to normalne? Podobnie z skręt w lewo z Bardzkiej w Kierunku Kaufland. Krótkie światła i nie opłaca się tam stać. Szybciej jest pojechać prosto , potem skręcić na Shell i wrócić na drogę do Kaufland. Czyli w przeciwnym kierunku i w prawo. Miesięcznie robi się więcej kilometrów, spala więcej paliwa i zanieczyszcza powietrze ale to się opłaca. Bo tak są ustawione światła,
75	Niezbędne jest dokończenie Obwodnicy Wschodniej i połączenie jej z Węzłem BIELAŃSKIM, która uwolniłaby ul. Zwycięską, Ołtaszyn, Wojszyce, Partynice, itd od chronicznych korków.
76	Moje propozycje: 1) Przebudowa ronda o.Pio (skrzyżowanie Zwycięskiej i Ołtaszyńskiej) na rondo turbinowe z wydzielonymi i maksymalnie długimi pasami do zjazdu "w prawo" (szczególnie dla kierunków z zachodu w prawo w Ołtaszyńską i z północy w prawo w Zwycięską), wraz z dodatkowym oznakowaniem 'eksperymentalnym' informującym kierowców o nie blokowaniu ruchu 'na wprost'. (Aktualnie duża część popołudniowych korków na ul. Ołtaszyńskiej wynika z braku możliwości wjazdu na rondzie w celu przejazdu na wprost lub w lewo w stronę ul. Strachowskiego z powodu zablokowania ronda przez kierowców poruszających się niedrożną ul. Zwycięską od ul.Strachowskiego w stronę Karkonoskiej). 2) Przesunięcie o kilka m przejścia dla pieszych na ul. Ołtaszyńskiej przy północnej stronie ronda o.Pio pozostawiając strefę między rondem a przejściem dla 3 samochodów (ok 20m). Popołudniu przez przejście przechodzi/przejeżdża dużo osób blokując wjazd na rondo samochodom z ul. Ołtaszyńskiej. Bufor na 3 samochody pozwoli na większe wykorzystanie przepustowości ronda dla samochodów poruszających się ul. Ołtaszyńską.



	3) Doprowadzenie linii tramwajowej do pętli na ul. Zwycięskiej. 4) Darmowa komunikacja miejska za okazaniem dowodu rejestracyjnego. 5) Dodatkowe linie komunikacji miejskiej z pętli Zwycięska w różnych kierunkach miasta (aktualnie brak bezpośrednich połączeń w stronę m.in. Ronda Regana, Biskupina czy Psiego Pola). 6) Budowa łącznika drogowego od skrzyżowania ul. Poziomkowej/Ołtaszyńskiej przez ROD "Wiarus" i okolice Pętli "Zwycięska" do ul. Zwycięskiej wraz z dołożeniem sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Zwycięską. (Samochody jadące Zwycięską od wschodu w stronę centrum ominą rondo o.Pio i tam samym nie będą go blokować) 7) Wydłużenie czasu światła zielonego dla wyjeżdżających z ul. Wojszyckiej na Wyścigową. 8) Przyspieszenie zakończenia budowy wschodniej obwodnicy przez Wysoką. 9) Przebudowa ul. Zwycięskiej od ronda o.Pio do Karkonoskiej na 2-pasmową
77	Tak. - Wyniesienie linii kolejowej na nasyp lub schowanie w wykopie. Linia paraliżuje komunikację ciągłymi awariami, oraz zmniejsza przepustowość już i tak zakorkowanej Zwycięskiej. - priorytet dla tramwaju na Ołtaszyn. Już dawno powinien tu być, autobusy stoją w korkach. - dokończenie obwodnicy odcinek Wysoka - bezkolizyjne skrzyżowanie Karkonoska-zwycieska. Wyniesienie Karkonoskiej na estakadę, rondo pod spodem łączące zwycięska i jeżdziecką. Światła na wjeździe do miasta tworzą wielki korek, konieczne jest rozwiązanie bezkolizyjne.



78	Wiele osób pracuje poza Wrocławiem i w godzinach szczytu bardzo trudno jest dojechać do domu od południa. Zajmuje się bardzo dużo czasu, miasto powinno się tym w końcu zająć.
79	Przede wszystkim po 3 pasy w każdym kierunku plus pasy do skrętu. Jest to bardziej niż możliwe, a chociażby dlatego, że o ten śmieszny pas zieleni, który jest bardziej żółty niż zielony, nikt nie dba i nikomu on nie jest potrzebny. Dla bezpieczeństwa owszem, można zostawić coś węższego, ale to jest naprawdę marnowanie miejsca. Autobusy będą miały luksus, ale ma powstać jeszcze naprawdę dużo bloków, na sam wynajem około 1000 mieszkań i dwa pasy to zdecydowanie za mało. Brak tramwaju czy przejazd kolejowy również nie byłyby problemem, gdyby faktycznie w obu kierunkach były bus pasy, a autobusy by w ogóle przyjeżdżały. W weekend to jest dramat. Częstotliwość co 30 minut dla 110 w sobotę, jeden nie przyjedzie, następny jeszcze się spóźni i zamiast 10 minut, to czekałam ostatnio 50. To jest do poprawy. Plus należałoby dodać nową linię, najlepiej w stronę Magnolii i po problemie. Buspasem do centrum w godzinach szczytu jedzie się mniej niż 20 minut. O ile autobus w ogóle przyjedzie. I to jest proszę Państwa do poprawy.
80	przelotowa droga dla jadących do wów i aautostrady
81	likwidacja buspasów
82	1. Przedłużenie ulicy Kukuczki do szkoły podstawowej na Ul Kłodzkiej, droga samochodowa ulicą koszycka- od Grota Roweckiego do Ślężnej, przedłużenie linii tramwajowej od petli przy parku południowym do szkotała na Borowskie, bilet okresowy na 3 linie, wydłużenie biletu czasowego z 15 do 20 minut, czas liczy się realnie do czasu z rozkładu jazdy
83	Podczas konsultacji społecznych na Gaju rozmawiałem z jedna z osób na temat mojego pomysłu zgłoszonego do Urzędu Miasta i zbanowanemu



	dotyczącego ul. Tarnogórskiej. Poprzez ten formularz chciałbym go zgłosić do ponownego rozpatrzenia. Jadąc ul. Tarnogajską od Armii Krajowej w kierunku Klimasa nie ma wydzielonego lewoskrętu. A jest tam dosłownie odrobina trawnika oraz torowisko. Gdyby po prawej stronie jezdni wyasfaltować parę metrów trawnika i móc wjechać na torowisko mielibyśmy możliwość wydzielenia lewoskrętu na duże niedawno wybudowane osiedle. Ja wiem, że ulica ta jest w planie do remontu, ale od kilku lat kiedy zgłosiłem ten pomysł nic się tam nie wydarzyło, a moje rozwiązanie jest niskokosztowe i bardzo łatwe do wprowadzenia na tu i teraz. Dodatkowo rozmawialiśmy o dofinansowaniu rowerów elektrycznych dla mieszkańców Wrocławia. Pytane w jaki sposób mogę się o takim dofinansowaniu jeśli ruszy dowiedzieć? W razie pytań o szczegóły mojego rozwiązania na ul. Tarnogajskiej oraz odpowiedzi na moje pytania proszę o kontakt na adres email: ryszard.jurek@gmail.com (wyrażam zgodę na kontakt ze mną za pomocą adresu email).
84	Na ulicy Zwycięskiej większość drogi zajmuje chodnik oraz droga dla rowerów. Moglibyście zrobić tam na luzie pasy 2+2.
85	Światła na skrzyżowaniu ul. Borowskiej i Kukuczki. Ciągły ruch rowerowy przecinający ul. Borowską tworzy gigantyczne korki.
86	Wydłużyć tramwaj do ronda na Iwinach.
87	Jeśli byłoby możliwe rozważenie dodania przystanku autobusowego między przystankiem Ołtaszyn a Strachowskiego- mniej więcej na wysokości znajdującej się tam galerii alkoholi- byłoby świetnie. Codziennie od 7 lat dojeżdżam autobusem 113 na ulicę zwycięską. Najgorszy korek zaczyna się niedaleko przystanku Strachowskiego i ciągnie się aż do ronda ojca Pio. Niejednokrotnie ludzie proszą kierowcę autobusu, o wypuszczenie nas przed przystankiem Strachowskiego przy



	chodniku (niekiedy dojazd tych kilku metrów zajmuje nawet 45 minut), lecz z wiadomych przyczyn nie mogą oni tego zrobić. Gdyby dało się wysiadać kawałeczek wcześniej, zanim złapie nas najgorszy korek, myślę, że wiele osób zyskałoby dużo czasu i nie musiało się tłumaczyć w pracy ciągłymi korkami :-) mógłby to być np. przystanek na żądanie i tylko dla wysiadających - jakakolwiek forma ułatwi poranki.
88	Wybudowano tu sypialnie, wszyscy stąd jeżdżą do pracy i szkoły. Dotychczasowe miejsca pracy np. w rolnictwie zostały PGR Wysoka, Spółdzielnia Rolnicza Odrodzenie, gospodarstwa ogrodnicze, liczne zakłady rzemieślnicze oraz prywatny handel zostały tu zlikwidowane. Nawet małego targowiska tu nie ma!
89	Natychmiastowa budowa buforowej w docelowej formie (2x2 na całej długości), to co dzieje się teraz to zbrodnia na ekologii (zabetonowane kilometry ulic, a samochody stoją i smrodzą tak jak stały). Tutaj szersza ulica to mus.
90	Wydzielona ścieżka rowerowa wzdłuż całej ul. Ołtaszyńskiej. Przekonstruowanie ronda św. Ojca Pio. Dodatkowe pasy do skrętu w prawo na rondzie np. Jadąc od strony WTWK w stronę Ołtaszyna, dodatkowy pas do skrętu w prawo w stronę Wysokiej, tak samo dla samochodów jadących w odwrotną stronę - dodatkowy pas dla skręcających w ul. Ołtaszyńską. Usprawni to przejazd przez rondo dla jadących zwycięską. Dłuższy cykl świetlny dla skręcających w prawo z ul. Maczka w ul. Ołtaszyńską. Krótsze światło dla jadących od strony Wysokiej - to Wrocław powinien mieć priorytet. Na tych światłach mogłaby też być zielona strzałka w prawo (dla skręcających z Maczka w Ołtaszyńską). Wtedy jak nie jadą samochody od strony Wysokiej można by skręcać w prawo.



	Skrzyżowanie Maczka ze Zwycięską (przy hurtowni sanitarnej) nie powinno być równorzędne. Maczka powinna być główną drogą - usprawni to bardzo ruch na Maczka i zwiększy jej przepustowość. Dodatkowo przed tym skrzyżowaniem na ul. Zwycięskiej powinien być próg zwalniający. Od strony Auchan samochody potrafią bardzo szybko jechać, a ponieważ wspomniane skrzyżowanie jest w chwili obecnej równorzędne, to często nieostrożnie na nie wjeżdżają.
91	
	Dzień Dobry. Moim zdaniem w planach powinny znaleźć się ekrany akustyczne oddzielające ulice Grota Roweckiego od pobliskich zabudowań. Mieszkam pod numerem 110 - od ronda w stronę obwodnicy. Natężenie oraz prędkość ruchu samochodów są tak wysokie, że odbiera to całą radość z życia. Nawet w sobotę po północy ruch tutaj jest jak na drodze krajowej. Sytuacja się jedynie pogorszy kiedy zakończą odcinek obwodnicy do Karkonoskiej.
92	Proszę o interwencję!! Chodzi o zdrowie mieszkańców.
	Tak - połączenia samochodowe wschód-zachód na wysokości Parku Południowego, np. wzdłuż torów kolejowych między Ślężną i Borowską (jest tam teraz miejsce i droga - niestety szutrowa i nieprzejezdna). Lub inne sposoby na skomunikowanie Krzyków z Gajem/Jagodnem. To w dodatku do obwodnicy (która jest priorytetem numer 1). Dodatkowo: poprawa nawierzchni na Powstańców Śląskich oraz usunięcie śpiących policjantów na Ślężnej (zastąpienie sygnalizacją świetlną na żądanie).
93	
94	Przejazd rowerowy przy wiadukcie Grota Roweckiego powinien mieć światła tam jest tylu rowerzystów że zaburzają regularny przepływ samochodów. Albo wiadukt dla rowerów co jest droższe



95	Według mnie powinny być połączenia pomiędzy oltaszynem/wysoką a przystankiem iwiny rondo. Najlepiej, gdyby były one częste, bo myślę, że interesują wielu ludzi
96	Myślę, że nawet nie potrzebne, ale należą się nam wyjaśnienia, jak to się stało, że obwodnica przez osiedle Wysoka była tak długo blokowana, jak deweloper uzyskał pozwolenie na budowę tam, co logiczne wiązało się potem z protestem mieszkańców. Niestety, ale nasuwa to rozwiązania korupcyjne stojące za decyzjami. I konkretni ludzie powinni być za to pociągnięci do odpowiedzialności. Zachodnia obwodnica niesamowicie odciążała tranzyt i jest pokazowym rozwiązaniem tym bardziej irytuje brak zapowiadanej wschodniej części, która i tak jest jednopasmowa w istniejącej części. Jeśli rozumiem plany OW ma biec przez Wysoką, mieszkańcy zmienili zdanie? Sprawa Jagodna, niedogadanie się z PKP przez długi czas, jakby nie było wiadomo, że kory kolejowe przecinają planowaną tramwajową, niezrozumiałe pasy równoległe dróg prowadzące do osiedli. Odwiedzam regularnie znajomych od początku oddania odremontowanej Buforowej i do tej pory nie rozumiem systemów zjazdu do osiedli.
97	Tak. Jest prosty sposób by ograniczyć korki na Chabrowej i zmniejszyć ruch Chabrowa-Radosna. Wystarczy: - otworzyć zjazd na A4 w Karwianach w kierunku Bielan - wyremontować drogę Karwiany-Śleza biegnącą przez dawną strzelnicę wojskową
98	ciąg pieszo rowerowy wzdłuż ulicy Terenowej, obecnie jest wąski zarośnięty chodnik, a dużo osób zaczyna maszerować z Wojszyc do ronda do MPK; zwiększenie liczby autobusów 110 lub puszczanie dłuższych lub po dwa, na rondzie przed 7 rano nie ma już miejsca by wsiąść, tyle osób jedzie już z Jagodna



99	Np. na Karwińskiej światła zielone są tylko 15 sekund do 90 sekund na Opolskiej, jest to bardzo nieproporcjonalne, zabrakło 200 metrów wspólnego bus pasa pod wiaduktem na krakowskiej by autobusy jechały po torach a auta po 2 pasach
100	Osiedla Partynice oraz Ołtaszyn MUSZĄ mieć tramwaj, najlepiej do Wysokiej, i nie w 2032, ale ASAP. Około 60 tysięcy ludzi i najbardziej zakorkowana ulica w Polsce nie są gorsze niż Jagodno. Wszystkie inne "rozwiązania" są plastrami na otwartą ranę.
101	Zamiast tramwaju do Wysokiej i rozwijania idei linii wzdłuż Agrestowej, powinna zostać przedłużona linia tramwajowa od ul. Przyjaźni do stacji PKP Partynice. Pętla jak na Gaju, z tramwajem 2-stronnym mogłaby znaleźć się obok stacji Partynice, tworząc dogodne połączenie dla mieszkańców Zwycięskiej i stację przesiadkową dla podróżujących koleją. Ponadto rozwiązałyby problem dojazdów na imprezy masowe na WTWK Partynice.
102	Przede wszystkim niechaj rzeczywiście powstanie do końca wschodnia obwodnica Wrocławia - tylko niestety znów nie będzie ona miała po dwa pasy na każdej z jezdni w obu kierunkach - zgadza się? i to błąd, przez który niewiele się zmieni na lepsze. Natomiast im więcej rond, tym ruch będzie płynniejszy. Nawet na uliczkach ze skrzyżowaniami dróg równorzędnych, kierowcy sami sobie lepiej radzą, niż wprowadzanie świateł, i ruch jest płynniejszy. Światła to jedno z najgorszych możliwych rozwiązań. Co do buspasów - pomysł mógłby być lepszy, gdyby jednocześnie zezwolić na nich na poruszanie się jednośladow (motocykle, nawet skutery), tak jak jest w wielu innych miastach.



103	dodatkowy pas na zwycięskiej, raz dwa pasy byłyby do wyjazdu z osiedla, po południu zmiana kierunku na tym dodatkowym pasie w drugą stronę, dla powracających z pracy, takie rozwiązania widziałam na autostardzie do centrum chicago, różne kierunki o różnych godzinach. wydłużenie lewoskrętów na skrzyżowaniu armii krajowej w bardzką i armii krajowej w borowską, są zdecydowanie zbyt krókie, pamiętają czasy, gdy niewiele ludzi tam skręcało na stałe strzałka w prawo na skrzyżowaniu bardzka armii krajowej, w prawo z Bardzkiej. Obecnie tak długo się tam stoi, mimo, że niewiele się dzieje na tym skrócie wydłużenie lewoskrętu jadąc z armii krajowej i skręcając w lewo w Bardzką, czy już Hubską
104	
105	Połączenie kleciny i partynic bezpośrednią trasą autobusową – aktualnie to połączenie wiąże się z np. przesiadką na krzykach lub nawet hallera, co bardzo utrudnia komunikację i zachęca do wybierania samochodu. Dodatkowy autobus na ulicy czekoladowej (np trasa auchan-arkady capitol/dworzec autobusowy) lub częstsze przejazdy autobusu 933. Aby dostać się z ulic słowińców, słonecznej na dworzec autobusowy, trzeba jechać 133-D-21/15, co jest absurdalną trasą z uwagi na to, że te miejsca nie są wcale tak daleko od siebie (autem 20 minut, MPK 50 minut)
106	Jedno zasadnicze rozwiązanie . Budowanie osiedli w dalszych regionach, a nie wszystko koło siebie ciasno. Co z zielonymi terenami? W smogu wszyscy chcą żyć? Dlaczego mam proponować za darmo rozwiązania. Nie potraficie wymyślić, zatrudnić kompetentnych osób do tego?
107	W ostatnich latach przeprowadzono szereg zmian, stosując połowiczne rozwiązania i kilkakrotnie je zmieniając, zamiast zbudować coś, co przetrwa wzrost naszych osiedli i będzie trwałe. Przykładowo, można rozważyć budowę krótkiego tunelu wzdłuż al. Karkonoskiej na



	skrzyżowaniu ze Zwycięską. Dzięki temu lewo- i prawoskręty ze Zwycięskiej mogłyby trwać dłużej, co rozładowałoby korki. Tunele są opłacalne na dłuższą metę, co widać na przykładzie Monachium, gdzie takie rozwiązania znacznie usprawniły ruch miejski. Poszerzenie przejazdu pod wiaduktem na ul. Grota-Roweckiego to kolejna propozycja, która mogłaby znacząco poprawić przepustowość i zmniejszyć korki w tym rejonie. Warto również rozważyć odnogę tramwaju przez ul. Lutosławskiego do pobliskiej szkoły. Wciąż jest tam miejsce na budowę takiej linii. Bez wydzielonego pasa komunikacja w tym miejscu będzie powodować korki, co negatywnie wpłynie na przepustowość całego obszaru. Poszerzenie ul. Bardzkiej do dwóch pasów w każdym kierunku na całej długości jest kluczowe, aby uniknąć zwozów, które są głównym powodem korków. Szybszy przejazd samochodów może być osiągnięty, a dla uspokojenia ruchu można rozważyć wprowadzenie ograniczeń prędkości.
108	Opisane powyżej.
109	Zakaz lewoskrętu z uliczek przylegających do Zwycięskiej między OltasYnska i Obrońców poczty gdańskiej - ruch powinien włączać się tylko przez główne ulice. Zakaz lewoskrętu z ulicy Spokojnej na Grota Roweckiego Parking Paek& Ride na ulicy Świt wzdłuż torów kolejowych. Przystanek autobusowy w stronę centrum miasta zintegrowany z koleją (od przystanku przy Jasienicy trzeba isc kilka minut żeby się przesiąść) Zapora korkowa na granicy Wrocławia - mieszkańcy spoza Wrocławia którzy dojeżdżają samochodami powinni stać a korku przed miastem, a nie wjeżdżać bezproblemowo i tworzyć korek w mieście. Skoro kupili taniej nieruchomości powinni przerzucić się na kolej podmiejska albo czekać przed granicami Wrocławia, tak żeby upłynnić ruch w mieście i



	go ograniczyć - tak jest zawsze w Niemczech - przykład Stuttgart z 4 pasów ulicy B10 i B27 w dzielnicy Feuerbach robia się 2, korki przed miastem i jak się wjeżdże do miasta to ruch już jest płynny.
110	Wyrównanie szans na dobry transport dla mieszkańców południa na takim samym poziomie jak pozostałych dzielnic z uwzględnieniem osób które nie mogą jeździć na rowerach biegać i jechać 2h transportem MPK przez 8 km. Ponadto zatrudnianie firmy z Krakowa żeby "wymyśliła" dodatkowy pas skrętu w prawo lub światła na rondzie które zakorkują całkowicie dzielnicę jest pomyłką i marnowaniem pieniędzy.
111	Światła drogowe na przejściu przy ulicy Kukuczki
112	brak parkingów P&R zniechęca wiele osób do korzystania z MPK. Porządnego parkingu brakuje nawet przy przystanku kolejowym. Niektórzy do przystanku MPK mają ponad 1 km, nie dziwię się ludziom, że wolą wsiąść w samochód
113	
114	1. Należy przestać bredzić o metrze podziemnym. Geologia na to nie pozwala (koszty odwodnień) 2. Ścieżki rowerowe TAK, zvezanie chodników TAK, ZWEZANIE JEZDNI -NIE !!! Kontrpasy rowetowe DO LIKWIDACJI !!! = ŚMIERĆ ROWERZYSTOW !!! 3. 100 % strzałek do prawoskretów 4. Na ulicach umożliwiających ruch po 3 pasach - namalować je. Zwłaszcza tam gdzie są już zamontowane sygnalizacje świetlne. Np Powst.Sł i Jaworowa 5. ZIELONA FALA WSZEDZIE !!! MINIMUM NA PRZE I WYLOTOWKACH 6. Parkingi podziemne + schrony p-atomowe na każdym podworku (stara zabudowa) z zielenią i placami zabaw na poziomie "zero" / "+0,5" 7. Nakaz budowy schronów p-atom i parkingów podziemnych w nowych budynkach multi, mieszkalnych, docelowo także indywidualnych



	8. Koniec z oszolomstwem wyrzucania pieniędzy podatników w błoto, czyli "zazieleniania" zacienionych chodników i zrywania kostki by klasć asfalt zamiast malowania ścieżek rowerowych jak jest np. na Nadodrze (Pomorska, Chłobrego, in) 9. Zablokowanie zabudowy bulwarów nadodrzańskich i portów miejskich przez deweloperów. Transport śródlądowy wróci. 10. Uruchomienie z powrotem tzw. tramwaju wodnego na trasie Kamieniec Wr. - mosty : 1_Biskupin, most Chłobrego, Brucknera, Warszawski, Trzebnicki, Osobowicki, Redziński, Kozanów, Pracze - Lesnica // 2_Kamieniec Wr - mosty ; Wschodni, Biskupin, Zoo, Grunwaldzki, Pokoju, Ostrow Tumski, Wyspa Piaskowa, Śluza Witolda, Sikorskiego, ..., Lesnica // 3. Tour Ring ; port Kleczków, mosty: Redziński, Osobowicki, Trzebnicki, Warszawski, Brucknera, Swojczycki, Biskupin, Wyspa Miłości, Zoo, Grunwaldzki, Pokoju, Muzeum Nar, Wyspa Piaskowa, Wyspa Słodowa, Uniwersytecki, Pomorski, Sikorskiego, port Kleczkowska, Przypominam że Wrocław ma tradycje wodne z morskimi włącznie (prod. barek i kadłubów u-bootów w stoczni przy Kowalskiej, które szkielety suwnic stoją do dziś)
115	
116	Otworzyć ulicę Orawską dla ruchu samochodowego autobusowego, otworzyć ulicę Agrestową dla ruchu, umożliwić przejazd pod wiaduktem na ulicy Pawiej, otworzyć ulicę Koszycką dla ruchu aż do Ślężnej. Dokończyć budowę obwodnicy. W tym momencie jest zamknięta ulica Terenowa przez co występuje istny koszmar drogowy dla kierowców, pasażerów komunikacji miejskiej. Grota-Roweckiego jest nieprzejezdna, kierowcy rozjeżdżają równoległe ulicę takie jak Ratajów, Świt, Przystankowa aby szukać skrótów i ominąć korek. Te ulice nie są przystosowane pod taki ruch samochodowy! Dodatkowo dokończyć połączenie Smardzowskiej aż do ulicy Wspólnej, Wierzyńskiego z



	Łłakowiczówny. Gałczyńskiego ze Smardzowską. Stworzyć alternatywną drogę dla ruchu stricte osiedlowego. Dokończenie drogi rowerowej od ronda Bednorza aż do wysokości skrzyżowania z Kurpiów. Buspas na całej długości Grota plus P+R przy rondzie Wschodniej Obwodnicy na wysokości ROD Maciejka. Buspas na Zwycięskiej. Tramwaj przez ulicę Borowską prosto aż do skrzyżowania z Glinianą. Bez objazdów przez Gaj i Huby. niedługo do obecnego ruchu na drogach dołączą nowi mieszkańcy inwestycji przy Orawskiej, Zwycięskiej. Działania z pakietu już są opóźnione o conajmniej 5 lat.. to już powinno być wszystko wdrożone.
117	Linia 310 jest w mojej opinii niewykorzystana kursuje od Biedronki przy parafialnej do Biedronki na Jagodnie, docelowo zabierając dzieci szkolne. Kursuje w dni robocze do godziny 18. Jednak autobus ten głównie wozi powietrze. skoro jest już droga oraz infrastruktura tj. wybudowane są przystanki proponuję aby kursowała po tej trasie do ronda np. dodatkowo przedłużona linia N. Łącząc północ położenie przez centrum. Autobus mógłby startować na końcu Grota Roweckiego a później skręcać na rondzie w Parafialną, Asfaltową i Lutosławskiego wykorzystując istniejące przystanki linii 310 po czym skręcać w Buforowa, Bardzka i wracać na swoją trasę. W planie nie ma propozycji rozwoju komunikacji z wykorzystaniem tej infrastruktury. Natomiast mieszkańcy ulic Smardzowskiej, Wierzyńskiego, Klasztornej, Granitowej oraz Pawiej byłiby zdecydowanymi beneficjentami tego rozwiązania. Ponieważ przystanek jest zlokalizowany bardzo blisko dużych skupisk budynków wielorodzinnych oraz zabudowy bliźniaczej. Zachęcałoby to zdecydowaną część mieszkańców do pozostawienia samochodu oraz ulepszyłoby poruszanie po osiedlu osobom starszym a także rodzinom z dziećmi, uczniów szkół ponad podstawowych oraz studentów. Aktualnie najbliższy przystanek, z którego mogą korzystać to Malinowskiego albo Parafialna. Zamiast wydawać pieniądze na nowy łącznik można



	wykorzystać już istniejący usprawniając na nim komunikację miejską oraz przeznaczyć środki na budowę buspasa.
118	Odnośnie propozycji budowy TAT w ramach tramwaju do Szpitala Borowska. Wydaje się, że wobec znacznego deficytu połączeń tramwajowych na kierunku wschód-zachód, bardziej celowym rozwiązaniem byłoby połączenie traktacji z ulicy Świeradowskiej z traktacją wzdłuż ul. Ślężnej. Wydaje się, że optymalnym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie linii od zajezdni-Gaj ulicą Kamienną do ul. Borowskiej (wzdłuż dawnego parku XXXlecia) i później ulicą Borowską na południe do Działkowej (stamtąd jak w propozycji urzędu miasta w kierunku wschodnim do Świeradowskiej i w kierunku południowym do szpitala). W dalszej kolejności należałoby rozważyć przedłużenie nowo wybudowanego odcinka z ul. Kamiennej na zachód do Ronda i później Zaporoską do Grabiszyńskiej. Wszystkie wymienione odcinki są dwujezdniowe z wydzielonym pasem zieleni po środku gdzie linie tramwajowe mogłyby zostać dodane bez większych problemów. Od zajezdni Gaj do Borowskiej linia powinna iść dawnym śladem po stronie parku XXXlecia.
119	Budowa większej liczby przystanków kolejowych, np. przy Bardzkiej czy Borowskiej/Grota-Roweckiego umożliwiającą rozwój koncepcji kolei aglomeracyjnej i sprawny transport mieszkańcom południa miasta.
120	Sprawdzenie i przeprojektowanie its dla maksymalnej płynności ruchu
121	Grota-Roweckiego jest korkowane przez skrzyżowanie Borowska / Kukuczki, przejście dla pieszych i przejazd rowerowy oraz wjazd na parking zaplecze szpitala. To jest główny węzeł, który wstrzymuje płynny przejazd pojazdów wzdłuż Grota-Roweckiego i Borowskiej w obu kierunkach przez cały dzień, nie tylko w godzinach szczytu. Koniecznie trzeba w tym miejscu ruch regulować światłami (za żądanie lub stałych),



	rozbudować to skrzyżowanie (jest tam na to miejsce) i zlikwidować spowalniacze dla samochodów na jezdni.
122	Autobus który kursuje z Brochów do pętli Iwiny. Aby dostać się z Morwowej na Brochów (koło parku Brochowskiego) trzeba czekać na autobus 133 który stoi w korkach jadąc z Bielan. Autobus o krótkiej Lini jak ostatnio kursujący do szkoły na asfaltowej mógłby usprawnić dojazd
123	Duży problem widzę na ulicy Jeździeckiej i Skrajnej: brak wyznaczonych pasów jazdy, droga ma szerokość raczej osiedlowej drogi, jeżdżą nią samochody wielkotonażowe, jest zakorkowana cały tydzień, a samochody wręcz stoją w sznurku. Dodatkowo nieraz byłam świadkiem niebezpiecznej sytuacji mijania się ciężarówek, które zjeżdżały na pobocze. Droga jest bardzo popularna, gdyż stanowi najkrótszą drogę między Kleciną a ulicą Karkonowską. Są tam niebezpieczne zakręty, a wzmożony ruch tylko pogarsza te sytuacje. Z przerażeniem patrzę, jak się to może rozwinąć dalej- niedługo dobiegnie końca budowa dwóch osiedli 7 kondygnacyjnych. A w planach są jeszcze inne. Z tego względu uważam, że istotne jest przeanalizowanie tego problemu i uwzględnienia go w pakiecie dla Południa Wrocławia. Ulica Jeździecka powinna zostać przebudowana, bądź bardziej jako łata wprowadzenie limitów dla samochodów wielkotonażowych, gdyż to stanowi dla mnie, obserwującej największe zagrożenie. Dodatkowo coraz bardziej jestem zwolennikiem budowy bezkolizyjnego skrzyżowania na Karkonowska — Jeździeckiej i Zwycieckiej, gdyż słuchając ekspertów i opinii znajomych, wydaje mi się że obwodnica wschodnia nie rozwiąże problemu, tylko go zwiększy. W planach długoterminowych pojawiła się koncepcja łącznika Racławicka— Karkonowska, która jest też bardzo dobrym pomysłem na odciążenie Jeździeckiej. Tak jak pisałam, gęstość zaludnienia jest coraz większa, należy rozwiązywać problemy w zarodku, dlatego wyższy priorytet tej inwestycji jest bardzo bardzo potrzebny. Dodatkowo



	zwróciłabym uwagę na nielegalne parkingi, kierowcy samochodów parkują na chodnikach, przy wjazdach do garażów, na ścieżkach rowerowych, na drogach, niszczą zieleń. Zwrócenie uwagi, że nie jestem w stanie przejechać, lub tutaj nie jest parking, skutkuje często agresywną odpowiedzią. Bardzo smutne jest, że kierowcy, którzy łamią prawo parkując wszędzie, czują się bezkarni. Południe Wrocławia jest bardzo zielone, szkoda byłoby aby brak przestrzegania prawa skutkowało niszczeniem przestrzeni oraz niebezpiecznymi sytuacjami. Dziękuję za możliwość wypowiedzi.
124	wraz z rozwojem patodevelopeoperki na osiedlu powinny pójść ze dwie nowe drogi wyjazdowe z osiedla Ołtaszyn i Wojszyce, nowe linie autobusowe często i w różnych kierunkach, a nie rozkład jazdy, gdy dookoła były tylko domki jednorodzinne a nie setki nowych mieszkań
125	Jadąc od Grota Roweckiego, za rondem w kierunku miasta, jedno auto musi wpuścić 4 z dojazdowych uliczek. Więc nie stoimy w korku na 100 aut, tylko na 500. Jak to zostanie uwzględnione w planach, to nie ma innej możliwości - dojdą Państwo do wniosku, że skala inwestycji jest o wiele za mała. Możecie też pogadać z korporacjami, żeby przestały okupować biurowce w centrum i wróciły do polityki Home Office.
126	Bus pas na ul. Zwycięskiej Bus pas na ul. Grota-roweckiego Dokończenie obwodnicy Puszczenie autobusu z grota przez parafialną, lutosławskiego i buforową w stronę centrum zamiast łącznika Iwaszkiewicza kajdasza. Wszystko gotowe nie trzeba nic przerabiać i budować.
127	Działania w obszarze Jagodna są niewystarczające. Brakuje planowania kompletnego z uwzględnieniem obecnych oraz przyszłych problemów komunikacyjnych. Do głównych braków należą:



1. Buspas dla linii 110 do KOŃCA tej linii, a nie tylko do pętli Kajdasza - czyli do ronda Żerniki. Niewykonanie tego spowoduje kontynuację niepunktualnego przyjeżdżania autobusów i niemożność zwiększenia przepustowości autobusów
2. Zwiększenie przepustowości komunikacji miejskiej. Obecnie jest przepełniona. Wnioskuje o zwiększenie częstotliwości linii 145 lub jeszcze lepiej wprowadzenie trzeciej linii - w kierunku zachodnim (Strzegomska, Legnicka, Nowy Dwór lub Leśnica) lub północnym. Kierunek wybrać po przeprowadzeniu odpowiednich badań.
3. Przeniesienie pętli autobusowej w okolice ronda Żerniki (bez tego zostanie nam tylko linia 110, a 145 ani żadna nowa nie będzie dojeżdżała). Idealne rozwiązanie to budowa P+R, pętli autobusowej i w przyszłości tramwajowej w pobliżu linii kolejowej na wzór centrum pasażera na Nowym Dworze. Wymagana współpraca z gm. Siechnice i wyprowadzenie znacznej części ruchu poza obwodnicę wschodnią.
4. Rondo turbinowe (lub zwykłe), dwupasmowe na Buforowej/Kajdasza i Buforowej/Sarniej aby ułatwić wyjazd i rozkorkować wjazdy i wyjazdy na osiedle - do i z naszych domów/mieszkań. Do tego przyspieszyć dojazd do i z centrum.
Dodatkowe rondo na wysokości Vivaldiego z wykonaniem łącznika do ulicy Komedy odciążając dodatkowo Kajdasza, które przez pętlę i buspas na Wojszyce będzie znacznie bardziej zakorkowane.
5. Rezerwa tramwajowa z miejscem na połączenie stacji PKP/tramwaju/autobusu miejskiego i podmiejskich sąsiadujących gmin/duży parking. Aby zmniejszyć napływ samochodów na Jagodno
6. Upewnić się, że połączenie Wojszyc z Jagodnem powstanie, przynajmniej rowerowo-autobusowe - w przeciwnym razie więcej osób będzie nadal jeździło WoW i Terenową (zwiększając korki) plus da to bardzo wygodny dojazd rowerowy do np. toru wyścigów konnych.
Przedłużenie trasy rowerowej o brakujący fragment na Strachowskiego.



	Połączenia rowerowo piesze z komunikacją miejską na wysokości: Sarniej/Jareckiego, Kajdasza, była Klasztorna (teraz Artemskiej) i Kopycińskiego i ewentualnie na wysokości Vivaldiego, a także północ południe rowerowo/piesza od Lutosławskiego do Wspólnej w Radomierzycach. 7. Dwupasowa Buforowa do ronda Żerniki - w przeciwnym razie - największe korki będą na odcinku Rondo Żerniki - Kajdasza. W obie strony (podobnie jak jest obecnie np. na Krakowskiej/Opolskiej). 8. Przejścia dla pieszych na Buforowej wyzwalane na przycisk z odpowiednim taktem - szczególnie przy rondach.
128	W oczekiwaniu na wyniesienie linii kolejowej należy udostępnić mieszkańcom wariant przejściowy przed TAT na Ołtaszyn, a w zasadzie na Partynice: wydrębniony buspas z położonymi już torami do przyszłej trasy tramwajowej. Rozwiązanie wesprze przesiadkę do szybkiego transportu zbiorowego mieszkańców Partynic, z których część współtworzy dziś straszne korki przy ul. Zwycięskiej.
129	Na terenie składnicy wojskowej na Zwycięskiej są tory i perony. Dlaczego tam nie dojeżdża kolej miejska? Przecież ta bocznica omija Zwycięską i Ołtaszyńską?
130	Przejście dla pieszych i rowerów jadących od ślesnej do centrum po lewej stronie: zmieńcie światła dla pieszych na zielone, a skręcającym samochodom ze ślesnej w prawo w wiśniowa dajcie zieloną warunkową strzałkę. Tam tak mało samochodów skręca w prawo że szkoda blokować pieszych. Linia 113, całą trasę nie jedzie po ani kawałku bus pasa. Oprócz bus pasa na grota i zwycięskiej, pomyślałabym o zmianie trasy tej linii . W zasadzie kto wsiądzie na ołtaszynie czy wojszycach chce wydostać się do centrum. Może zamiast puszczać autobus zawsze zakorkowaną Borowską obok wrocławii czy PKP, to skierować linię jadąc od Grota w prawo w



	Świeradowska do buforowej i dalej bus pasem do PKP. Mieszkańcom Borowskiej nic nie odbierzemy, bo mają do dworca dwie inne linie 145 i 146. A nam zaoszczędzimy wiele czasu stania w korkach i w oczekiwaniu na autobus. Córka każdego dnia czeka około pół godziny na 113 by wrócić z PKP do domu. Naprawdę każdemu odechciewa się jazdy komunikacją miejską po takich doświadczeniach. Przedłużenie linii 144 i 127 do Wojszyc do ronda. Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Świt. Mimo że to strefa zamieszkania, to strach tamtędy iść. Opuszczanie szlabanów tuż przed nadjeżdżającym pociągiem i natychmiast po jego przejeździe podniesienie szlabanu do góry. Nie rozumiem jaki jest sens zamykać przejazd minutę wcześniej i jaki jest cel mrugania świateł czerwonych jeszcze dłuższą chwilę po przejeździe pociągu. Byłam w USA i tam przez ruchliwą jezdnię 4 pasmową w Chicago przejeżdżał pociąg, szlaban zamykał się, w tym czasie od razu przejeżdżał pociąg i natychmiast szlaban podnosił się do góry. To trwało może 15 sekund. Wtedy takie przejazdy nie byłyby tak uciążliwe.
131	Wykorzystanie łącznika pomiędzy Jagodnem a Wojszycami w postaci nowej drogi przy ulicy asfaltowej. Dodatkowym atutem takiego rozwiązania będzie zwiększenie ilości linii, którymi uczniowie będą mogli dojechać do szkoły.
132	Bus pas na Grota Roweckiego Przedłużenie trasy 113 do Galerii dominikanskiej Autobus powinien zaczynać i kończyć trasę na Grota Roweckiego (nie jechać przez najbardziej zakorkowaną ul. Zwycieską) Przez ciągłe spóźnianie się autobusu ludzie nie wybierają komunikacji miejskiej.



133	Jeżeli Pakiet dla Południa ma dotyczyć osiedla Krzyki-Partynice to nie powinien pomijać narastającego problemu tej dzielnicy jakim jest ulica Jeździecka, gdyż stanie się ona niedługo Zwycięską-bis. Ulice Jeździecka i Skrajna mają szerokość i standard dróg osiedlowych, nie ma na nich nawet wyznaczonych pasów jazdy. Tymczasem stanowią tranzytowy łącznik i najkrótszą drogę między Kleciną a ul Karkonoską. od poniedziałku do piątku ustawiają się tam samochody zajmujące całą długość ulicy Jeździeckiej, do tego droga jest zbyt wąska jak na drogę tranzytową - a jeżdżą nią wielotonażowe pojazdy (mijając się nieraz muszą zjeżdżać na pobocze) i ogromna liczba samochodów przecinających osiedle, ponadto zawiera 2 niebezpieczne zakręty oraz skrzyżowanie ulicy Skrajnej z Wałbrzyską na którym często dochodzi do kolizji w skutek nadmiernego ruchu. Sytuacja jeszcze się pogorszy, ponieważ przy ul. Jeździeckiej kończy się budowa dwóch dużych osiedli z 7-piętrowymi budynkami. W zw. z powyższym proszę o przeanalizowanie problemu ulicy Jeździeckiej i Skrajnej jako tranzytu, oraz uwzględnienie rozwiązań w Pakiecie dla Południa a także pośród działań długofalowych. Co powinno być zrobione? 1. W pierwszej kolejności ul. Jeździecka powinna być przebudowana (oczywiście z poszanowaniem przyległej zieleni) - do standardu jezdni z wydzielonymi pasami, na której mogą minąć się poruszające się tamtędy pojazdy ciężarowe. Alternatywnie powinno się wprowadzić tam ograniczenie tonażu, tak aby ciągniki siodłowe i autokary omijały trasę. 2. Należy zadbać o możliwość poruszania się rowerów (na wąskiej, notorycznie zakorkowanej ulicy jest to niemożliwe), wydzielona ścieżka rowerowa byłaby idealnym rozwiązaniem. 3. Brak w okolicy ul. Jeździeckiej stacji roweru miejskiego - najbliższe znajdują się przy pętli Klecina oraz przy przystanku Zwycięska - oddalone
-----	---



	o ponad kilometr. Należałoby taką utworzyć, przy ul. Jeździeckiej oraz Partynickiej jest spory zapas przestrzeni. 4. Problemem, który nieuniknienie się pojawi gdy do nowych osiedli wprowadzą się lokatorzy, a jest odczuwalny na całym osiedlu - to nielegalnie zaparkowane samochody. należy zabezpieczyć przed tym pobocza ul. Jeździeckiej. Opcjonalnie można by zapewnić miejsca parkingowe wzdłuż ulicy (pas ulicy jest dostatecznie szeroki). 5. W planach długoterminowych z okolic 2015 roku rozbudowana ul. Jeździecka jest częścią dłuższej trasy nazywanej "Łącznikiem Karkonoska-Raławicka". W tej wizji ruch ul. Jeździecką kierowany byłby nowym odcinkiem na wprost (a nie ul. Skrajną), aż do ul. Przyjaźni i dalej. Zdecydowanie jest to bezpieczniejszy wariant od obecnego modelu ruchu. Należy nadać wyższy priorytet planom tego łącznika. 6. Pomysłem najtrudniejszym w realizacji, choć w perspektywie nieuniknionym jest budowa bezkolizyjnego skrzyżowania na ul. Karkonoskiej. Przepraszam, ale naiwnością jest twierdzić, że doprowadzenie Wschodniej Obwodnicy Wrocławia do ul. Karkonoskiej zmniejszy ruch na skrzyżowaniu Karkonoska-Zwycięska/Jeździecka... Będzie dokładnie odwrotnie, a Karkonoska już jest najbardziej tłocznym wjazdem do Wrocławia. Bezkolizyjne skrzyżowanie odblokowałoby ruch na Zwycięskiej i Jeździeckiej.
134	Powinien zostać zrealizowany projekt „ Południe Wrocławia chce estakad wzdłuż Karkonoskiej nad ulicą Zwycięską” (https://www.petycjeonline.com/poudnie_wrocawia_chce_estakad_wzdu_karkonoskiej_nad_ulic_zwycisk), którą na chwilę obecną podpisało ponad 750 osób. To są prawdziwe rozwiązania infrastrukturalne poprawiające podstawowe problemy przepustowości, zamiast proponowanej prowizorki po kosztach.



135	Z grubej rury, ale TUNEL pod skrzyżowaniem Karkonoskiej/Zwycięskiej/Jeździeckiej, na wjeździe do miasta 4 pasy: - lewy do skrętu w Jeździecką, - prawy do skrętu w Zwycięską i prosto, aby umożliwić dojazd do Porsche i stacji benzynowej. Może nawet 2 pasy w lewo, kosztem tego żwirowego parkingu - środkowe pasy w tunelu, który wychodziłby w okolicy stacji benzynowej właśnie
136	- dodatkowy pas ruchu na jezdni w każdym kierunku przez ulicę Grota-Roweckiego (od ulicy Parafialnej (rondo) do ulicy Borowskiej) oraz na ulicy Zwycięskiej - ulice tranzytowe (wyjazd poza miasto); - budowa ścieżki rowerowej przez ulicę Grota-Roweckiego (kontynuacja od ulicy Parafialnej do WOW) - rowerzyści stanowią dużą część uczestników ruchu drogowego.
137	-nowy asfalt na ścieżce rowerowej wzdłuż Armii Krajowej od Borowskiej do w zasadzie nowego mostu nad Krakowską-LUSTRO dla kierowców jadących od Pawiej, z lewej strony wypada nowy przejazd rowerowy, kompletnie nie widać rowerzystów z lewej z Asfaltowej, jest tam wysoki płot, dzieciaki wjeżdżają tam bez patrzenia, to skrzyżowanie obecnie zrobiło się bardzo niebezpieczne, zwłaszcza w godzinach gdy dzieciaki idą do szkół czy wracają, chwilę dalej jest kolejne przejście dla pieszych, gdzie pasy są zupełnie starte, jak dla mnie to stare przejście powinno być przeniesione obecnie nieco bliżej szkoły na Przystankowej, tak by samochody jadące na Pawią stały już za tym przejściem i mogły obserwować już tylko Asfaltową i nową drogę dla rowerów, nikt z pieszych na tym nie ucierpi, a robi się nieco bezpieczniej. Piszę to dlatego, że w tej chwili na skrzyżowaniu Pawia Asfaltowa są usytuowane



	trzy bardzo uczęszczane przejścia dla pieszych, zasada prawej ręki dla samochodów, skręcający autobus, mnóstwo dzieci. Bardzo dużo się tam dzieje.-synchronizacja zielonego światła dla pieszych i rowerów na przejściu przy Parku Południowym na Sudeckiej i Waligórskiego z zielonym światłem dla samochodów jadących od Ślężnej w Wyciągową, obecnie światło dla pieszych jest mocno opóźnione w stosunku do samochodów na Ślężnej, a przejście jest zupełnie wolne od samochodów-synchronizacja światła dla pieszych na Wiśniowej idąc od Spiskiej. Jeśli naciśnie się przycisk na przejściu to automatycznie światło dalej na kolejnej jezdni też chwilę później powinno zmienić się na zielone, a obecnie czeka się najpierw przed jedną jezdnią, potem przed drugą. Logiczne jest że nikt nie naciśnie przycisku tylko na jednych światłach, by stać dalej między jezdniami.
138	
139	Ścieżka rowerowa wzdłuż Grota.
140	Pakiet dla południa powinien zawierać również budowę buspasów w ciągu Alei Armii Krajowej w istniejących rezerwach terenowych (od AWW do skrzyżowania Wiśniowej z Sudecką, w tym z zabudową torowiska na odcinku Bardzką - Tarnogajska), Wprowadzenie dodatkowych linii autobusowych lub powiązanie istniejących z tymi korytarzami wpłynie na zmniejszenie opóźnień, niezawodność komunikacji autobusowej i doprowadzi do stworzenia spójnych, wydzielonych tras autobusów wzorem wydzielonych torowisk tramwajowych. Taki sam projekt powinien dotyczyć odcinka ul. Hallera od Mieleckiej do Fatu oraz Klecińskiej od wiaduktu przy FAT (za zjazdem w stronę ul. Lotniczej, w istniejącym pasie zieleni), przez ul. Na Ostatnim Groszu i Milenijną - buspas powinien kończyć się przy moście milenijnym. Po buspasie powinna kursować linia średnicowa oraz nowa linia pośpieszna.



141	Powinno się uwzględnić wykorzystanie PKP - stacja Brochów lub Żerniki z dużymi parkingami P+R Komunikacja MPK na Jagodnie nie uwzględnia dobrego połączenia do stacji PKP Brochów Brak wykorzystania PKP jadącego przez Partynice i Wojszyce - czemu nie zatrzymuje się każdy skład pociągu tylko wybrane w godzinach mało pasujących dla mieszkańców?
142	Buforowa- 2 jezdnie w obu kierunkach bez lub z buspasem od bardzkiej do ronda w iwinach lub nawet dalej- uwzględniając wykorzystanie węzła Wrocław -wschód Grota-Roweckiego- uzupełnienie leżenia o min 1 dodatkowy pas od parafialnej do szpitala na Borowskiej Zwycięska - wydłużenie prawo/lewo skrętu w Karkonoska wraz z przedłużeniem 2 nitek od karkonoskiej w stronę ronda
143	
144	Tramwaj na ołtaszyn
145	
146	Linia 285 jest dla mnie najwazniejsza
147	Południe jest najgorzej skomunikowaną częścią Wrocławia. Jedyne 2 linie autobusowe z Wojszyc kończą się na dworcu PKP. Czy jest jakieś drugie takie miejsce we Wrocławiu?
148	Wzdłuż ul. Grota-Roweckiego powinna powstać droga dla rowerów na całej długości: od obwodnicy, do ronda Bednarza. Droga powinna być dwukierunkowa i biec po stronie wschodniej dla zachowania ciągłości z istniejącą. Budowa jednokierunkowych pasów po obu stronach drogi jest złym pomysłem, co pokazuje przykład ul. Hubskiej - brak możliwości bezpiecznego wyprzedzania i rowerzyści jeżdżący pod prąd to codzienność.



149	Budowa kolejnej drogi wyjazdowej z osiedla, chyba najprościej to przedłużenie Orawskiej pod wiadukt i dalej włączenie do Weigla, inne soedila jak choćby okolice Wietrznej mają wiele dróg wyjazdowych, na Ołaszynie z jakiegoś powodu promuje się zakazy wjazdu, zaślepianie i wpuszczanie wszystkich w jedną nitkę drogową. Druga droga to wydłużona Iwaszkiewicza do Buforowej, wzdłuż Grota, Brylantowej mieszka mnóstwo ludzi.
150	J/W
151	Sensowne wydaje mi się jedynie poszerzenie wiaduktu kolejowego na wysokości ul. Przystankowej i pociągnięcie dwupasmowej drogi przynajmniej do ronda na Grota-Roweckiego. Idealnie aby powstała tam również choć jedna nitka dla tramwajów, mogłyby jeździć "na zakładkę". Dodatkowo wzniesienie przejazdów kolejowych ponad drogi - na ul. Zwycięskiej i Grota-Roweckiego. Co do Iwaszkiewicza - myślę że autobus łączący Grota z Kajdasza mógłby pomóc mieszkańcom, ale nie zgadzam się na Ruch aut przez zielony klin.
152	Brakuje ściezek rowerowych wzdłuż Grota-Roweckiego
153	Na skrzyżowaniu ulicy Borowskiej i Świeradowskiej powinien powstać węzeł przesiadkowy - osoby jadące z Tarnogaju lub Jagodna mogłyby przesiąść się w autobus do szpitala - po prostu przystanki byłyby naprzeciwko siebie.
154	Synchronizacja z komunikacją miejską w okolicach z większą ilością możliwych tras. Konkretnie chodzi mi o przystanek na ulicy Bardziej, częste jest, że autobus 110 wejdzie na przystanek, w momencie gdy tramwaj 16 odjeżdża, przez co trzeba czekać co najmniej następne 15min.
155	Przy przebudowie skrzyżowania Karkonoska/Zwycięska, należy uwzględnić możliwość budowy drugiego toru na LK285, w wariantach jedno- lub dwupoziomowym.



156	Udrożnienie sieci drogowej przez poprowadzenie przejezdnych dróg pod wiaduktem kolejowym z użyciem istniejących tam od dawna przepustów. Zatory drogowe, które stanowią istotę problemów komunikacyjnych południa Wrocławia, tworzą się ze względu na wąskie gardła w sieci drogowej - w tym przypadku chodzi o nasyp obwodnicy towarowej. Rozłożenie istniejącego ruchu na więcej dróg spowoduje zmniejszenie uciążliwości zatorów bądź ich zanik.
157	czy można wzdłuż kurpiów od strony Grota do Gałczyńskiego po stronie szkoły SP34 zrobić ciąg pieszo rowerowy? Dużo ludzi jeździ tam rowerami po wąskim chodniku, trudno się minąć z piszymi, tzn. piesi muszą ustąpić i zejść na trawę. W stronę Brylantowej jest naprawdę spore osiedle i dla dzieci byłoby to wygodne i bezpieczne dojechać rowerem do szkoły po szerokim trakcie.
158	Uważam że na skrzyżowaniu ulic Kutrzeby, Parafialnej i Strachowskiego powinno powstać rondo, ponieważ skrzyżowanie to jest zakorkowane a pojazd skręcający w lewo paraliżuje ruch na skrzyżowaniu.
159	- buspas na ulicy Borowskiej na odcinku od Jacka Kuronia do zwężenia przy szpitalu na Borowskiej. - światła, wstrzymujące pieszych, gdy jest zielone dla samochodów (całe cykle świetlne idą w gwizdek, również autobusy 113 i 112 nie mogą przejechać), bo jest ciągły ruch pieszych - przejście tuż przed skrzyżowaniem Borowskiej i Piłsudskiego, wyjazd w kierunku Stawowej - wstrzymanie pieszych, gdy jest zielone światło dla samochodów - wyjazd ze Zwycięskiej w Karkonoską, chodzi o przejście dla pieszych przy tej nowej inwestycji Apartamentowiec Triady - połączenie osiedla Rafin z Wyścigową - zmiana organizacji świetlnej na skrzyżowaniu Parafialna i Strachowskiego, wg mnie należałoby wydłużyć pas dla skręcających w prawo z Parafialnej w Strachowskiego, obecnie ruch idzie na wprost do



Wysokiej i całe cykle świetlne w prawo nie są obsługiwane, bo nie ma jak się dostać do tego pasa, a może zrobić inaczej kierunki, na wprost i w prawo żeby jechały z jednego pasa?

- zielona strzałka na skrzyżowaniu Kutrzeby i Strachowskiego (wyjazd od Kutrzeby)

- odwrócenie kierunku ruchu na Stajennej, byłaby alternatywa wydostania się na Bielany w lewo w wyścigową, chociaż na jakiś czas dopóki nie poprawi się torów na wyższy poziom

- zrobienie zielonej fali na Borowskiej za szpitalem, obecnie przy szpitalu mamy zielone światło, po to by być wstrzymanym od razu na skrzyżowaniu Borowska Świeradowska (również autobusy)

- połączenie Wojszyc i Ołtaszyna autobusem, który dowoziły pasażerów do węzła na Armii Krajowej, np. ulicą Terenową

- zrobienie wspólnego przystanku autobusowego do przesiadek 113 ze 127 i 144

- likwidacja hopek i wstrzymanie pieszych i rowerów światłami na przejściu Borowska Kukuczki, obecnie przejazd w tym miejscu można porównać do przekroczenia samochodem ulicy Oławskiej, odwróciło się pierwszeństwo

- połączenie ulicy Orawskiej i Weigla pod wiaduktem (chodzi o samochody)

- poszerzenie wąskiego chodnika i zrobienie ciągu pieszo rowerowego na Strachowskiego od kościoła aż do skrzyżowania z boiskiem na Strachowskiego/Zwycięska

- więcej miejsc dla młodzieży, mały skate park, boisko do kosza, drążki jak na wzgórzu Andersa, na Ołtaszynie i WOjszycach naprawdę jest mało miejsca dla dzieci i młodzieży

- ścieżka rowerowa idąca od Leroy merlin do ronda (chodzi o kompleks w Bielacnach wrocławskich łączący trasę rowerową z Kleciny do Auchan),



obecnie po zakupach w Bielanach Auchan trzeba rowerem objechać cały kompleks, by dojechać do ścieżki rowerowej

- lustro dla rowerów jadących od nasypu wzdłuż Kukuczki, po prawej stronie stoi jakaś zielona buda, nic nie widać jadących rowerów od Borowskiej do Grota, łatwo o kolizję
- asfalt na ścieżkach rowerowych wzdłuż wiśniowej, są tragiczne
- bus pasaży na Wiśniowej środkiem drogi
- połączenie samochodem pod wiaduktem od Pawiej do Gaju
- odsłepienie wszelkich celowo i sztucznie zaślepionych dróg, np wyjazd z Kosmicznej w Grota , np

Ulica Geotla z Kurpiów gdzie jeden mieszkaniec zrobił sobie prywatną drogę z drogi publicznej wstawiając słupki

- tramwaj od Bardzkiej do Granitowej ulica Terenową
- udrożnienie Agrestowej w miejscu torów kolejowych chociaż dla autobusów
- poprawa ścieżki rowerowej na zwycięskiej na wysokości trzech biurowców, z jakiegoś powodu ścieżka z dwukierunkowej zmienia się w jednokierunkową, wszyscy rowerzyści jadą wtedy chodnikiem. Można by zmienić miejsce w szeroki ciąg pieszo rowerowy, który łączyłby się z nową trasą pieszo rowerową wzdłuż Strachowskiego i całość łączyłaby się ze ścieżką na Parafialnej-wspólne przystanki 113 i 143 (przesiadka na tym samym przystanku)-zrobienie drogi, połączenie Iwaszkiewicza z buforowa i jakiś autobus puścić tam, który będzie często jeździł i dowoził pasażerów do tam na Jagodnie -zwieszenie liczby połączeń 113, jest ich za mało!!!, niech jeżdżą z szczytu co 5 minut. Zwiększenie liczby połączeń w weekend, dwa autobusy na godzinę by wydostać się z Wojszyc to za mało!, ten rozkład pamięta czasy sprzed 30 lat . Czy ktoś w ogóle widział jak rozbudowało się osiedle wzdłuż Grota? My wciąż mamy jedyny rzadko jeżdżący autobus 113. Nieprzewidywalny jeśli chodzi o rozkład. - zrobienie



	lewostronny z Parafialnej w Motylkową, za chwilę będzie tam sznur samochodów, jak wybuduje się osiedle na Orawskiej
160	Jeżeli na ul. Grota-Roweckiego ma się pojawić buspas to musi być on w obie strony bo droga korkuje się w obie strony (tak jak pisałem powyżej jest na to miejsce bo aktualnie pasy postojowe są po obu stronach jezdni). Proponowałbym testowo zamknięcie przejazdu kolejowego dla pojazdów samochodów w ciągu ul. Ołtaszyńskiej na linii 285 (ruch samochodowy na ul. Ołtaszyńskiej dozwolony do i od przejazdu kolejowego). Powstałby buspas którym mieszkańcy ołtaszyna mogliby się szybko dostać w okolice parku południowego. Samochody musiałyby objechać ten odcinek Zwycięską i Karkonoską, ale: -zmniejszyłby się ruch na rondzie od ul. Ołtaszyńskiej przez co ruch na ul. Zwycięskiej od Karkonoskiej byłby znacznie płynniejszy -lepsze wykorzystanie proponowanego wydłużenia prawoskrętu -brak potrzeby przebudowy ronda -mały koszt budowy takiego buspasa; Oczywiście taka propozycja wiązałaby się przeprojektowaniem sygnalizacji na skrzyżowaniu Zwycięska-Karkonoska ale koszty w każdej propozycji się pojawiają. Dodatkowo z uwagi na to że brak drogi rowerowej w ciągu ul. Ołtaszyńskiej (bo jej nie ma, bo jest strefa zamieszkania 30 km/h którą każdy przestrzega;)) można zostawić ruch rowerowy z autobusowym. Oczywiście w propozycjach brakuje tramwaju na ołtaszyn, bo przecież tory kolejowe, ale na jagodnie one już jakoś nie przeszkadzają żeby projektować tramwaj;
161	Pakiet dla Południa powinien zawierać, oprócz zaproponowanych działań, również koncepcję przebiegu i organizacji ruchu w ciągu ul. Buforowej już po wybudowaniu trasy autobusowej - w szczególności tzw.



	"starej Buforowej", w której przebiegu na znacznym odcinku znajduje się obecnie buspas oraz możliwe przebudowanie skrzyżowań, na których dochodzi do największej agregacji ruchu w ciągu ul. Buforowej, tj. na wysokości ul. Lutosławskiego oraz ul. Kajdasza. Warunki w obrębie tych skrzyżowań, w mojej ocenie, sprzyjają budowie skrzyżowań o ruchu okrężnym. Wstępna analiza własna pozwala mi przyjąć, że pomoże to w zwiększeniu płynności ruchu, zmniejszając tym samym emisję spalin oraz zmniejszy kolizyjność w tych miejscach. Kolejnym działaniem powinno być powstanie linii autobusowej obsługującej Południe Wrocławia. Jeżeli to autorzy mają na myśli w pkt. 11, to bardzo dobrze. Chciałbym jedynie doprecyzować własną opinię na ten temat. Uważam, że sensownym rozwiązaniem jest połączenie autobusowe obejmujące swym zasięgiem łącznie przynajmniej: Partynice, Ołtaszyn, Wojszyce, Jagodno, Brochów, Bieńkowice, Księżę Małe/Wielkie. W ten sposób uniknie się głównie promienistego, obecnie, charakteru połączeń, gdzie mieszkańcy w/w osiedli muszą zazwyczaj jechać do centrum miasta, by ponownie przesiadać się na linię autobusową/tramwajową promieniście odchodzącą od centrum i wiodącą do sąsiedniego osiedla. Ponadto, koncepcja taka uwzględnia istnienie miejsc użyteczności publicznej, sklepów oraz możliwości dalszych przesiadek. Ostatnią kwestią jest przebieg łącznika wskazanego w pkt. 10. Działanie to powinno uwzględniać tzw. "Zielony Klin Południa Wrocławia". Mieszkańcy powinni wiedzieć czy proponowane działanie nie wpłynie ujemnie na projekt "Zielonego Klina". Działania te powinny się w planie znaleźć ze względu na systemowość rozwiązań oraz wnioski wskazane powyżej. Działania dotyczące ruchu, nigdy nie powinny być rozpatrywane punktowo, lecz całościowo.
162	Dobrze byłoby znaleźć choć trochę miejsca na ogólnodostępne miejsca parkingowe różnych miejscach na osiedlach.



163	Mozna poprowadzić krótszy odcinek nowej linii tramwajowej od petli na Klecinie wzdłuż rzeki Słęzy
164	1. Zwiększenie przepustowości nasypu kolejowego: 1a. Poprzez otworzenie dla ruchu samochodowego istniejących przejazdów pod nasypem, tj.: przejazdów na ulicach Pawiej oraz Orawskiej 1b. Poprzez poszerzenie wiaduktu na ulicy Grota - Roweckiego, co pozwoli na budowę dwóch pasów ruchu w obie strony - obecnie zaproponowane rozwiązanie z buspasem kończącym się sygnalizacją świetlną spowoduje jeszcze większe korki na Grota - Roweckiego, co z kolei będzie skutkowało częstszym zakorkowaniem ronda Ojca Pio. To zaś wpłynie na jeszcze większe opóźnienia komunikacji miejskiej. Tym sposobem buspas nie zachęci nikogo do jazdy 1c. Przed przebudową wiaduktu należy jak najszybciej usunąć zamontowane niezgodnie z prawem progi zwalniające na skrzyżowaniu Borowska - Kukuczki, które są główną przyczyną korków na ulicy Grota - Roweckiego. Jednocześnie należałoby wybudować drogę dla rowerów aż do skrzyżowania z sygnalizacją świetlną tj. Borowska - Długopolska. 2. Zwiększenie przepustowości wyjazdu z ulicy Zwycięskiej na ulicę Karkonoską - padło już wiele przykładów, jak tę sytuację można rozwiązać. Potrzeba jeszcze tylko chęci ze strony urzędu
165	
166	Należy uzupełnić siatkę ulic o budowę brakującego odcinka ul. Kukuczki (do ul. Strońskiej) i Pawiej (do ul. Kukuczki), by utworzyć alternatywne połączenia na osiedlu Gaj/Wojszyce.
167	Wydłużenie TAT powinno nastąpić do Iwin - do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, a nawet do linii kolejowej i tam wybudować nowy przystanek kolejowy, by więcej osób było w zasięgu i obsłużyć przystanki, których



	obecny plan nie przewiduje oraz zachęcić mieszkańców gmin ościennych (utworzenie P&R).
168	Pakiet dla Południa powinien zawierać połączenie linii tramwajowej na Klecinę w zmodyfikowanej formie, tak, aby tak aby linia po przystanku Dożynkowa i przekroczeniu mostu, biegła wzdłuż rzeki Ślęzy aż do Pętli Klecina. To pętla tramwajowa jest węzłem komunikacyjny i tam linie powinny się łączyć.
169	Potrzebne są dwie rzeczy do zrobienia na już. Przebudowa skrzyżowania ul. Karkonoskiej z ul. Zwycięską dla usprawnienia wjazdu do miasta. Drugim rozwiązaniem jest priorytetowe poszerzenie wschodniej obwodnicy Wrocławia do dwóch pasów, bo już w trakcie budowy było wiadome, że jednopasmowa obwodnica będzie stała w zatorach i tak jest. Potrzebne jest stworzenie tam również bezkolizyjnych skrzyżowań, co usprawni ruch i pomoże odciążyć realnie południową część miasta.
170	
171	Plan przecięcia torów tramwajowych z ulicą w planowanym na 2032 rok przedłużeniu tramwaju do Wysokiej.
172	Dodajcie linie małych busów które będą dowozić ludzi z okolicznych ulic/osiedli do głównej ulicy Buforowej. Z ulicy Sygnałowej ja mam 20min spaceru do Buforowej - za długo, więc wsiadam w samochód. Inni tu myślą podobnie. Do Konduktorskiej mam 10min spaceru ale tam 133 tkwi w tym samym korku co reszta samochodów (rano 20-30min zajmuje przedostanie się przez Konduktorska) , czasem na poranny kurs o 8:28 133 nie przyjeżdża w ogóle i wtedy muszę czekać do 8:56.. Przecież tak się nie da na codzień jeździć do miasta. Także potrzebne jest też jakieś rozwiązanie na ul. Konduktorskiej - np osobny pas autobusowy.
173	Ul., Schuberta to wąska droga osiedlowa, nie przystosowana do ruchu, jaki odbywa się na niej w chwili obecnej. Wiele osób z końca osiedla lub



ościennych gminu, zrobiło sobie z niej obwodnicę i alternatywę dla ul. Buforowej. Osoby mieszkające przy tej ulicy (m.in domki jednorodzinne, szeregówki), mają kłopot by wyjechać ze swojej posesji. Samochody w godzinach szczytu mijają się na lusterka i wręcz przejeżdżają po ramieniu, stopach pieszych - przy ulicy nie ma pobocza (brak miejsca na chodnik na długim odcinku). Na osiedlu mieszka dużo młodych rodzin z dziećmi. Dzieci poruszające się tą ulicą (spacerujące, przemieszczające z domu do szkoły, przedszkola, na plac zabaw, do biblioteki, parku, kościoła, sklepu), są zagrożone. Na własnym osiedlu nie mają możliwości bezpiecznego poruszania się. Każdego dnia jestem świadkiem wielu niebezpiecznych zdarzeń i zachowań, zwłaszcza kierowców, którym spieszy się do pracy lub w drodze powrotnej do domu. Kierowcy często zajeżdżają autami pod samą furtkę posesji, na krawężniki, by minąć się z innym kierowcą i nie są w stanie dostrzec dzieci wychodzących z posesji do szkoły). Mieszkańcy na rowerach, dzieci na hulajnogach, czy też piesi wielokrotnie zmuszeni są (zima błoto, kałuże) schodzić na krawężniki, by auta nie przejechały po stopach. Sytuacja jest zwłaszcza trudna w obrębie Przedszkola Kinder Jagodno i przy zwężeniu, na mostku. Rodzice przyjeżdżający po dzieci dodatkowo blokują ten "duży ruch", piesi nie mogą przejść). Apeluję o "spowolnienie ruchu" na tej ulicy, aby przywrócić jej osiedlowy charakter i by nie była obwodnica ulicy Buforowej. Warto pomyśleć o stworzeniu pobocza, gdzie to tylko możliwe i ustawienie znaków ograniczających prędkość. jasno wskazujących pierwszeństwo przejazdu (mostek). Może warto wprowadzić zakazu ruchu, który nie dotyczyłby tylko mieszkańców na tym odcinku, albo jednego kierunku jazdy dla tej największej części (z możliwością przejazdu dla osób z okolicznych posesji). Proszę o uwzględnienie tego przy dokonywaniu / wybieraniu rozwiązań dla tej części miasta i osiedla.



174	Projekt powinien wspierać bardziej mieszkańców południowej części a nie mieszkańców gmin ościennych.
175	1. Przy ul. Lutosławskiego/Asfaltowej/Parafialnej wybudowano przystanki, natomiast brak jest tam normalnej linii autobusowej, która powinna stąd kursować do centrum. Linia kursująca tamtędy jest mało użyteczna. Kursuje w ograniczonych godzinach, na niewłaściwej trasie (tylko Szkoła Asfaltowa - Jagodno) i nie kursuje w weekendy. Mogłaby to być np. linia z Ołtaszyna, przez Parafialną, Asfaltową, Lutosławskiego i dalej buspasem z Jagodna do centrum. Obecnie mieszkańcy ul. Smardzowskiej, Klasztornej - gdzie są spore osiedla, są wykluczone komunikacyjnie i zmuszone do korzystania np. z samochodów. Odległość do przystanku, z którego kursuje "normalna" linia to ponad 1km. Warto, by mieszkańcy tej części Wojszyc mogli zrezygnować z samochodów, jeśli chodzi o dojazdy do pracy, czy np. weekendowe przejazdy do centrum.. Obecnie to niemożliwe. 2. Przy okazji przebudowy ul. Pawiej należy uwzględnić jej połączenie z ul. Jasienicy - alternatywne połączenie do kościoła, poczty, sklepów, z ominięciem Ronda Bednarza. 3. Należy pomyśleć nad przebudową skrzyżowania ul. Kukuczki z ul. Borowską. Moim zdaniem potrzebne są tam światła, ponieważ tworzą się tam ogromne korki, ze względu na przejeżdżających wciąż przez jezdnię rowerzystów. Za tym skrzyżowaniem ruch jest już płynny. 4. Należy utworzyć jezdnię asfaltową w ciągu ul. Koszyckiej jako alternatywę dla al. Armii Krajowej i ul. Zwycięskiej, które są od siebie oddalone o 3 km (!) z brakiem jakiegokolwiek połączenia wschód-zachód pomiędzy nimi. Alternatywnie należy poszerzyć ul. Zwycięską do 2 pasów w każdym kierunku. 5. Należy poszerzyć ul. Grota Roweckiego od Ronda Bednarza do ul. Borowskiej.



	6. Należy poszerzyć ul. Terenową i zlikwidować część progów zwalniających. 7. Należy utworzyć sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Grota Roweckiego z ul. Przystankową.
176	Wymagana jest budowa dużego Przedszkola Publicznego na ul. Strawińskiego na Jagodnie w rezerwie terenowej. W chwili obecnej W ZSP11 w tym roku przyjęto ok. 50 przedszkolaków z rocznika 2021. To kropla w morzu potrzeb Jagodna. Rodzice z których duża część pracując w trybie Home Office, mogłaby wcale nie wyjeżdżać rano z Jagodna w związku z brakiem przedszkola na Jagodnie wciąż będą wzmaczać ruch kołowy i wozić dzieci na Wojszyce, Gaj, Brochów, Tarnogaj i generować korki. Konieczna jest budowa Szkoły Podstawowej w południowej części JAgodna. Osiedle się wciąż rozbudowuje, a odległość z ulic Vivaldiego, Szuberta, Wagnera do ZSP na Asfaltowej jest bardzo duża. Młodsze dzieci również są dowożone przez rodziców co wzmacnia ruch kołowy w godzinach szczytu i generuje korki.
177	Grota-Roweckiego powinna być dwupasmowa w każdym kierunku od Szpitala na Borowskiej do Kurpiów na Ołtaszynie - osiedla w tym rejonie są rozbudowywane a nadal jest dużo ziemi pod zabudowę, więc patrząc przyszłościowo koniecznie trzeba zwiększyć przepustowość tej drogi; światła na żądanie są niezdędne na przejściu dla pieszych i przejeździe rowerowym przy przystanku na Borowska/Kukuczki - to w tym miejscu są generowane korki w obie strony, takie rozwiązania działają np na Armii Krajowej / Krynicka ; wjazd a zwłaszcza wyjazd z ul.Kukuczki w lewoskręcie spowalnia i zatrzymuje ruch pojazdów to miejsce powinno być szczególnie inaczej rozwiązane
178	do tego zmiana ruchu na Ratajów - to jest droga do szkoły a tam idzie cały ruch samochodowy z i do osiedla.



179	Proponuję zmienić organizację ruchu na ul. Borowskiej. Od ul. Przestrzennej do ul. Glinianej dopuścić w kierunku centrum tylko ruch autobusów. Ruch samochodów osobowych od południa dopuścić tylko do ul. Przestrzennej (z wjazdem na parking aquaparku)). Zasadniczy ruch samochodów osobowych do centrum przenieść na ul. Ślężną. Przy wydłużeniu zielonego światła na skrzyżowaniu ul. Ślężnej i Borowskiej (od Ślężnej) straty dla samochodów byłyby małe, a przejazd autobusami stałby się bezproblemowy i przyciągnąłby wiele osób teraz jeżdżących samochodami. W przeciwnym kierunku warto zostawić sytuację mniej więcej w obecnym kształcie.
180	bez tramwaju na Ołtaszyn to nie jest poważna propozycja, a raczej mikro usprawnienia.
181	Problemem na Jagodnie jest to że autobusy Lini 110 oraz 145 mają długie trasy i często przyjeżdżają spóźnione. Zaobserwowałam, że dużo osób przesiada się na ul. Morwowej na tramwaj. Proponuję, krótsza trasę autobusowa w godzinach szczytu komunikacyjnego lwiny rondo - Gaj pętla. Dużo osób dowozi dzieci do przedszkola na ul. Radkowskiej oraz szkoły przy Kłodzkiej.
182	Rozbudowa ulicy Buforowej na Jagodnie, estakada na skrzyżowaniu Zwycięskiej i Karkonoskiej. Tu są główne problemy korków.
183	Zabrakło dwóch rzeczy: 1. modyfikacja ronda Bednarza, w taki sposób, aby poszerzyć wjazd na rondo od strony centrum na południe do dwóch pasów. Prawy pas (turbinowy) tylko do skrętu w prawo, lewy do jazdy na wprost i skrętu w lewo. Połowa tego ruchu to tranzyt w okolice Zwycięskiej, Wysokiej i Karwian, bo znacząco rozładowałoby to korek. 2. Wykorzystanie rezerwy pod pas drogowy przy Biedronce na ul. Parafialnej, bo już teraz auta, które na skrzyżowaniu ul. Strachowskiego i



	Parafialnej w stronę Kutrzeby i Wysokiej stoją powyżej pasa do jazdy prosto i blokują prawoskręt w stronę ul. Zwycięskiej.
184	Tak. Drogi powinny być proste i bezpieczne. Jak to jest, że wschodnia nowa obwodnica ma tyle ograniczeń prędkości poniżej 40 km/h, przez co ruch nie jest płynny i bezpieczny. Cześć wybudowana (do Siechnic) wcześniej jest bardziej przemyślana pod względem ekologii i bezpieczeństwa. Kiedy mieszkańcy odzyskają ulice. Kiedy ulica Orawska i Spiska będą dostępne dla każdego a nie tylko dla rowerów? I kto zgodził się by ulica Buforowa była tak fatalnie przebudowana, jakby auto był pod wpływem jakiś środków? Efekt sztucznie tworzone korki.
185	Brak dodatkowych propozycji
186	Miasto powinno już teraz podjąć działania związane ze zmianą statusu ul. Powstańców Śląskich i KARKONOSKIEJ z drogi krajowej na niższą kategorię. To Borek i Krzyki stały się osiedlami tranzytowymi. Osiadła te powinny zostać objęte strefa płatnego parkowania, ponieważ obecne rozwiązania powodują, że stały się parkingiem dla dojeżdżających spod Wrocławia do centrum. Jednocześnie ulice Powstańców Śląskich powinny zostać uzupełnione o przewężenia, progi zwalniające, alezy także przywrócić pieszym i rowerzystom zabrany im pod lewoskręt fragment oddzielający pasy ruchu Powstańców Śląskich, dla skręcających w Hallera. Został on zbudowany w czasie, kiedy z lewoskrętu z braku alternatywy korzystały ciężarówki, po otwarciu AOW nie jest już potrzebny. Przy obecnym ruchu rowerowym fragment ten, przy przystanku tramwajowym, jest niebezpieczny dla rowerzystów i pieszych, którzy mają bardzo mało miejsca. Jednocześnie powinno zwiększyć się częstotliwość kursowania autobusów jeżdżących z Ołtaszyna i Wojszyc do centrum, wyznaczając nawet fragmentami ulicy zwycięskiej, tam, gdzie to możliwe , buspasy.



	Wszelkie działania powinny prowadzić do zachęcania do korzystania z innych niż prywatne samochody środków transportu. W innym przypadku wprowadzenie zmian poprawi sytuację chwilowo, doprowadzając do jej dalszego pogorszenia, co pokazuje przywołany kilkakrotnie przykład AOW.
187	Dodatkowe światła przed torami od strony Zwycięskiej w kierunku Karkonoskiej powodują utrudnienie w płynności ruchu, są źle zsynchronizowane ze światłami na skrzyżowaniu. Często żadne auto nie jest w stanie przejechać przez tory, bo świeci się czerwone, a za czerwonym polem nie stoi żadne auto, przez co po zapaleniu się zielonego mniej aut niż może przejeżdża przez skrzyżowanie
188	Przedłużenie ulicy Strawińskiego do ulicy Paderewskiego (stacja kolejowa Iwiny). Propozycje dla południa kompletnie pomijają kwestię istnienia stacji kolejowej Iwiny. Aktualnie dojazd i zarówno dojście do tej stacji jest utrudnione. Budowa łącznika pozwoli na dogodne dojście/dojazd do stacji z pętli TAT, a nawet przedłużenie linii komunikacji autobusowej do stacji Iwiny, zwiększając tym samym znaczenie kolei w systemie komunikacji miejskiej. Ponadto realizacja łącznika umożliwi dojazd do gminnej działki AR_2/32, wpływając pozytywnie jej wartość lub umożliwiając przeprowadzenie publicznej inwestycji na tej działce.
189	Buspas do końca Jagodna. Bądźcie mądrzy przed szkodą.
190	Bardzo proszę zróbcie to mądrze, logicznie i sensownie bez przepalania publicznych pieniędzy.
191	Ulica Jeździecka powinna stać się ulicą jednokierunkową na odcinku od skrzyżowania z Partynicką do Karkonoskiej - ruch jednokierunkowy powinien prowadzić od Partynickiej do Karkonoskiej.



	Ponadto należy rozważyć budowę estakady w ciągu al. Karkonoskiej nad skrzyżowaniem ze Zwycięską i Jeździecką. To właśnie na tym skrzyżowaniu generują się największe zatory na ul. Zwycięskiej. Ulica Jeździecka jest bardzo wąska, zaś nowe inwestycje doprowadzą w tym miejscu do całkowitego paraliżu komunikacyjnego z racji na bardzo słabą ofertę komunikacji zbiorowej w okolicy. Tylko ruch jednokierunkowy uratuje nowych mieszkańców od paraliżu, a nadto ograniczy tranzyt. Ponadto ograniczeniu ulegnie wtedy korek powstający na skrzyżowaniu Skrajnej i Przyjaźni.
192	Wyniesienie/schowanie linii kolejowej od Agrestowej do Zwycięskiej/Karkonoskiej włącznie. To jedyny sposób na naprawienie tego błędu, za chwilę składów na tej linii będzie mniej więcej 2x więcej a już mamy paraliż. Pociągi mogłyby się także zatrzymywać na Partynicach i Wojszycach za każdym razem aby ludzie się przyzwyczaili do nowego środka transportu - w tej chwili jest to idiotyzm kompletny - blokada osiedli, które nawet nie mogą skorzystać z tego (bądź co bądź fantastycznego) środka transportu. Dokładanie kolejnych "osiedli" bez możliwości przemieszczania się typu kolej/tramwaj jest kolejnym tematem do rozwiązania.
193	Zielona fala z prędkością minimum 70km/h dla kierowców wszystkich pojazdów przez Jagodno z doprowadzeniem ruchu na 2 pasy w każdą stronę do autostrady
194	Brakuje stojaków na rowery przy przystankach autobusowych, np. przy ul. Działkowej na Gaju czy Malinowskiego n Jagodnie. Przynajmniej 2 stojaki powinny być na każdym przystanku. Możliwość pozostawienia roweru na przystanku i kontynuowaniu podróży autobusem/tramwajem skłoniłoby więcej osób do pozostawienia samochodu w domu . Nowe osiedla na Wojszycach



	oddalone są od przystanku ok 1 km, w takim wypadku należy stworzyć dogodne połączenie dla podróży rowerem i mpk.
195	optymalizację czasu blokad przejazdów przy 14 przez pociągi alternatywne drogi dojazdowe poza Wrocław / do Wrocławia
196	1. Zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych linii 145 oraz 110 w weekendy. 2. Likwidacja linii 310 oraz zastąpienie ją linią, która będzie kursowała do centrum. Pozwoli to ulepszyć ofertę komunikacyjną na osiedle. Obecnie autobusy linii 310 przez większość czasu są puste. 3. Jak najszybsza rozbudowa ul. Buforowej do standardu dwóch pasów w każdą stronę od ul. Konduktorskiej do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (Iwiny-Rondo). 4. Rozpoczęcie projektowania linii tramwajowej w maju - zgodnie z obietnicą prezydenta J. Sutryka. 5. Budowa zatok postojowych na ulicach osiedlowych po wschodniej stronie ul. Buforowej. Obecna sytuacja z zaparkowanymi autami jest patologiczna. Budowa zatok pozwoli udrożnić wszystkie drogi i zdecydowanie usprawni ruch na osiedlu Jagodno. 6. Wydłużenie trasy autobusu linii K do nowo budowanej pętli Jagodno.
197	Propozycja nowych linii autobusowych dla Jagodna: Trasa autobusowa, która powstaje wzdłuż ulic Bardziej i Buforowej ma za zadanie przyspieszyć i usprawnić ruch autobusów w celu sprawnej obsługi mieszkańców Jagodna i Wojszyc. Jednak z uwagi na to, że obecne linie autobusowe mają dość długie trasy (np 110 do Galerii Dominikańskiej, a 145 do Sępolna) to autobusy i tak utkną w korkach na tej części trasy, gdzie buspasy się już kończą (np 110 ma buspas aż do dworca, ale niestety spowalniają ją korki od dworca do galerii, czyli na bardzo krótkim odcinku trasy). Dlatego oprócz istniejących linii powinna powstać jedna krótka linia autobusowa z nowej pętli na Kajdasza do pętli na Gaju.



	Byłaby to linia, która w całości poruszałaby się po buspasie, dlatego ryzyko opóźnień spowodowanych zatorami byłoby minimalne. W ten sposób, taka niezawodna i szybka linia umożliwiłaby bezproblemowe dotarcie do węzła przesiadkowego w okolicy skrzyżowania Bardzka / Świeradowska.
198	
199	Zwiększyć częstotliwość linii 112, 113 oraz wymienić tabor autobusów na Mercedesy wyposażone w sprawną klimatyzację. Wydłużyć linie N do pętli na Zwycięskiej przez ul. Borowska Armii Krajowej Ślężną Ołtaszyńska
200	Przejście dla pieszych oraz przejazd rowerowy na skrzyżowaniu grota Roweckiego z ulicą Kukuczki. w tym momencie mamy non stop sytuacje w godzinach szczytu że samochody muszą co drugi praktycznie ustępować miejsca przechodzącej osobie po pasach bądź przejeżdżającemu rowerowi. Po minięciu tego przejścia w wielu przypadkach zwłaszcza w porannych korkach i drodze do centrum ruch już jest płynny aż do skrzyżowania z aleją wiśniową. W związku z powyższym proponowanym rozwiązaniem w tym przypadku byłaby sygnalizacja świetlna w tym miejscu a nie na skrzyżowaniu z ulicą przystankową. Rozumiem priorytetyzację ruchu dla pieszych i rowerów natomiast w tym przypadku nic by się nie stało żadnej ze strony jeżeli przejście na przejście dla pieszych zielone światło zapalałoby się na przykład co minutę na 15 sekund pozwoliłoby to w całości aby wszystkie rowery i piesi przeszli na drugą stronę bądź przejechali natomiast przez pozostałą minutę mielibyśmy płynny ruch samochodów od południa Wrocławia do centrum co zdecydowanie odkorkowałoby ulicę grota Roweckiego i przystankową. jako osoba która jeździ tą drogą codziennie rano do centrum miałem kilkakrotnie do czynienia z sytuacją w której na omawianym przejściu i przejeździe nie było żadnego pieszego czy



	roweru i spowodowało to wtedy sytuacje że ruch na ulicy grota Roweckiego i przystankowej poruszał się systematycznie i w przyspieszonym tempie co powodowało że nie było konieczności co chwilę zatrzymywania się i przepuszczenia jakiejś osoby na wskazanym przejściu. Dzięki temu czas przejazdu nawet na ostatnim odcinku do tego miejsca był 2-3 krotnie krotszy. Myślę że wskazane tutaj rozwiązanie mogłoby być w dłuższym okresie czasu (np 2 tygodnie do miesiąca) przetestowane poprzez postawienie tymczasowej sygnalizacji i na w tym miejscu i na podstawie tego moglibyśmy wyciągnąć wnioski i sprawdzić czy rzeczywiście pomoże to upłynnić ruch w tym miejscu.
201	
202	Na Jagodnie poza główną ulicą Buforową powinny być drożne ulice do obsługi ruchu lokalnego: Drabika i Kajdasza na zachodzie (notorycznie zastawiane przez auta) oraz Shuberta na wschodzie (za wąska, bez chodników).
203	1. Problem szczególny dla południa miasta (a ogólny dla jego całości) to źle ustawiane cykle świateł na skrzyżowaniach z przejściami dla pieszych. Niemal zawsze są skonfigurowane wyłącznie pod efektywny ruch samochodowy. Obecność w cyklu zielonego dla pieszych niekiedy wydaje się wynikać wyłącznie z przepisów, które definiują minimalną wymaganą ilość tego czasu dla nich. Przykłady to skrzyżowanie Armii Krajowej i Bardzkiej, czy świeżo wyremontowane skrzyżowanie Armii Krajowej i Krakowskiej. Wstyd. Czemu powinno to być w planie? Spacer, to spośród wszystkich rozwiązań bardziej ekonomicznych od samochodów jadących do centrum miasta, również ten najbardziej ekologiczny, nieprawdaż? 2. Kiepska dostępność Parku Wschodniego (mimo nazwy jest to zdecydowanie południe miasta). Mamy tam albo nieszczęsne przedzieranie się przez źle ustawioną sygnalizację na przejściach dla



pieszych na wysokości przystanku Armii Krajowej, albo wybitnie niebezpieczne przejście na wysokości przystanku Park Wschodni (przejście przez 4 pasy, gdzie ciasnota pasów powoduje niską widoczność, gdzie przez przyzwyczajenia (?) kierowcy chętnie jeżdżą powyżej ograniczeń prędkości). Następnie mamy tam super wąski i od bardzo dawna nieremontowany "chodnik", na którym w dodatku niemal zawsze trzeba się przeciskać między rowerzystami (nie powinno tak być, ale też jakbym był rowerzystą ceniącym swoje życie, w tamtym miejscu jeźdźnią bym nie jeździł). Na koniec dojście do parku to konieczność spaceru przez dojazd do parkingu.

Powtórzę, dla dramaturgii: jedyny sposób, by dojść do parku, gdzie się CHODZI na SPACER, to pójście DOJAZDEM do PARKINGU.

(odbywa się to oczywiście w atmosferze wyraźnego zniecierpliwienia kierowców)

Czemu powinno być w planie? Bo w tym momencie nawet miejsce rekreacji bez auta jest tak przygotowane, że priorytet mają zmotoryzowani. Nie odważyłbym się żadnej rodzinie z małymi dziećmi zaproponować tam rodzinnego spaceru, jeśli nie zakładałby on dojazdu tam autem.

3. Niechęć / niezdolność / niedostrzeganie potrzeby ze strony miasta, by regulować inwestycje deweloperskie. Miasto powinno dużo więcej energii poświęcać na problem zawłaszczania istniejących szlaków komunikacyjnych przed deweloperką zamykającą się za płotem. Kwestie takie jak przewidywana liczba parkingów na mieszkańca podlega konsultacjom, jednak w praktyce zasady konsultacji są zupełnie niejasne, a odrzucanie wniosków interesariuszy w zasadzie nieprzewidywalne.

Czemu powinno to być w planie? Liczby samochodów nie zmniejszy się przez samo ograniczenie zakładanej liczby miejsc parkingowych. Wiele z inwestycji deweloperskich nie oferuje nic w zamian. Jeśli do tej pory miasto nie wymagało tego od deweloperów, najwyższy czas zmienić



podejście. A wszędzie tam, gdzie deweloperka już stoi od lat, należy w pierwszej kolejności zacząć stawiać miejskie zabezpieczone parkingi rowerowe (zabezpieczone przed warunkami atmosferycznymi i przed kradzieżą).

4. Nagłe urwanie się ścieżki rowerowej na wysokości poczty przy ulicy Tarnogajskiej. Nie ma ścieżki, jest za to parking z sześciobocznych peerelowskich kostek, na których można zęby sobie wybić. Jezdnia obok, to jednopasmowa droga bez pobocza, czyli żadna alternatywa (szczególnie w godzinach szczytu). Braków lub zaniedbań w tym obszarze można wymienić więcej. Dokładnie już miejsca nie pamiętam, ale na Partynicach szedłem raz na spacer i doszedłem do nowego przystanku autobusowego. Przystankowi towarzyszyła ścieżka rowerowa. TYLKO PRZYSTANKOWI, tj. na drodze przez żadnych skrzyżowań i rozgałęzień zaczyna się nagle z... nie powiem czego ścieżka rowerowa, po czym 30 m dalej się kończy, wraz z końcem przystanku.

Czemu powinno znaleźć się w planie? Bezpieczne, szybkie i zadbane ścieżki rowerowe są koniecznym składnikiem zrównoważonego systemu komunikacji.

5. Rozpadająca się infrastruktura tramwajowa. Na ulicy Glinianej jakość infrastruktury to tykająca bomba. Tory tam położone zostały na betonowych płytach, które teraz już są tak wyrobione, że niekiedy między dwiema sąsiednimi płytami jest 10-20 cm różnicy wysokości ich płaszczyzny. Niewiele lepiej to wygląda w okolicy przystanku Kamienna. Czemu powinno to być w planie? Tramwaje już są, tylko więcej jest chyba o nowych inwestycjach, a mniej o utrzymaniu istniejącej infrastruktury.

6. Rower miejski nie jest realną alternatywą dla auta. W sposobie funkcjonowania tego przedsięwzięcia widać brak zaangażowania i niską jakość obsługi klienta. Fundusze przeznaczone na dofinansowanie tej inicjatywy powinny iść do wielu spółek, a nie jednej. W tym momencie nosi to znamiona monopolu, gdzie, choć cena jest obniżona, jakość usług



	cechuje typowy monopol. "po co się starać, jeśli klienci i tak nie mają wyjścia?". Z własnego doświadczenia wiem, jak wygląda próba kontaktu z obsługą klienta. czemu powinno to być w planie? analogicznie do budowy i utrzymania ścieżek rowerowych
204	Modernizacja wiaduktu na Gazowej - to skandal, że 3 osiedla nie mają możliwości bezpiecznego skomunikowania się ze sobą ruchem pieszym/rowerowym.
205	Powinna zostać podjęta decyzja i od razu zaprojektowana trasa tramwajowa na ulicy Gajowickiej a docelowo Racławickiej gdyż tylko budowa z torowiskiem umożliwi uzyskanie środków z Unii Europejskiej i przebudowę jak np. 5 lat temu ulicy Hubskiej(byla poniemiecka kostka a jest równy asfalt, chodniki, torowisko). Koszt projektowania to koło 5% kosztów inwestycji. Bez zmiany , mimo, że były konsultacje w 2020 , sytuacja nie zmieni się. Należy zmienić układ i siatkę połączeń autobusowych w południowej (i nie tylko) części miasta np. absurdalny przebieg linii pospiesznej (teoretycznie powinna jechać krótko, prosto) czyli ulicą Gajowicką (od centrum), dalej Racławicką aż do Awicenny lub do Tynieckiej a nie kluczyć. Należy uprościć liczbę połączeń zwiększając takt. Zmiana innych tras 125 BROCHÓW - obecna trasa - Solskiego - Wiejska - Mokronoska - Awicenny - POCZTA POLSKA 132 KROMERA - obecna trasa - Awicenny - Wiejska - Aleja Piastów - RACŁAWICKA Wszystkie powyższe linie powinny mieć częstotliwość przynajmniej co 15 minut w dzień roboczy, co 30 w dni wolne



	KMINKOWA - obecna trasa - FAT - Hallera - Aleja Pracy - Inżynierska - Krucza - Zaporoska - Kamienna - Borowska - Armii Krajowej - Tarnogajska - TARNOGAJ Jeśli ma być inna linia na Aleje Wielkiej Wyspy to kolejna, gdyż tak długa nie buduje zaufania a linia 143 notuje opóźnienia.
206	* dwupasmowa jezdnia na Grota Roweckiego od wiaduktu przy przystankowej do ronda wschodniej obwodnicy * droga do szkoły ul.Ratajów wymaga przebudowy i zapewnienia bezpieczeństwa pieszym
207	Mieszkam na osiedlu Wojszyce ul.Będzińska od lat 50tych XX wieku. W latach 70tych dojazd komunikacją miejską (autobus + tramwaj) na uczelnię na pl. Grunwaldzki zajmował 35 minut, dzisiaj w tym czasie nie dojedzie się nawet do Dworca Głównego. Założenia tzw „Pakietu dla Południa” niewłaściwie identyfikują problem i przyczyny zatorów komunikacyjnych. Wąskim gardłem tej trasy (patrzac od skrzyżowania Grota-Roweckiego / P.Jasienicy w kierunku centrum miasta) poza jednym pasem drogi w każdą stronę jest skrzyżowanie Borowska / Kukuczki i przejście dla pieszych z przejazdem rowerowym przy tym skrzyżowaniu. Usprawnienie przejazdu samochodów i autobusów w tym miejscu jest kluczowe do odblokowania i upłynnienia ruchu na Borowskiej i Grota-Roweckiego. Dlatego wnioskuję o zainstalowanie świateł na żądanie regulujących ruchem właśnie na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu Borowska/Kukuczki. Podobne światła są zainstalowane na bardzo ruchliwej trasie Al.Armii Krajowej przy skrzyżowaniu z Krynicką i świetnie się sprawdzają regulując zarówno intensywny ruch pieszych jak i pojazdów. Jednocześnie z zainstalowaniem tych świateł należy



	zlikwidować „hopki” spowalniacze na drodze przed przejściem dla pieszych. Buspas w jedną stronę - NIE Zbudowanie buspasa i to w jedną stronę nie zachęci zmotoryzowanych do korzystania z autobusów, ich ilość jest ograniczona, są mocno zatłoczone. Należy docelowo wzdłuż Grota Roweckiego rozszerzyć drogę do dwóch pasów w każdą stronę. Tylko takie rozwiązanie skutecznie upłynni ruch na tej trasie zwłaszcza, że w tym rejonie nadal są budowane nowe bloki, osiedla więc ruch się będzie zwiększał. Przejazd kolejowy na Grota Roweckiego nie blokuje ruchu samochodów, jest zamykany dwa razy na godzinę po dwie minuty za każdym razem. Czyli prawie tak jakby się stało na skrzyżowaniu na czerwonym świetle. To nie zakłóca płynności przejazdu. Tramwaj i przedłużenie pod szpital na Borowskiej będzie musiał w którymś miejscu przeciąć ul Borowską czyli będzie to kolejne zakłócenie dla płynności przejazdu kołowego po Borowskiej w obie strony. Koszty takiej inwestycji są niewspółmiernie wysokie do oczekiwanych korzyści. „budowa torów tramwajowych z Gaju do szpitala przy ul. Borowskiej, połączona z budową parkingu Parkuj i jedź (P&R) za szpitalem,” a wjazd i wyjazd na ten parking to kolejne zakłócenie w płynności przejazdu dla pozostałych samochodów i to w miejscu, w którym już teraz jest wąskie gardło przejazdu
208	Na pewno trzeba rozważyć zwiększenie ilości kursów autobusu 110 na Jagodno. Aktualnie powrót na Jagodno w godzinach wieczornych jest uciążliwy przez to, że autobus często nie przyjeżdża w ogóle, albo spóźniony, i prawie zawsze przepełniony. 2 autobusy na godzinę z tych okolic to zdecydowanie za mało. Alternatywne połączenie, 145, odjeżdża z przystanku 250m dalej i ma często te same problemy.



209	Budowa łącznicy tramwajowej pętli Krzyki i pętli Park Południowy. W przypadku wykolejenia, czy usterki tramwaju, taka łącznica pozwoliłaby utrzymać ruch przynajmniej jednokierunkowo z objazdem tylko w drugim kierunku (jak na Grabiszyńskiej i Powstańców Śląskich lub Pomorskiej i Trzebnickiej). Po ew. budowie trasy na Ołtaszyn i do Wysokiej, byłoby to jeszcze ważniejsze i potencjalnie pozwoliło odciążyć linie 113 i 112.
210	Konieczne jest przebudowanie Buforowej na dwie jezdnie po dwa pasy. Konieczne jest poustawianie zakazu postoju na m. in. na ulicy Drabika w całej jej długości, bo wiecznie się korkuje, nie można przejechać. Konieczne jest wydzielenie miejsc parkingowych dla gości w miejscach nieutrudniających ruchu.
211	Jak wyżej, absolutny priorytet na całym problemowym obszarze dla komunikacji miejskiej, brakuje wyraźnej analizy dlaczego w krótko i średniookresowym odcinku czasu tramwaj ma być lepszym rozwiązaniem niż autobus z buspasem. Brakuje analizy dalszego rozwoju zabudowy Ołtaszyna, Wojszyc i Jagodna a także ościennych gmin. Obszar ten sprawia wrażenie absolutnie chaotycznego i mógłby służyć jako przykład dla studentów zagospodarowania przestrzennego jak nie powinno się budować



Załącznik nr 3 – Notatki z konsultacji z dziećmi i młodzieżą

Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 25, ul. Asfaltowa 6

data: 27.05.2024

udział wzięło: 7 osób

- przy ul. Buforowej jeździ się niewygodnie rowerem oraz na rolkach, ponieważ na drodze jest piach i żwir
- ul. Buforowa powinna być poszerzona
- ul. Pawia powinna być przedłużona i powinien powstać wiadukt kolejowy do Kukuczki
- na Jagodnie nie powinno powstawać tyle bloków („dla nas jest tu już tłoczno... byle te kolejne bloki się wybudowały za 10 lat, kiedy nas już tu nie będzie”)
- przy ul. Vivaldiego są wyłączone auta – jest to korzystne dla aut, ale dla pieszych już nie
- światła dla pieszych są za krótkie w następujących miejscach: ul. Sarniej k. Biedronki, Buforowa k. Lidla, ul. Konduktorska w stronę Brochowa
- autobus linii 310 powinien mieć preferowany wjazd w ulicę Lutosławskiego (od przystanku Malinowskiego) – obecnie czeka za długo, ponieważ najpierw wyjeżdżają auta z Lutosławskiego
- ul. Asfaltowa/ Lutosławskiego jest pod górkę w stronę Buforowej i ciężko tam jechać na rolkach
- na uliczkach osiedlowych auta często parkują tak, że ciężko przejechać na rowerze np. na ul. Drabika zastawiają jeden pas, wjeżdżają na trawnik.



- Kajdasza / Vivaldiego to niebezpieczna droga bez pasów
- na Jagodnie brakuje miejsc parkingowych
- przy szkole na Asfaltowej brakuje miejsc parkingowych – auta stoją na drodze rowerowej, a na parkingu kiss & ride stoją cały dzień – parkingi powinny być większe (można na niego wykorzystać kawałek pola za szkołą)
- autobusy wycieczkowe blokują całą ulicę – 310 nie jest w stanie wyminąć takiego autobusu
- przystanek autobusowy Asfaltowa (szkoła) jest niebezpieczny – jest tam wybita szyba
- buspas na ul. Buforowej jest ważny, na ul. Grota – Roweckiego też, jednak nie powinny być budowane w tym samym czasie, żeby nie dokładać korków
- połączenie Iwaszkiewicza – Kajdasza było oceniane negatywnie, jako niepotrzebne zwiększenie ruchu w spokojnym miejscu
- na Jagodnie mogłaby powstać galeria handlowa i przychodnia, żeby mieszkańcy nie musieli dojeżdżać w stronę centrum (jest jednak ryzyko, że galeria przyciągałaby inne auta na Jagodno)
- do szkoły na ul. Asfaltowej wygodnie dojeżdża się rowerem, są zrobione dobre drogi i nie stoi się w korkach, gorzej jeździ się hulajnogą, ponieważ na drodze jest wiele małych kamieni – najgorzej natomiast na rolkach ze względu na piasek i kamienie

Warsztaty z uczniami Szkoły Podstawowej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 25, ul. Asfaltowa 6

data: 27.05.2024

uczniowie klasy 6

udział wzięło: 19 osób

Opinie:



- Dobre drogi: Buforowa, asfaltowa, Granitowa, Oboźna, Zwycięska, Wołowska, Malinowa, Jagodzińska, Borowska
- Słabe drogi: Grota – Roweckiego, Pawia, Terenowa, Armii Krajowej, Strachowskiego, Kajdasza
- Przez korek na Jagodnie i Gaju autobusy wiecznie się spóźniają
- brak miejsc w autobusie 310
- przepełnione autobusy w szczególności 110 i 145
- autobusów powinno być więcej. Komunikacja miejska w naszym mieście jest tragiczna. Jeśli będzie więcej autobusów, to łatwiej się będzie komunikować
- nie chcemy połączenia pomiędzy Iwaszkiewicza i Kajdasza ponieważ będzie niszczoney spokój
- powinna powstać droga rowerowa na ul. Pawiej
- żeby wysypali chociaż szosówkę pomiędzy ul. Klasztorną a ul. Kupycińskiego
- problemem jest brak dróg rowerowych na ul. Grota – Roweckiego i ul. Parafialnej
- potrzebny jest buspas na ul. Buforowej, ponieważ są korki
- wyjazd samochodem z Jagodna jest trudny
- potrzebny jest sklepik obok szkoły przy ul. Asfaltowej
- rondo przy ul. Asfaltowej ma przejście dla pieszych oraz dla rowerów – nie widać jak wyjeżdżają auta
- chciałbym mieć plac zabaw na osiedlu, a nie tylko siłownię
- mogliby zrobić szybciej drogę przy przejściu dla pieszych (przy ulicach Buforowej, Konduktorskiej i Asfaltowej)
- chciałbym plac zabaw na ul. Smardzowskiej
- chciałbym mieć centrum handlowe koło Wojszyc
- więcej małych jezior (oczek wodnych)
- na ul. Pawiej należy zrobić drogę tak jak inne, bo przez to są korki



- w powodu budowy nowej szkoły przy ul. Asfaltowej w autobusie 310 jest za mało miejsca w okolicach godziny 8. Po tej godzinie autobusy są natomiast puste
- problemem są korki na Asfaltowej
- autobus pomiędzy ul. Kajdasza i Grota – Roweckiego to dobry pomysł, ponieważ umożliwi szybsze przemieszczanie się

Warsztaty z uczniami Szkoły Podstawowej nr 11 Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 25, ul. Asfaltowa 6

data: 27.05.2024

uczniowie klasy 4

udział wzięło: 18 osób

Opinie:

- pieszo wszędzie dobrze się chodzi
- są korki, kiedy jedzie się na rowerze lub hulajnodze w stronę Ferio Gaj
- brakuje dróg rowerowych
- - jest nierówna droga
- brakuje parkingu przy szkole przy ul. Asfaltowej
- w okolicach szkoły kierowcy nie przepuszczają na przejściu, nie zwracają uwagi na znak stop, nie zwracają uwagi na pieszych, jest mało przejść dla pieszych
- na ul. Pawiej są stare pasy
- brakuje zatoczki autokarowej przy ul. Asfaltowej
- przy ul. Ratajów powinna być strefa zamieszkania
- na ul. Klasztornej na jednym przejściu nie ma pasów i nikt się nie zatrzymuje
- powinno powstać więcej parkingów przy szkole i na ulicy Pawiej
- duże korki na Zwycięskiej
- powinno być więcej pasów



- przed szkołą na Asfaltowej jest dużo korków
- ulica Ratajów powinna być jednokierunkowa
- ja myślę, że są korki, ponieważ ludzie nie chcą tracić kasy
- bezsensowne rondo – powinno być skrzyżowanie (nie wskazano gdzie)
- do szkoły jedzie tylko jeden autobus i jest w nim mało miejsca
- w autobusie jest bardzo brudno i śmierdzi
- brakuje zatoczek dla autobusów obok przystanków linii 310
- autobusy nie zatrzymują się na pasach
- linia 310 jest bardzo krótka – powinna być przedłużona np. do Ołtaszyna, ul. Kurpiów
- zapełniony autobus 112 i 113 oraz 612

Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły

Podstawowej nr 23, ul. Przystankowa 32

data: 12.06.2024

udział wzięło 15 osób

- na ul. Granitowej jest niebezpiecznie dla dzieci – w pewnym momencie urywa się chodnik, brakuje przejścia dla pieszych i trzeba czekać na wpuszczenie przez samochód
- remont Pawiej jest bardzo ważny – kostki kamienne przy chodniku bardzo utrudniają ruch pieszym i rowerom
- podczas remontu Pawiej ruch powinien być prowadzony zarówno przez ul. Granitową, jak i Ratajów
- autobusy w okolicy stoją w korkach i mają duże opóźnienia, np. 40 minut
- buspasy są potrzebne zarówno na Buforowej, jak i Grota - Roweckiego
- linie 903 i 112 kursują zbyt rzadko – powinny kursować częściej



- przejścia kolejowe są raczej bezpieczne i dobrze zorganizowane, poza przejazdem na ul. Zwycięskiej, gdzie często psują się roгатki
- jadąc rowerem pod nasypem kolejowym na Grota Roweckiego rośnie drzewo, które zasłania widok i jest to punkt niebezpieczny zdaniem dzieci i młodzieży
- kiedy przy ul. Zwycięskiej powstanie szkoła zablokuje to ulicę – ruch samochodowy ze strony rodziców będzie zbyt duży
- ul. Łubinowa jest bardzo dziurawa i w ogólnie złym stanie, nie da się nią przejechać na rowerze – powinna też zostać wyremontowana
- idea świateł zamiast ronda przy ul. Zwycięskiej to dobry pomysł
- na ul. Granitowej można zrobić pasy łączące jeden chodnik z drugim (przerywają się)
- brakuje zatoczki autobusowej przy szkole na ul. Pawiej
- na ul. Asfaltowej auta jeżdżą po chodniku i drodze rowerowej – to bardzo niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów
- autobusy linii 113, 112, 612, 903 często się spóźniają, autobus 310 często staje w korkach
- w okolicach szkoły na ul. Przystankowej jest mało przejść dla pieszych
- w okolicach Smardzowskiej autobusy się spóźniają
- autobusy linii 903 i 112 powinny jeździć częściej
- ważny jest remont ul. Pawiej i Łubinowej
- na ul. Zwycięskiej są duże korki
- na ul. Oboźnej brakuje sklepu
- na ul. Ratajów rano są duże korki i nie są się przejechać rowerem albo na rolkach
- potrzebne są pasy pomiędzy Granitową i Terenową
- pomiędzy 6 i 20 na ul. Borowskiej i Grota – Roweckiego są wielkie korki
- przy ul. Przystankowej są krzywe chodniki



- nie powinno być zakazu skrętu z ul. Grota – Roweckiego do ul. Poronińskiej i Obożnej, bo przez nie robi się korek na Parafialnej
- na Ratajów i Parafialnej kierowcy często przekraczają prędkość i nie zatrzymują się przed pasami
- autobusy 903 i 612 jeżdżą zbyt rzadko i panuje w nich duży tłok
- kierowcy zatrzymują się na środku ulicy Asfaltowej wypuszczając dzieci do szkoły, przez co robi się korek
- wyjeżdżając z ul. Kukuczki na ul. Grota – Roweckiego jest bardzo trudno włączyć się do ruchu
- rowerzyści nie uważają i pchają się na przejście przy wiadukcie na Grota - Roweckiego
- ludzie nie stosują się do jazdy na suwak przy szpitalu na ul. Borowskiej
- ludzie parkują pod kościołem na środku ulicy i ciężko jest przejechać
- korek przy wiadukcie podczas wyjazdu z Przystankowej – ciężko jest włączyć się do ruchu
- przed wjazdem na ul. Granitową jest źle postawiony znak ślepej uliczki (wskazuje na Granitową, a powinien na Terenową)
- przy skrzyżowaniu Pawiej i Asfaltowej przejście dla pieszych jest niebezpieczne
- przy wjeździe z ul. Długopolskiej na Borowskiej przy światłach ludzie parkują na środku - wyjazd z podwórek jest ciężki (słaba widoczność), brakuje też chodnika
- w okolicach SP nr 23 młodym ludziom przemieszcza się źle, ponieważ kostka utrudnia przejazd, a druga strona ulicy jest niebezpieczna



Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej nr 64, ul. Wojszycka 1

data: 12.06.2024

udział wzięło: 8 osób

- wielu uczniów dojeżdża do szkoły ul. Ołtaszyńską rowerem (pomiędzy Wojszycką, a Zwycieską) – jest to odcinek, na którym trudno poruszać się trudno na rowerze – jezdnia jest dziurawa w wielu miejscach (poza wyremontowanym odcinkiem) i ruch samochodowy jest zbyt intensywny, więc osoby z kartą rowerową poruszają się chodnikiem – podobnie osoby na hulajnogach
- drugim niebezpiecznym odcinkiem na drodze do szkoły jest ul. Turniejowa – również jest niewyremontowana i uczniowie poruszają się na chodnikach; na Turniejowej są również ogromne korki, które są szczególnie intensywne około 8 i 16
- duże korki robią się również w godzinach szczytu przy wyjeździe z ul. Przyjaźni w Karkonoską
- ruch samochodów pod szkołą rano jest chaotyczny – wielu rodziców „podrzuca” dzieci zatrzymując się na przejściu dla pieszych pod szkołą, blokując ruch zarówno na przejściu, jak i ruch samochodów – przy szkole brakuje zatoczek typu kiss & ride i monitorowania długości postojów na nich (jest jedna, na której często auta zatrzymują się na cały dzień)
- powstanie Wschodniej Obwodnicy Wrocławia jest kluczowe dla poprawy jakości komunikacji
- przy Rondzie Ojca Pio na Zwycięskiej jest często duży korek i nie powinno być świateł, które preferowałyby ruch na ul. Zwycięskiej – rondo powinno zostać takie jakie jest, jednak można by puścić też ruch jego środkiem dla aut jadących z Ołtaszyńskiej na wprost w kierunku Wysokiej



- Na skrzyżowaniu ul. Zwycięskiej oraz Maczka są światła, które wyłączają się o godz. 20. Zdaniem uczniów mogłyby one być wyłączane wcześniej np. 17-18
- ul. Agrestowa również powinna być wyremontowana – trudno jeździć się po niej rowerem
- światła na Turniejowej są zbyt krótkie
- organizacja ruchu pieszych koło SP nr 64 powoduje, że gdy porusza się grupa dzieci jest niebezpiecznie – zielone światła wymuszają czekanie na wąskich wysepkach, jednak nie mieści się na nich cała klasa. Nauczyciele są zmuszeni dzielić dzieci na mniejsze grupy zarówno, gdy idą do Parku Południowego, jak i na przystanek tramwajowy. Sugerowana zmiana to wprowadzenie dłuższego światła zielonego, umożliwiającego przejście grupy przez całe przejście w godzinach pracy szkoły
- zielone światło dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Agrestowej i ul. Zwycięskiej jest zbyt krótkie
- w okolicy potrzeba większej liczby tras rowerowych i pieszorowerowych
- należy wyremontować ul. Obrońców Poczty Gdańskiej oraz ul. Letnią („jest tam więcej plomb niż drogi”)
- ul. Krzycka jest niebezpieczna dla młodych osób – jest tam intensywny ruch, brakuje drogi rowerowej, chodniki są bardzo nierówne („strach tam iść”)
- ukończenie Wschodniej Obwodnicy Wrocławia jest bardzo ważne
- ważne jest zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo wokół ul. Czereśniowej – jest to miejsce, gdzie wiele osób uczy się jeździć na rowerze



Spotkanie z samorządem uczniowskim Szkoły Podstawowej nr 34 Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 6, ul. Gałczyńskiego 8

data: 12.06.2024

udział wzięły: 2 osoby

- szkoła uczestniczy w projekcie „Szkolna ulica”, jedna nie poprawia to wyrażnie bezpieczeństwa poruszania się uczniów – rodzice i tak naruszają obowiązujące zasady, a kontrole Straży Miejskiej są sporadyczne (w opinii uczniów zdarzyły się dwukrotnie w poprzednim roku szkolnym) – poza godzinami „szkolej ulicy” pod szkołą panuje komunikacyjny „armageddon” – aut jest dużo, mijają się w niebezpieczny sposób, parkują w niedozwolonych miejscach – uczniom trudno jest bezpiecznie poruszać się na rowerach, hulajnogach i pieszo
- autobus szkolny ma problem z wjechaniem w ulicę Gałczyńskiego, ponieważ drogę blokują auta osobowe, brakuje też miejsca wyznaczonego dla autobusu
- ul. Gałczyńskiego powinna być jednokierunkowa od cmentarza
- przejście dla pieszych na łuku przy Kurpiów k. Gałczyńskiego jest niebezpieczne, ponieważ auta jeżdżą tam zbyt szybko – powinny tam powstać progi zwalniające
- w okolicach szkoły trudno poruszać się na rowerze i hulajnodze z względu na liczbę aut – uczniowie jeżdżą bardzo wolno chodnikiem, manewrują pomiędzy autami – w opinii uczniów okolica powinna być monitorowana pod kątem naruszeń ze strony kierowców
- konieczny jest remont ul. Ołtaszyńskiej aż do ul. Maczka – rowerzyści jeżdżą po chodniku, bo jeźdźnia jest zbyt niebezpieczna



- nie da się jeździć rowerem ul. Grota – Roweckiego w kierunku Siechnic (brak drogi rowerowej), a jest to też droga dojazdowa młodych ludzi do szkoły
- sygnalizacja świetlna zamiast ronda przy ul. Zwycięskiej nie jest dobrym pomysłem – przy remoncie funkcjonowały tam już światła i nie ograniczały one korków
- Park & Ride Radomierzyce – pojawiły się wątpliwości czy osobom dojeżdżającym faktycznie opłacałoby się zostawiać auta
- Prezydent mógłby spróbować dojechać rano do pracy autobusem 113 – spóźniłby się pewnie godzinę, bo jest to autobus, który ciągle stoi w korku
- w okolicy brakuje miejsc do jazdy rowerem lub hulajnogą, są tylko małe krzywe uliczki. Tereny się zabudowują – przydałoby się w okolicy rolnikowisko lub więcej dróg rowerowych
- przy SP 38 nie ma parkingu dla nauczycieli, co potęguje problem zbyt dużej liczby aut
- na odcinku od kościoła do ul. Gałczyńskiego dzieci jeżdżą na rowerach chodnikiem z powodu braku odpowiedniej drogi rowerowej
- przy ul. Zwycięskiej powinien powstać parking P & R z możliwością przejścia do pociągu



Załącznik nr 4 – Uchwały Rad Osiedli

Uchwała 1. (Rada Osiedla Jagodno)

Uchwała nr XXII/109/24 Rady Osiedla Jagodno

z dnia 9 maja 2024 r.

w sprawie opinii dotyczącej „Pakietu dla Południa” będących w zakresie propozycji rozwiązań komunikacyjnych dla Osiedla Jagodno.

W odpowiedzi do trwających konsultacji dotyczących proponowanych rozwiązań komunikacyjnych tzw. Pakietu dla Południa, których celem jest poprawa warunków możliwości przemieszczania się w południowej części Wrocławia, Rada Osiedla Jagodno przekazuje swoją opinię i wnioski dotyczące tego tematu.

Rada Osiedla Jagodno:

1. Opiniuje pozytywnie pomysł realizacji brakującego łącznika drogowego pomiędzy ul. Iwaszkiewicza na Wojszycach i ul. Kajdasza na Jagodnie.
2. Opiniuje negatywnie przeznaczenie ww. łącznika pomiędzy ul. Iwaszkiewicza i ul. Kajdasza, wyłącznie do przemieszczania się pojazdów komunikacji miejskiej, pieszych oraz rowerzystów. W opinii Rady przedmiotowy łącznik drogowy powinien być dostosowany oraz dopuszczony również do użytku dla ogólnego ruchu pojazdów mechanicznych do 3,5 tony.
3. Wnioskuje się o uruchomienie połączenia autobusowego korzystającego z nowego łącznika drogowego w relacji wschód zachód na południu Wrocławia, łączącego bezpośrednio osiedla ościenne takie jak: Oporów / Klecina / Krzyki - Partynice / Ołtaszyn / Wojszyce / Jagodno / Brochów / Książę.



UZASADNIENIE

Ad. §2 pkt. 1, 2

Jednym poważniejszych problemów dotyczących Jagodna jako ościennego osiedla rozwijającego się, jest brak wielu dróg, w tym szczególnie łączących z innymi osiedlami sąsiednimi. Większość zrealizowanych dotychczas ulic ma charakter zaułków, bez alternatywnej możliwości wyjazdu z wewnętrznej części osiedla. Całość ruchu samochodowego dotycząca Jagodna skupiona jest też na ul. Buforowej, która z uwagi na intensywną rozbudowę południa miasta oraz narastający ruch tranzytowych jest coraz bardziej przeciążona.

Postępująca liczna zabudowa mieszkalna wraz z układem sieci drogowej zakładała od samego początku, że w przyszłości wraz z rozwojem osiedla, powstaną nowe drogi w różnych kierunkach.

Droga dotycząca brakującego łącznika pomiędzy ul. Iwaszkiewicza na Wojszycach i ul. Kajdasza na Jagodnie, oznaczona jako 11.KD-L zgodnie z dotychczasowym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego została zaplanowana już w 2010 roku. Drogę tą ujęto również w nowym procedowanym planie dotyczącym tzw. Zielonego Klina Wojszycko Jagodzińskiego.

W ocenie Rady, proponowane wprowadzenie ograniczenia ruchu pojazdów mechanicznych do 3,5 tony (z wyłączeniem komunikacji miejskiej), w wystarczający sposób zabezpieczy ten odcinek przed wykorzystaniem dróg osiedlowych do tranzytu pojazdów ciężarowych.

Warto też zwrócić uwagę, że wraz z uruchomieniem nowej szkoły, otwarta została również droga łącząca ul. Asfaltową z ul. Lutosławskiego. Droga ta aktualnie pełni funkcję głównego łącznika komunikacyjnego pomiędzy Jagodnem i Wojszycami. Pomimo dopuszczenia tej drogi do



ogólnodostępnego ruchu samochodowego, nie stwierdzono pojawiania się poważnych zatorów utrudniających kursowanie linii autobusowej 310 uruchomionej w celu obsługi szkoły. Nie zachodzi więc obawa dotycząca ewentualnego blokowania pojazdów komunikacji zbiorowej.

Ad. §2 pkt. 3

Miejska komunikacja zbiorowa obsługująca Jagodno związana jest głównie z liniami autobusowymi nr 110 oraz 145, które kursują wzdłuż ul. Buforowej w kierunku centrum miasta. Na południu Wrocławia brakuje jednak linii autobusowej łączącej inne osiedla bezpośrednio ze sobą. Duża część mieszkańców osiedla Jagodno, których oczekiwana destynacja związana jest z kierunkiem zachodnim lub wschodnim na obrzeżach miasta, zmuszona jest podróżować wydłużoną trasą przez osiedla znajdujące się bliżej centrum.

Konieczność wykonywania kilku przesiadek i potencjalnych opóźnień z tym związanych, znacząco zniechęca do korzystania z komunikacji miejskiej. Brak dobrych połączeń autobusowych w tych kierunkach sprawia, że wielu mieszkańców Jagodna preferuje korzystanie z samochodu, który umożliwia szybszy i bezpośredni przejazd.

Wraz z planowaną budową brakującego łącznika drogowego, pojawia się bardzo dobra możliwość stworzenia linii autobusowej, która będzie korzystna dla wielu mieszkańców południa Wrocławia.

Proponowane rozwiązanie w ocenie Rady może częściowo odciążyć dotychczasowe linie autobusowe kursujące w kierunku centrum oraz zwiększyć atrakcyjność komunikacji miejskiej.



Uchwała 2. (Rada Osiedla Wojszyce)

Uchwała nr XXXI/231/24 Rady Osiedla Wojszyce

z dnia 10 czerwca 2024 r.

w sprawie opinii nt. proponowanych rozwiązań poprawiających komunikację na południowych osiedlach Wrocławia

Na podstawie § 14 Statutu Osiedla Wojszyce stanowiącego załącznik do uchwały nr LII/3186/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 czerwca 2006 r. w sprawie nadania Statutu Osiedla Wojszyce (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2017 r. poz. 2277 i 1471, z 2018 r. poz. 4613, z 2020 r. poz. 6534 oraz z 2021 r. poz. 2826), Rada Osiedla Wojszyce uwzględniając udział w konsultacjach dotyczących poprawy komunikacji na południowych osiedlach Wrocławia – Ołtaszynie, Wojszycach, Krzykach-Partynicach i Jagodnie, uchwała co następuje:

§ 1

Rada Osiedla Wojszyce wnosi o podjęcie działań bieżących, poprawiających komunikację na południowych osiedlach Wrocławia, możliwych do natychmiastowego wdrożenia:

Wykonanie w trybie pilnym na ulicy Borowskiej (w bliskości skrzyżowania z ul. Kukuczki) sygnalizacji świetlnej wraz z montażem przycisku dla pieszych i rowerzystów na przejściu przez jezdnię celem zwiększenia płynności ruchu samochodowego na Grota-Roweckiego i Borowskiej oraz poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów przekraczających ww. przejście. Dodatkowo wybudowanie na ul. Kukuczki dodatkowego pasa, tak aby utworzyć wydzielony lewo i prawoskręt z ul. Kukuczki w ul. Borowską.

Przeprowadzenie pomiarów natężenia ruchu pojazdów mechanicznych, rowerów i pieszych w newralgicznych miejscach osiedla, z podziałem na dni



robocze i godziny oraz podanie wyników do wiadomości Rady Osiedla i mieszkańcom.

Doprowadzenie do otwarcia i umożliwienie przejazdu samochodami osobowymi o ciężarze do 3,5 t ulicami zlokalizowanymi pod lub wzdłuż nasypu kolejowego, tj. ulice: Pawia, Spiska, Orawska, Agrestowa i Koszycka.

§ 2

Rada Osiedla Wojszyce zgłasza opinie do planowanych inwestycji ujętych w Pakiecie dla Południa Wrocławia: i

2. Budowa Trasy Autobusowej i pętli wraz z P+R na Jagodno – 2025. RO opiniuje pozytywnie budowę trasy autobusowej, a docelowo i tramwajowej na Jagodno, wydzielonym korytarzem komunikacyjnym.

3. Wschodnia Obwodnica Wrocławia – 2027.

RO opiniuje pozytywnie budowę dalszego odcinka Wschodniej Obwodnicy, apelując o stały monitoring inwestycji w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego.

4. Towarowa Obwodnica Wrocławia – 2026 (projekt) 2031 (budowa).

RO opiniuje pozytywnie tę kluczową dla mieszkańców inwestycję. Jej ważnym elementem będzie przeniesienie linii kolejowej nr 285 na nasyp od Zwycięskiej do Buforowej. Oznacza to, że nie będzie wstrzymujących ruch rogatek na Bardzkiej i Grota-Roweckiego. Dodatkowo wnosimy o podjęcie niezbędnych działań w celu poszerzenia wiaduktu na ul. Borowska/Grota-Roweckiego oraz nadanie tej inwestycji wysokiego priorytetu inwestycyjnego.

5. Torowisko Autobusowo – Tramwajowe przy Szpitalu przy ul. Borowskiej – 2025 (projekt) 2027 (budowa).



RO opiniuje pozytywnie budowę nowego połączenia tramwajowego do Szpitala Uniwersyteckiego przy ul. Borowskiej. Utworzenie przy ul. Borowskiej parkingu P+R, musi być powiązane z budową parkingu wielopoziomowego w tej lokalizacji. Inwestycja powinna być rozszerzona o jednoczesną budowę wydzielonej trasy autobusowej na odcinku od ul. Armii Krajowej do P+R w jak najszybszym i najkrótszym terminie. Odcinek ten posiada największy stopień obciążenia, na którym autobusy komunikacji zbiorowej tracą najwięcej czasu.

6. Remont ul. Pawiej.

Rada Osiedla Wojszyce zabiega od lat o realizację tego remontu i wnosi o niezwłoczne - jeszcze w 2024 r. rozpoczęcie tej inwestycji drogowej.

7. Budowa fragmentu Promenady Krzyckiej.

RO opiniuje pozytywnie budowę trasy pieszo - rowerowej na linii wschód-zachód. Jednak inwestycja ta nie wpłynie znacząco na zmniejszenie korków w południowych osiedlach Wrocławia.

8. Droga dla rowerów ul. Spiska–Orawska.

RO opiniuje pozytywnie budowę połączenia rowerowego do centrum miasta. Równocześnie zgłaszamy postulat uruchomienia tą trasą połączenia autobusowego, które wpłynie znacząco na poprawę komunikacji na południu Wrocławia.

9. Droga dla rowerów ul. Ołtaszyńska.

RO opiniuje pozytywnie wspólne wrocławsko-kobierzyckie przedsięwzięcie ułatwiające rowerowe podróże z południa na północ. Rozwiązanie to nie wpłynie na poprawę sytuacji komunikacyjnej na południowych osiedlach.



10. Łącznik „Zielony Klin” – 2025 (projekt) 2027 (budowa).

RO opiniuje pozytywnie wybudowanie nowej drogi przeznaczonej dla komunikacji miejskiej, która połączy ul. Grota-Roweckiego z ul. Kajdasza. Nowe połączenie umożliwi mieszkańcom Ołtaszyna i Wojszyc szybki dojazd autobusem do powstającej pętli przy ul. Kajdasza na Jagodnie, a docelowo skorzystanie z budowanej trasy autobusowo-tramwajowej. Proponujemy skierowanie autobusu inną trasą niż zakorkowana Grota-Roweckiego i Zwycięska, tj. wyznaczenie trasy autobusu od WOW trasą autobusu 310 - ul. Parafialną i Asfaltową do Buforowej i dalej w kierunku centrum. Trasa ta jest gotowa, brakuje jedynie zatoczki dla autobusów przy WOW. Ponadto, w związku z powstaniem Alei Wielkiej Wyspy, celowe jest skomunikowanie południowych osiedli z Centrum akademickim.

11. Nowe połączenia autobusowe – 2027.

RO opiniuje pozytywnie wszystkie rozwiązania, które skomunikują Ołtaszyn, Wojszyce i Jagodno z centrum miasta, z jak najmniejszą ilością przesiadek.

Oprócz nowych linii należy przeanalizować możliwość wydłużenia aktualnie działających linii autobusowych np. N, K i innych, które pozwolą jeździć szybko i punktualnie naszym mieszkańcom (utworzenie linii dalekiego zasięgu północ-południe bez konieczności przesiadania się na dworcu).

12. Zatoka postojowa ul. Grota-Roweckiego – 2025.

RO opiniuje pozytywnie połączenie zatoki autobusowej przy Grota-Roweckiego do ul. Kajdasza i jednocześnie zwraca uwagę na konieczność uwzględnienia trasy, która ominie jedyny las na Zielonym Klinie.

13. Przebudowa ronda św. Ojca Pio – 2025 (projekt) 2027 (budowa).



RO opiniuje pozytywnie pod warunkiem wykonania rozbudowy (poszerzenia) ronda z wydzielony pasem dla autobusów oraz dodatkowego pasa dla skrętu w prawo.

14. Korekta skrzyżowania ul. Zwycięskiej z al. Karkonoską - wydłużenie pasów skanalizowania – 2025 (projekt) 2026 (budowa).

RO opiniuje pozytywnie pod warunkiem wybudowania dodatkowych dwóch pasów aż do przejazdu kolejowego. Poszerzenie ul. Zwycięskiej sprawi, że możliwe będzie utworzenie znacznie dłuższego pasa przeznaczonego dla skręcających w prawo, w al. Karkonoską.

15. Pas autobusowy ul. Grota-Roweckiego – 2027 (projekt) 2029 (budowa).

RO opiniuje pozytywnie wybudowanie dodatkowego buspasa na odcinku, gdzie powstają duże zatory komunikacyjne, tj. od ronda Bednarza do ul. Przystankowej i nasypu kolejowego, pod warunkiem wykonania dodatkowych przepustów w nasypie kolejowym. Na wspomnianym odcinku ul. Grota-Roweckiego jest rezerwa terenu dla wybudowania dodatkowych pasów, jednakże, jeżeli nie zostaną uregulowane stosunki własnościowe z właścicielami nieruchomości zabytkowych po obu stronach ul. Borowskiej, budowanie buspasa na tak krótkim odcinku będzie nieuzasadnione.

16. Projekt i rozbudowa zatoki z pętlą i P+R – 2027 (projekt) 2029 (budowa).

RO opiniuje negatywnie. Inwestycja dla mieszkańców gmin sąsiednich.

17. Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ul. Grota-Roweckiego z ul. Przystankową – 2029.

RO opiniuje negatywnie. Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ulic Grota-Roweckiego i Przystankowej niezasadna bez poszerzenia przejazdów pod nasypem kolejowym.



18. Tranzyt ul. Grota-Roweckiego – 2029

RO opiniuje negatywnie. Mieszkańcy kierowcy mają prawo do korzystania z całej infrastruktury drogowej na osiedlu w zależności od potrzeb, nie mogą się czuć wykluczeni z racji zamieszkiwania w jakiejś części osiedla. Jeżeli kierowcy nie przestrzegają przepisów, są na to stosowne rozwiązania.

Kierowanie całego ruchu samochodowego w jedną ulicę, celem poprawy komfortu życia na innych ulicach jest dyskryminacją znacznej liczby mieszkańców Grota-Roweckiego i przyległych do niej budynków, np. przy ul. Iwaszkiewicza, ul. Iłakowiczówny którym takie rozwiązanie w sposób drastyczny pogorszy warunki zamieszkiwania i utrudni przemieszczanie się po osiedlu. Tworzenie strefy ciszy i spokoju na jednych ulicach to potęgowanie korków i pogorszenie warunków życia na innych.

§ 3

Rada Osiedla Wojszyce zgłasza istotne uwagi do Pakietu dla Południa Wrocławia:

1. Wykonanie P+R przed wjazdem do Wrocławia np. przy Buforowej, przy WOW/Grota-Roweckiego, Karkonoskiej w celu ograniczenia wjazdu pojazdów z sąsiednich gmin na południowe osiedla.
2. Projektowanie i budowa ścieżek rowerowych/chodników/buspasów tylko z poszanowaniem cudzej własności (wykorzystywanie terenu Gminy, a nie prywatnych gruntów właścicieli i ich wywłaszczanie, wycinanie drzew, niszczenie przyłączy gazowych, teleinformatycznych, wodnych, elektrycznych, niszczenie płotów itp.).
3. Budowa i otwieranie dróg zgodnie z MPZP (np. ul. Koszycka, ul. Smardzowska, oraz innych przecinających Zielony Klin Południa



Wrocławia) tak aby ruch samochodowy mógł się odbywać w sposób płynny na wielu ulicach.

4. Budowa ronda na ul. Grota-Roweckiego / ul. Iwaszkiewicza w celu poprawy płynności ruchu i umożliwienia bezpiecznego wyjazdu.

Uchwała 3. (Rada Osiedla Krzyki-Partynice)

Uchwała nr XXXIV/255/24 Rady Osiedla Krzyki-Partynice

z dnia 20 czerwca 2024 r.

w sprawie opinii Rozwiązań dla Południa Wrocławia Urzędu Miejskiego Wrocławia

Na podstawie §6 Załącznika do uchwały nr XIII/409/03 Rady Miejskiej Wrocławia z 16 października 2003 r. w sprawie nadania Statutu Osiedla Krzyki-Partynice (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2017 r. poz. 2157 i 1471, z 2018 r. poz. 4613, z 2020 r. poz. 6534 oraz z 2021 r. poz. 2796) Rada Osiedla Krzyki-Partynice uchwala, co następuje:

§ 1.

Przyjmuje się uwagi do opublikowanych w ramach konsultacji społecznych Rozwiązań dla Południa Wrocławia.

§ 2.

Wykaz uwag stanowi załącznik do uchwały.

§ 3.

Za wykonanie uchwały odpowiedzialny jest Zarząd.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



§ 5.

Uchwała adresowana jest do Wydziału Partycypacji Społecznej i Biura Zrównoważonej Mobilności.

Załącznik nr 1 do

UCHWAŁY NR XXXIV/255/24

RADY OSIEDLA KRZYKI-PARTYNICE

z dnia 20 czerwca 2024 r.

Przy uzgodnieniu z samorządem województwa dokumentacji projektowej Wschodniej Obwodnicy Wrocławia oraz przy realizacji drogi rowerowej przy ul. Ołtaszyńskiej należy uwzględnić potrzebną przestrzeń dla infrastruktury dla trasy tramwajowej do Wysokiej.

Negatywnie opiniuje się rozwiązanie "Przebudowa ronda św. Ojca Pio".

Należy rozważyć bezkolizyjne prawoskręty w obrębie ronda św. Ojca Pio.

Należy zadbać i ograniczyć do minimum ingerencję w tereny zieleni przy wynoszeniu na nasyp linii kolejowej 285 (na poziomie uzgodnień z PKP) i projektowaniu trasy tramwajowej do Wysokiej.

Proponuje się zaplanowanie wariantu przejściowego, np. w postaci wydzielonej trasy autobusowej w śladzie trasy tramwajowej do Wysokiej (na Ołtaszyn), który obsłuży komunikacyjnie zatłoczone okolice ul. Zwycięskiej.

Planowane drogi rowerowe wzdłuż Ślęzy należy funkcjonalnie połączyć z istniejącą drogą do Bielán Wrocławskich i Parkiem Klecińskim oraz stosować nawierzchnie przepuszczalne.

Ważne by infrastrukturą zapewnić bezpieczeństwo pieszych wokół terenu WTWK Partynice (ul. Zwycięska, Ołtaszyńska) podczas wydarzeń m.in



zabezpieczając tereny zieleni przed parkowaniem, tworząc nowe ciągi piesze.

Uzasadnienie

Wschodnia część Osiedla Krzyki-Partynice to bardzo gęsto zamieszkany, a jednocześnie zmagający się z największymi problemami komunikacyjnymi fragment Osiedla. W przedstawianych przez Urząd propozycjach transportowych dla okolic ulicy Zwycięskiej, Ołtaszyńskiej i Agrestowej w opinii Rady Osiedla brakuje rozwiązań poprawiających dostępność szybkiego transportu publicznego w krótszej perspektywie czasu niż budowa trasy tramwajowej do Wysokiej. Propozycję przebudowy ronda św. Ojca Pio na standardowe skrzyżowanie Rada ocenia jako nieekonomiczną, nieefektywną i potencjalnie obniżającą poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto należy zwrócić szczególną uwagę na potencjalne konflikty infrastruktury powstającej z tą planowaną (np. odpowiednie rezerwy terenu na pętle tramwajową w sąsiedztwie Wschodniej Obwodnicy Wrocławia), z terenami zieleni (np. konieczne jest ograniczenie wycinek drzewostanu w okolicach ulicy Agrestowej, Zwycięskiej wobec planowanych inwestycji kolejowych i tramwajowych).