

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
dla Wrocławia**

**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
oraz
OPINIE I UWAGI
wraz z wyjaśnieniami i stanowiskiem
Urzędu Miejskiego**

Wrocław, wrzesień 2016

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej Plan transportowy wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko” dokumenty, które zostały poddane konsultacjom, opracowane zostały na zlecenie Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia przez firmę „Jan Friedberg, Projektowanie dróg i doradztwo w zarządzaniu” w okresie wrzesień 2015 – wrzesień 2016.

Niniejszy raport stanowi podsumowanie pierwszego etapu konsultacji, przeprowadzonych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2013 poz. 1235), oraz zakresem Prognozy oddziaływania na środowisko, zatwierdzonym przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu (pismo nr WSI.411.42.2013.JA z dnia 14 lutego 2013) i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu (postanowienia z dnia 4 lutego 2013, nr ZNS.9011.172.2013.DG).

Raport składa się z części szczegółowych, zawierających zapis przebiegu spotkań otwartych, streszczenie przebiegu spotkań z osiedli samorządami osiedlowymi i Radą ds. Mobilności. Ponadto podano treść opinii i wniosków, jakie napłynęły podczas konsultacji wraz z komentarzami ze strony autorów i Urzędu Miejskiego, prowadzącego postępowanie.

Konsultacje przeprowadzono zostały według następującego porządku:

- 1) Początek konsultacji 9 marca 2016, wywieszenie na stronie*
- 2) Konsultacje otwarte, spotkania:*
 - a. 16 marca z naciskiem na kwestie funkcjonalne Planu*
 - b. 21 marca z naciskiem na kwestie ekologiczne*
- 3) Dodatkowe spotkania informacyjne w czterech częściach miasta z mieszkańcami w okresie 11 – 15 kwietnia: Agora (11.04), Sektor 3 (13.04), Biblioteka przy pl. Grunwaldzkim (14.04), Sala sesyjna na Dworcu Głównym(15.04)*
- 4) Spotkania z samorządami osiedlowymi (w sali konferencyjnej na Nowym Targu, 12.04. i 15.04).*
- 5) Posiedzenia Rady ds. Mobilności działającej przy Prezydencie Miasta (17.05, 21.06., 21.07.).*

Uruchomiono stronę internetową do składania opinii, uwag i wniosków (złożono 133 opinie), 30 kwietnia zakończono zbieranie uwag. Ponadto napłynęły opinie pisemne od organizacji pozarządowych i osób prywatnych.

SPIS TREŚCI

PODSUMOWANIE KONSULTACJI	4
1. Część I : Konsultacje ogólne.....	10
1.1. Spotkanie 1: 16 marca z naciskiem na kwestie funkcjonalne Planu	10
1.2. Spotkanie 2: 21 marca; z naciskiem na kwestie ekologiczne	15
1.3. Dodatkowe spotkania informacyjne w czterech częściach miasta z mieszkańcami	22
1.4. Spotkania z samorządami osiedlowymi	24
2. Część II: UWAGI I WNIOSKI INSTYTUCJONALNE	26
3.1. Organizacje pozarządowe	26
3.2. Osoby prywatne.....	59
3.3. Uwagi i opinie przedsiębiorstw.....	68
3.4. Organy samorządu terytorialnego	69
3.5. Indywidualne opinie pisemne	71
4. Część III. PODSUMOWANIE POSZCZEGÓLNYCH ETAPÓW KONSULTACJI	124

PODSUMOWANIE KONSULTACJI

Kluczowe wątki podniesione w trakcie konsultacji.

(kursywą podano informacje, w jakim kierunku poszły rekomendacje do nowej wersji projektu Planu)

Konsultacje potwierdziły, że problematyka transportu jest we Wrocławiu tematem niezwykle ważnym. Wokół niej, tworzą się środowiska pasjonatów i profesjonalistów. Także samorządy osiedlowe wykazują dużą aktywność i artykułują swoje postulaty.

Plan transportowy jest dokumentem specyficznym, nowym w praktyce zarządzania miastem stąd wiele w dyskusji uwag i postulatów dotyczących szeroko rozumianych kwestii transportowych i urbanistycznych, jednak niewchodzących w zakres i cel Planu.

Dlatego podczas konsultacji zadeklarowane było uczestnikom spotkań, że wszelkie uwagi i wnioski, niezwiązane z samym planem będą przekazane do stosownych komórek miejskich celem wykorzystania w ich pracach.

Jednak jedno spostrzeżenie wydaje się dość ważne:

Wiele osób podniosło wprost, lub można było to wyprowadzić ze sposobu stawiania pewnych kwestii, że istnieją bariery w przekazywaniu mieszkańcom podstaw podejmowanych decyzji, kryteriów i metod oceny wariantów, itp., szczególnie w odniesieniu do programu inwestycyjnego. Chodziło także o słabą koordynację działań różnych jednostek miejskich oraz braki w konsultowaniu konkretnych przesądzeń. Zostało zapowiedziane, że tej kwestii poświęcony będzie stosowny fragment Planu.

Po pierwszym spotkaniu, wiele osób, w tej liczbie także tych, które, co widać było po zgłaszanych uwagach nie czytały dokumentu, wyrażały bardzo krytyczne opinie o projekcie planu transportowego. Ta sytuacja w miarę kolejnych spotkań zmieniała się. Spotkania były wprawdzie w mniejszych gronach, ale cechowała je atmosfera dyskusji i poszukiwania rozwiązań. W uwagach pisemnych opinie silnie nacechowane negacją były nieliczne, ale z drugiej strony trzeba część z nich uznać za uzasadnione. Dlatego dokonano zmian po myśli wnioskodawców.

Najbardziej atakowane wątki dotyczyły:

- Zmniejszenia pracy przewozowej autobusów, jako wynik zwiększenia przewozów tramwajowych (po realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych); owo zmniejszenie było skutkiem przyjęcia sztywnej kwoty wydatków na usługi przewozowe wg WPF, co także było krytykowane, z powoływaniem się na przykłady z innych miast polskich (argument nie znajduje potwierdzenia w faktach). *Przygotowano nową wersję kalkulacji pracy przewozowej, spełniającą ten postulat przy zwiększeniu wydatków o około 20 mln PLN rocznie.*
- Braku realizacji niektórych linii tramwajowych, przewidywanych w Planie Generalnym na lata późniejsze (Jagodno, Psie Pole). *Wyjaśniono kryteria doboru inwestycji i wskazano na linię na Jagodno jako najbliższą w realizacji po roku 2020.*
- Krytykowano wiele zapisów WPI, głównie jego „pro - drogowy” charakter oraz odkładanie inwestycji w linie tramwajowe. Podkreślano, że trasy drogowe z liniami tramwajowymi najczęściej zaczynane są od części drogowej, co utrwala przyzwyczajenia mieszkańców do używania samochodów.
- Domagano się korekt (zaostrezenia) standardów obsługi pasażerów, wyrażającej się maksymalnymi interwałami kursowania w różnych częściach miasta i o różnych porach. *W kilku przypadkach wartości zostały zmienione, resztę podporządkowano ogólnej zasadzie niepogarszania*
- Szerokiego (zdaniem wielu osób) programu inwestycyjnego w drogach, zamiast w transport zbiorowy, w tym zwłaszcza w infrastrukturę tramwajową. Domagano się wręcz zaprzestania inwestowania w system drogowy. *W wyjaśnieniach wskazano, że sieć drogowa jest rozwijana tylko w zakresie niezbędnym dla transportu zbiorowego oraz dla wdrożenia zasady uspokojenia ruchu w śródmieściu.*
- Krytyka spotkała brak postępów w podejmowaniu decyzji dotyczących: (a) powstania kolei miejskiej / aglomeracyjnej, (b) powstania spójnego układu obiektów węzłów integracyjnych i Park&Ride, (c) rozwoju sieci dróg rowerowych jako ważnego (głównego?) elementu systemu transportowego, (d)

zwiększanie roli pasów autobusowych i autobusowo - tramwajowych. *W tych sprawach zapowiedziano rychłe dokończenie przygotowań i realizację kompleksowych systemów, podając także informacje o już biegnących realizacjach.*

- Sporo głosów wyrażało krytyczne uwagi po adresem zapisów Strategii Rozwoju Wrocław 2020 plus, uważając je za zbyt ogólne, trudne do przełożenia na język praktyki. Krytyka dotyczyła także WPI i WPF. *Zapowiedziano poszerzenie zakresu sporządzania uzasadnień dla przyjmowanych kierunków polityki rozwoju oraz poszczególnych przedsięwzięć.*

Spośród zapisów projektu Planu pełne poparcie ma zasada uspokojenia ruchu w centrum wielkomiejskim (padały postulaty o poszerzeniu terenu tej organizacji ruchu na całe miasto zwarte). Nie padł żaden wniosek kwestionujący ten kierunek, a głosy krytyczne są jednostkowe.

Niewielki był oddźwięk na zapisy dotyczące celów strategicznych i mierników ich realizacji (kilka głosów). Zdecydowanie większy był nacisk na konkretne rozwiązania organizacyjne i techniczne.

Ograniczony był zakres wniosków dotyczących kwestii stricte ekologicznych (jeśli już, to pod kątem oddziaływań na mieszkańców, w zasadzie nie było podnoszonych kwestii ochrony przyrody i krajobrazu). Ważny dla Planu wątek zmniejszania transportochłonności podniesiono kilka razy, a jest on obecnie głównym elementem polityki niskowęglowej.

Zaskakująco słaby był nacisk na innowacyjne technologie w transporcie, np. pojazdy hybrydowe lub elektryczne. Tylko kilka wniosków poruszyło kwestie lepszego niż obecnie wykorzystania możliwości wrocławskiego systemu ITS. *W Planie w tych kwestiach zachowano pewną wstrzemięźliwość, aby nie przecenić możliwości nowych technologii, zwłaszcza w zakresie pojazdów komunikacji miejskiej.*

Najważniejsze oczekiwane i uzasadnione zmiany w projekcie Planu jakie wynikają z konsultacji

1. Pomimo wzrostu oferty przewozów tramwajowych w wyniku nowych inwestycji tramwajowych oczekuje się utrzymania lub zwiększenia wielkości pracy przewozowej w trakcji autobusowej, z wzrostem usług głównie w terenach peryferyjnych z nowymi osiedlami mieszkaniowymi. Należy przeanalizować skutki zmian dla spółki MPK w zakresie proporcji pracy przewozowej tramwajowej i autobusowej a także dla budżetu wieloletniego.
2. Przedstawiono analizowane obecnie rozplanowanie nowych stacji i przystanków kolejowych jako miejsc przyszłych przesiadek kolej/transport miejski. Stanowiłoby to zapowiedź kierunków rozwoju sieci połączeń prowadzących do utworzenia kolei aglomeracyjnej
3. Przedstawiono rozplanowanie lokalizacji najważniejszych parkingów Park&Ride jako integralnej części systemu transportu w mieście.
4. W wyniku ogłoszenia 19 września 2016 roku Wrocławskiego Programu Tramwajowego przez Prezydenta Miasta, poszerzono treść Planu Transportowego o część wskazującą kierunki przyszłego rozwoju a jednocześnie poszerzono listę zadań wchodzących do realizacji w najbliższych latach - w horyzoncie Planu.

W kwestii nie dotyczącej bezpośrednio PT akcentowano wiele zastrzeżeń i propozycji do WPI. Odnosi się wrażenie, że istnieje bariera informacyjna w dyskusji na te tematy – mieszkańcy krytykując czy składając propozycje nie odczuwają potrzeby szerszego uzasadniania tych kwestii, zaś Urząd Miejski w reakcji na takie stanowisko „kryje się” niejako za procedurami i ograniczeniami formalnymi. Kwestia ta powinna być poddana głębszej analizie. *W PT na ten temat należy umieścić zapisy, które takie konfliktowe sytuacje minimalizowałyby i sprowadzały do dyskusji o uwarunkowaniach, celach i mechanizmach podejmowania decyzji, w miejsce częstego „słowo przeciw słowu”, oparte na wrażeniach bardziej niż faktach czy prognozach.*

Statystyka sposobu wykorzystania uwag:

Poniższe tabele przedstawiają strukturę zgłoszonych uwag i wniosków oraz ich interpretację. Analizę przeprowadzono pod kątem dwóch aspektów: (1) treści merytorycznej uwag i wniosków oraz (2) dziedzin zarządzania.

Zestawienie uwag

Grupa konsultacji \ Grupa uwag	liczba osób lub podmiotów	liczba uwag		wnioski/ uwagi przyjęte	wyjaśnienia do uwag		wnioski odrzucone	uwagi odrzucone	brak odniesień do PT	przekazane do jednostek miasta
		ilość	%		wyjaśnienia wpisane	wyjaśnienia bez wpisu				
Spotkanie 1	18	31	7,1%	5	11	8	4	3	2	0
Spotkanie 2	14	31	7,1%	7	4	13	2	2	1	2
Spotkania dodatkowe	4	11	2,5%	2	0	9	0	0	0	0
Uwagi pisemnie NGO	16	145	33,3%	40	12	25	41	19	4	7
Uwagi pisemnie - osoby prywatne (pisma)	5	26	6,0%	1	2	9	4	5	5	0
Uwagi pisemnie - przedsiębiorstwa	2	6	1,4%	2	0	1	0	1	2	0
Uwagi pisemnie - samorządy	1	4	0,9%	1	0	3	0	0	0	0
Uwagi pisemne - osoby prywatne (sieć)	133	182	41,7%	31	32	5	6	36	6	61
Suma	193	436	100,0%	89	61	73	57	66	20	70
Udziały		100,0%		20,4%	14,0%	16,7%	13,1%	15,1%	4,6%	16,1%

Komentarze:

- 1) W konsultacjach wzięło udział prawie 200 osób i instytucji czy organzaicji, najliczniej reprezentowani byli mieszkańcy (użytkownicy transportu) oraz organizacje pozarządowe. Te dwie grupy złożyły ponad 70% wniosków i uwag (często w formie pytań).
- 2) Na dwóch spotkaniach ogólnych nie pojawiły się żadne osoby. Największa frekwencja była na spotkaniu 1 (około 50 osób), na pozostałych uczestników było między 5 a 15 osób.
- 3) Jak widać z zestawienia najwięcej uwag przekazano drogą pisemną, głównie pocztą elektroniczną. Spotkania były nagrywane a wszelkie dokumenty są dostępne na stronie internetowej

Struktura uwag (podsumowania grupami)

Grupa konsultacji \ Grupa uwag	razem	przyjęte		odrzucone		wyjaśnienia i brak odniesienia do PT, przekazane do zbadania	
		liczba	%	liczba	%	liczba	%
Spotkanie 1	33	5	15,2%	7	21,2%	21	63,6%
Spotkanie 2	31	7	22,6%	4	12,9%	20	64,5%
Spotkania dodatkowe	11	2	18,2%	0	0,0%	9	81,8%
Uwagi pisemnie NGO	148	40	27,0%	60	40,5%	48	32,4%
Uwagi pisemnie - osoby prywatne (pisma)	26	1	3,8%	9	34,6%	16	61,5%
Uwagi pisemnie - przedsiębiorstwa	6	2	33,3%	1	16,7%	3	50,0%
Uwagi pisemnie - samorządy	4	1	25,0%	0	0,0%	3	75,0%
Uwagi pisemne - osoby prywatne (sieć)	177	31	17,5%	42	23,7%	104	58,8%
suma	436	89	20,4%	123	28,2%	224	51,4%

Komentarze:

- 4) Połowa zgłoszonych wniosków/uwag /pytań nie wywołała istotnych zmian w dokumencie, a jedynie ewentualne uzupełnienia czy poprawki, bez wpływu na meritum tekstu. Wśród tych uwag około 20% stanowiły sprawy o charakterze bieżącym, lub nie dotyczyły samego Planu, a mogą być traktowane jako ważne w działalności miasta. Te uwagi przekazano do właściwych jednostek miejskich.
- 5) Uwagi przyjęte i uwzględnione w treści dokumentu, zarówno jako poprawki merytoryczne jak i uzupełnienia, stanowiły 20% uwag, a 72% spośród nich pochodziło od organizacji pozarządowych i osób prywatnych.
- 6) Uwagi i wnioski odrzucone (nieuwzględnione) stanowią prawie 30% uwag. Główny powód nieuwzględnienia wynikał bądź z tego, że nie dotyczyły meritum (celu i zakresu) Planu, jak i tego, że ich uzasadnienie uznano za niewłaściwe merytorycznie. Szczegóły podano w tabelach w dalszej części raportu.

Zestawienie uwag co do wydźwięku

Grupa konsultacji \ Grupa uwag	razem uwag	udział uwag % wg grup	Wyróżnione dziedziny zarządzania					
			dotyczą kierunków polityki	dotyczą organizacji	dotyczą zapisu w PT	dotyczą inwestycji	dotyczą metodyki PT	inne
	1 - 6	1 - 6	1	2	3	4	5	6
Spotkanie 1	32	7,2%	2	6	8	14	2	0
Spotkanie 2	31	7,0%	2	2	7	2	10	8
Spotkania dodatkowe	11	2,5%	2	0	9	0	0	0
Uwagi pisemnie NGO	151	34,2%	7	26	58	36	18	6
Uwagi pisemnie - osoby prywatne (pisma)	26	5,9%	2	1	1	12	9	1
Uwagi pisemnie - przedsiębiorstwa	6	1,4%	0	2	1	0	3	0
Uwagi pisemnie - samorządy	4	0,9%	0	1	0	2	1	0
Uwagi pisemne - osoby prywatne (sieć)	181	41,0%	23	40	30	69	10	9
suma	442	100,0%	38	78	114	135	53	24
udziały		100,0%	8,6%	17,6%	25,8%	30,5%	12,0%	5,4%

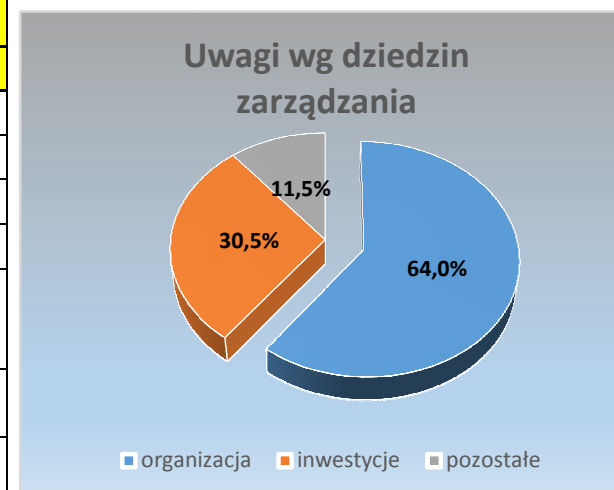
Komentarze:

- 7) Największy odsetek uwag i wniosków dotyczy inwestycji. Sprawa ta jest specyficzna w przypadku Planu transportowego, ponieważ formalnie inwestycje nie są częścią planu, ale z drugiej strony plan o charakterze operacyjnym nie może abstrahować od nich, bo przynoszą nowe możliwości lub rodzą kontrowersje co do swojej przydatności. Dlatego starannie zbierane było wszelkie uwagi w tym zakresie, częściowo dla uwzględnienia w analizach, a częściowo dla przekazania dla służb je realizujących.
- 8) Druga grupą uwag (około 26%) są zapisy dotyczące treści dokumentu – od wskazania błędnych informacji, przez żądanie uzupełnień do propozycji nowych zapisów. W dużej części te kwestie są wynikiem własnych oczekiwań czy wyobrażeń o Planie, co nie zawsze odpowiada wymogom formalnym dokumentu, czy planom miasta. Każda taka uwaga została zbadana i skomentowana w tabelach poniżej.

- 9) Trzecia grupa to uwagi i wnioski dotyczące organizacji systemu transportowego (około 18%) – od planu sieci linii, przez organizację ruchu, w tym bus-pasy, czy węzły przesiadkowe. W tej grupie mieszczą się też kwestie organizacji przewozów, w tym taryfy, systemy biletowe, ich integracja oraz informacja pasażerska. Znaczna część tych uwag nie ma odzwierciedlenia w Planie jako zagadnienia zbyt szczegółowe, ale zostały zbadane i stosownie będą rozpatrzone w służbach miasta.

Analiza uwag co do dziedzin zarządzania

Grupa konsultacji \ Grupa uwag	dotyczą kierunków polityki, organizacji, metodyki i zapisów w PT („miękkie”)		dotyczą inwestycji		dotyczą innych kwestii	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%
Spotkanie 1	18	6,4%	14	10,4%	2	3,9%
Spotkanie 2	21	7,4%	2	1,5%	2	3,9%
Spotkania dodatkowe	11	3,9%	0	0,0%	0	0,0%
Uwagi pisemnie NGO	109	38,5%	36	26,7%	38	74,5%
Uwagi pisemnie - osoby prywatne (pisma)	13	4,6%	12	8,9%	4	7,8%
Uwagi pisemnie - przedsiębiorstwa	6	2,1%	0	0,0%	0	0,0%
Uwagi pisemnie – samorządy	2	0,7%	2	1,5%	0	0,0%
Uwagi pisemne - osoby prywatne (sieć)	103	36,4%	69	51,1%	5	9,8%
suma	283	100,0%	135	100,0%	51	100,0%
udziały	64,0%		30,5%		11,5%	



Komentarze:

- 10) Po skomasowaniu dziedzin zarządzania do trzech pozycji (polityka rozwoju, inwestycje, pozostałe) widać, że w uwagach dominują zagadnienia organizacji systemu i innych kwestii o charakterze „miękkim” (razem 64%), podczas gdy inwestycje dotyczą 30%. Należy zaznaczyć, że Plan nie jest dokumentem przesądzającym o inwestycjach, ale uwzględniającym te, które są zawarte w WPF i WPI, czyli ściśle powiązane z funkcjonowaniem systemu w przyszłości.
- 11) 12% uwag dotyczy kwestii innych, czyli nie związanych ściśle z Planem, co należy uznać za wartość niską. Najwięcej takich uwag zgłaszały osoby prywatne, co oznacza, że nie są one zorientowane w trybie prac nad planowaniem w gminie, a wniosek byłby taki, iż kwestie proceduralne należy bardziej przybliżyć opinii publicznej.

1. CZĘŚĆ I : KONSULTACJE OGÓLNE

1.1. SPOTKANIE 1: 16 MARCA Z NACISKIEM NA KWESTIE FUNKCJONALNE PLANU

W tabeli pominięto pytania szczegółowe, dotyczące techniki wykonania opracowania PT. Zapisano natomiast kwestie dotyczące oczekiwanych efektów realizacji Planu oraz uzasadnień przyjętych rozwiązań. Podkreślono konkretne postulaty i sposób ich rozpatrzenia. W przypadku uznania propozycji za niezasadne oznaczono to kursywą z podkreśleniem. Znakiem (?) oznaczono zapisy wątpliwe z powodu trudności w identyfikacji osób zabierających głos, za co te osoby przepraszamy. Oznaczenie NN dotyczy osób, które się nie przedstawiły.

Uwaga: w Raporcie Plan Transportowy jest określany jako „Plan” lub „PT”

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
1		Uczestnik		
	1	<u>Dlaczego Wrocław nie zwiększa nakładów na transport zbiorowy?</u>	Założono poziom nakładów wg WPF. Zmiana tego założenia wymaga decyzji budżetowej.	<u>Przygotowany zostanie wariant wg zasady utrzymania pracy przewozowej autobusów oraz zwiększenia dla tramwajów wg wyników analiz ruchowych dla programu inwestycyjnego WPI</u>
	2	Dlaczego wybrano określone kierunki do inwestycji tramwajowej, pomijają one kierunki (np. Psie Pole).	Wybór inwestycji nie jest przedmiotem PT. Podstawą wyboru są założenia wynikające z Planu Generalnego rozwoju transportu szynowego. Kolejne fazy przewidują nowe kierunki, np. Jagodno (są zbadane) czy Psie Pole (w analizach). Niemniej kierunki te są obsługiwane magistralnymi liniami autobusowymi.	Wyjaśnienie obok
2		Uczestnik		
	3	Kwestionuje zasady analiz ruchu autobusowego – wpływ zwiększenia prędkości ruchu autobusów na wielkość taboru do obsługi.	Zwiększenie prędkości dzięki inwestycjom w drogi oraz organizacji ruchu (priorytety) pozwala wykonać tę samą pracę przewozową mniejszą liczbą pojazdów, co obniża koszty. Obliczenia są prawidłowe.	Wyjaśnienie obok
3		Uczestnik		
	4	Prosi o wyjaśnienie zasad wykorzystania kolei do obsługi miasta.	Stosowny opis znajduje się w PT. Obsługa wykorzystuje ruch pociągów regionalnych, miasto wspiera realizację nowych przystanków. Przygotowuje także nowe rozwiązania w formie kolei aglomeracyjnej, czyli obejmujące miasto Wrocław i sąsiednie współpracujące gminy. Zaawansowane są działania w zakresie realizacji parkingów P&R oraz węzły przesiadkowe. Wprowadzono także	Prace nad koncepcją obsługi kolejowej miasta są w trakcie we współpracy z PKP PLK S.A. i urzędem marszałkowskim.

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			zintegrowaną taryfę na przejazd miejski i kolejowe w obrębie miasta.	
	5	Dlaczego wybrano określone kierunki do inwestycji tramwajowej, pomijają one kierunki (np. Psie Pole).	Wybór inwestycji nie jest przedmiotem PT. Podstawą wyboru są założenia wynikające z Planu Generalnego rozwoju transportu szynowego. Kolejne fazy przewidują nowe kierunki, np. Jagodno (są zbadane) czy Psie Pole (w analizach). Niemniej kierunki te są obsługiwane magistralnymi liniami autobusowymi.	Wyjaśnienie obok
4.		Uczestnik		
	6	Kwestionuje zgodność planów rozwoju układu drogowego z dążeniem do ograniczenia ruchu samochodowego w ramach uspokojenia ruchu w centrum. <u>Domaga się zaniechania inwestycji drogowych, jako niezgodnych z Wrocławską polityką mobilności. Apeluje także o przyspieszenie programu budowy obiektów P&R oraz wzmocnienie usług kolejowych oraz wydłużenie linii tramwajowych ku peryferiom, np. tramwaj na Jagodno.</u>	Nie ma niezgodności: rozwój układu drogowego służy upłynnieniu ruchu (zmniejszenia jego uciążliwości) a nie podniesieniu przepustowości i umożliwieniu zwiększenia wykorzystania samochodu. Jedynie ruch zewnętrzny, na który miasto nie ma żadnego wpływu, wzrasta, natomiast ruchu wewnętrzny zmniejsza się, a więc zasada ograniczania ruchu samochodowego jest zachowana. Postulat ograniczania wjazdów samochodowych do miasta jest możliwy do spełnienia tylko w niektórych miejscach oraz przy pomocy innych instrumentów, niż ograniczania w ruchu samochodów (P&R, aktywizacja kolei). PT jednak nie rozstrzyga w kwestiach szczegółów organizacji ruchu. Tekst PT zostanie uzupełniony o zapisy i pokazanie na mapach lokalizacje przystanków kolejowych (istniejących i planowanych) oraz lokalizacje obiektów P&R. Tramwaj na Jagodno jest w przygotowaniu i uznany za pilny po okresie 2022 roku, zależnie jednak od postępu nowej zabudowy mieszkaniowej. Zostanie zrobiona stosowna analiza opłacalności tego kierunku.	<u>Wniosek nie jest możliwy do spełnienia.</u> Wyjaśnienie obok. Ustalenie jak obok
5.		Uczestnik		
	7	Zadał szereg pytań szczegółowych dotyczących poszczególnych inwestycji.	PT nie jest dokumentem inwestycyjnym, tylko organizacyjnym. Dlatego nie zawiera informacji np. o efektywność społeczno – ekonomiczną poszczególnych projektów, wymienionych w Tabeli 4. Pytania więc nie są skierowane pod kątem PT, powinny być zadawane przy konsultacjach poszczególnych projektów (np. poruszanej modernizacji linii kolejowej nr 292 do Jelcza)	PT nie jest programem inwestycyjnym.
6.		Uczestnik		
	8	Dlaczego plan nie odnosi się do komunikacji nocnej.	Do uzupełnienia w kwestii standardów.	<u>Do uzupełnienia w kwestii standardów, przy czym system obsługi nocnej działa dobrze i nie będzie znacząco zmieniany, a jedynie modyfikowany wg potrzeb.</u>
	9	<u>Jaka jest podstawa prawna rozpatrywania</u>	Do uzupełnienia (jest to środek przewozowy który obecnie nie może być	<u>Do uzupełnienia</u>

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		<u>tramwaju dwu-systemowego?</u>	dopuszczony do ruchu. Oczekuje się wprowadzenia takich przepisów)	
	10	Co to są „gondole wodne i napowietrzne”?	Chodzi o niestandardowe rozwiązania, oparte na ruchu wahadłowym po wodzie lub w układzie linowym lub estakadowym. Mowa o tych systemach w Strategii Rozwoju Miasta (2006) i Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (2010). Plan nie przewiduje takich systemów, są one wspomniane w przeglądzie wspomnianych dokumentów.	Wyjaśnienie jak obok
	11	Uwagi do danych w tabeli 3.	Tabela 3 zostanie poprawiona	<u>Tabela 3 zostanie poprawiona</u>
7.		Uczestnik		
	12	<u>Przyszłość rozwoju komunikacji Wrocławia powinna być oparta na liniach kolejowych.</u>	Teza jest dyskusyjna, doświadczenie i analizy wskazują, że możliwe jest obsłużenie około 10 – 12% potrzeb poprzez system kolejowy (obecnie około 7%). Trwają prace nad koncepcją kolei aglomeracyjnej, jako systemu obsługującego dojazdy aglomeracyjne i powiązania centrum z peryferiami miasta. Opis tej kwestii zostanie dopracowany.	<u>Opis kwestii obsługi kolejowej zostanie dopracowany, lecz teza nie zostanie uwzględniona</u>
8.		Uczestnik		
	13	<u>Krytykuje założenie obsługi ruchu zorientowanej na dojazdy do centrum miasta.</u>	Ruch do centrum to ponad 30% podróży w skali miasta, skupionej na niewielkiej części miasta, dlatego jest to ważne dla organizacji usług przewozowych. Nie oznacza to, że inne relacje nie są obsługiwane.	<u>Uwaga uznana za niezasadną</u>
	14	<u>Zwraca uwagę, aby parkingi P&R były tak zlokalizowane, aby był z nich bezpośredni dostęp do centrum.</u>	Uwaga dyskusyjna, ponieważ oznaczałoby to zgodę na dojazdy samochodami głęboko w strukturę miasta. Zasadą jest aby P&R były lokalizowane przy końcówkach sprawnej komunikacji miejskiej do centrum (np. pętle tramwajowe lub inne węzły raczej poza śródmieściem. Do uzupełnienia w wytycznych kształtowania linii.	<u>Uwaga uznana za niezasadną</u> Niemniej dla uniknięcia nieporozumień uzupełnione będą zasady planowania oraz pokazane wstępne rozmieszczenie ważniejszych obiektów P&R
	15	<u>Popiera uwzględnienie komunikacji nocnej</u>	Do uzupełnienia w standardach usług przewozowych.	<u>Uzupełnienie w kwestii standardów obsługi nocnej</u>
9.		Uczestnik		
	16	Podjął dyskusję z niektórymi aspektami trasowania i innych rozwiązań technicznych wykonanych inwestycji.	Nie jest to przedmiot Planu .	
	17	<u>Dlaczego węzły integracyjne są relatywnie daleko od wlotów do miasta.</u>	Wniosek odwrotny od poprzedniego. Węzły położone są w rejonie potencjalnych przesiadek, a te koncentrują się w obszarze śródmieścia, czyli obwodnicy śródmiejskiej i tam są zlokalizowane niektóre węzły. Kwestie te są przedmiotem szczegółowych analiz w ramach planów lokalizacji poszczególnych węzłów. Wiąże się to z koniecznością przeprowadzenia we Wrocławiu marszrutyacji linii	<u>Do uzupełnienia zasady planowania oraz pokazanie wstępnego rozmieszczenia ważniejszych obiektów P&R</u>

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			komunikacji miejskiej. Do uzupełnienia w wytycznych kształtowania linii.	
10.		Uczestnik (<i>zapis audio mało czytelny</i>)		
	18	Podnosi postulat konieczności dopracowania i przesądzenia lokalizacji obiektów P&R	Wniosek uzasadniony, niemniej Plan nie obejmuje tej kwestii w części decyzyjnej, stąd zostanie on zapisany do wykonania w ramach prac przygotowawczych do realizacji P&R.	Opinia jak obok, w tym <u>deklaracja uzupełnienia</u>
	19	Kwestia obciążenia niektórych części miasta przez ruch dojazdowy ze strefy podmiejskiej. Zwraca uwagę na fatalną obsługę połączenia rejonu Swojczyc i Strachocina ze śródmieściem. Zwrócono uwagę na brak w tym rejonie węzłów przesiadkowych.	Uwaga jest uzasadniona, lecz nie ma możliwości rozwinięcia układu drogowego w tym rejonie do czasu realizacji tzw. Trasy Swojczyckiej, przewidzianej w SUIKZP. Dlatego planuje się modernizację linii kolejowej nr 292 oraz powiązanie Wielkiej Wyspy i osiedli na prawym brzegu kanału, docelowo przedłużając linię tramwajową od pętli Sępolno (według Planu Generalnego) lub włączenie tego połączenia w tramwaj dwusystemowy, wykorzystujący linię 292. Analizy nie wskazują na potrzebę wykształcenia w tym rejonie węzłów przesiadkowych, ponieważciążenie ruchu jest w konkretnej relacji w kierunku śródmieścia.	Wyjaśnienia jak obok.
11.		Uczestnik		
	20	<u>Poddaje w wątpliwość elementy tabeli 3.</u>	Tabela zostanie zmieniona i poprawiona, a by była bardziej czytelna.	<u>Zmiana tabeli jak obok</u>
	21	Czy trasa Wielkiej Wyspy będzie obsługiwać transport zbiorowy.	Tak, choć analizy ruchowe wskazują, iż nie jest to silnie obciążony kierunek.	Wyjaśnienia jak obok.
12.		<i>Ogólna dyskusja dotycząca Trasy Wielkiej Wyspy.</i>	<i>PT nie jest dokumentem planistycznym, raczej programowym. Rozwiązania dla trasy WW zostały przyjęte w ramach SUIKZP i prac studialnych dla tej trasy.</i>	<i>Wyjaśnienia jak obok.</i>
13		Uczestnik		
	22	<u>Jakie są kryteria realizacji nowych przystanków kolejowych</u> , Wiele postulowanych <u>lokalizacji jest odkładanych</u> w czasie, a inne wchodzi do realizacji.	Plan wdrożenia koncepcji kolei aglomeracyjnej powstaje. Zrealizowane przystanki wynikają z ujawnionych potrzeb wraz z możliwościami PLK SA i wsparcia miasta (niekiedy). Na mapach PT pokazane zostaną nowe, potencjalne lokalizacje, które są obecnie analizowane.	<u>Uzupełnienie zapisów PT, szczególnie rysunków.</u>
14.		Uczestnik		
	23	Dlaczego w programie inwestycyjnym dominują inwestycje drogowe?	Lista i zakres inwestycji nie jest wynikiem PT, ale jego danymi wejściowymi. Lista inwestycji, mających wpływ na PT została zaczerpnięta z Wieloletniego Programu Inwestycyjnego. W ramach PT przeanalizowano ich wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego i skutki dla wskaźników jakości i zrównoważenia systemu transportowego. Generalnie wyniki tych analiz są pozytywne, czyli program inwestycyjny zapewnia utrzymanie trendu ku zrównoważonemu systemowi, zgodnie z założeniami strategii rozwoju miasta. Ponadto układ drogowy jest	Wyjaśniono obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			nośnikiem transportu zbiorowego.	
	24	<u>Plan powinien być zaktualizowany (chodzi o dane wejściowe) dla roku 2016. Brakuje perspektywy po roku 2022</u>	Aktualizacja jest możliwa dla niektórych danych dla roku 2015, co zostanie uzupełnione. Perspektywa po 2022 jest omówiona w rozdziale 10.	<u>Do uzupełnienia dane wejściowe</u>
	25	<u>Postulat uspokajania ruchu na wlotach drogowych do miasta.</u>	Jest rozdział poświęcony tej tematyce, będzie on pogłębiony, zwłaszcza o czynniki postulowane w konsultacjach. Uspokojenie ruchu to technika zarządzania ruchem w zamkniętym obszarze (centrum, dzielnica), a nie „na wlotach”. Byłoby to działanie niekorzystne dla miasta, ponieważ ruch drogowy jest częścią funkcjonowania miasta (zaopatrzenie).	Wyjaśniono obok, wraz z deklaracją pogłębienia treści
	26	<u>Co to jest „lekki tramwaj”, jaki się proponuje do rozważenia w przyszłości.</u>	Ta definicja zostanie wstawiona do tekstu. Jest to otwarcie możliwości nowych technologii do rozważenia w przyszłości.	Wyjaśnienie jak obok
15.		<i>Ogólna dyskusja na temat zwężania dróg wlotowych do miasta</i>	<i>Jest to kwestia polityki rozwoju miasta, PT jest dokumentem wykonawczym do niej.</i>	<i>Wyjaśnienie jak obok</i>
16.		Uczestnik		
	27	Zarzut, że w standardach przewiduje się <u>zbyt niskie wartości dotyczące obsługi dla zabudowy rozproszonej.</u>	Standardy podane są jako minimalne, a nie jako decyzja. Łatwo zauważyć, że standard częstotliwości kursowania jest obniżany dla terenów o niskiej liczbie mieszkańców. Natomiast faktyczne częstotliwości dostosowywane są do frekwencji pasażerów. W efekcie częstotliwość będzie na tyle wysoka, aby obsłużyć chętnych pasażerów.	Korekta standardów. Wyjaśnienie jak obok
	28	<u>Zarzut o zaniżenie planowanej liczby autobusów miejskich, co wpłynie na braki podaży usług autobusowych dla pokrycia popytu w nowo zagospodarowywanych osiedlach peryferyjnych.</u>	Zostanie zbadana wersja innego zbilansowania podaży usług – niewielkie zmniejszenie pracy przewozowej tramwajów (czyli także liczby pojazdów do obsługi) a zwiększenie dla autobusów, także dla pokrycia popytu w nowo zagospodarowywanych osiedlach peryferyjnych.	<u>Zostanie przygotowana nowa wersja planu przewozów i taborowego a w konsekwencji założeń finansowych systemu transportu publicznego</u>
	29	<u>Postulat pozostawienia obsługi autobusowej rejonu ciągu Popowicka – Pilczycka po realizacji linii tramwajowej.</u>	Postulat do częściowej realizacji w ramach planowania marszrut przed uruchomieniem linii tramwajowej. Równocześnie przewiduje się przeprowadzenie w najbliższym czasie nowego Kompleksowego Badania Ruchu a w konsekwencji nowego układu marszrut tramwajowych i autobusowych dla zoptymalizowania gospodarki taboru i parametrów usług dla pasażerów.	<u>Postulat do częściowej realizacji</u>
	30	<u>Należy uporządkować kwestie zasad lokalizacji P&R – chodzi o węzły przesiadkowe w rejonie obwodnicy śródmiejskiej, czy też bliżej wlotów do miasta.</u>	Plan zawierać będzie wykaz zasad dla tej operacji. Zostanie to uporządkowane według zasady, że P&R jest lokalizowane w rejonie przystanków kolei aglomeracyjnej możliwie na peryferiach, przy pętlach autobusowych oraz innych węzłach przesiadkowych. .	<u>Postulat do częściowej realizacji przez określenie zasad lokalizacji P&R</u>

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
17.		Uczestnik		
	31	Zwraca uwagę na nieprawidłowe wartości <u>potoku pasażerów na ul. Kazimierza Wielkiego i w rejonie Nowego Dworu.</u>	Wartości zostaną przeanalizowane i poprawione (tabela 3).	Ustalenie jak obok
18.		Uczestnik		
	32	Plan powinien nawiązywać do różnych dokumentów prawnych i strategicznych. <u>Plan powinien uwzględnić zapisy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i planów miejscowych. Tymczasem wielu tras tramwajowych tam zapisanych w Planie nie ma. Narusza to więc ustawę.</u>	Wspomniane dokumenty planowania przestrzennego nie są planem inwestycyjnym a jedynie stanowią przestrzenną możliwość lokalizacji takich tras. Dopiero decyzja podjęta z powodów potrzeb społecznych (a nie przestrzennych) wywołuje realizację o skorzystaniu z możliwości wyznaczenia w terenie lokalizacji trasy w nawiązaniu do przesądzeń przestrzennych.	<u>Uwaga nie jest uzasadniona</u>
	33	Plan nie nawiązuje do przewidzianych ustawą związków metropolitalnych co utrudnia synergię funkcjonowania miasta i jego zaplecza demograficznego i ekonomicznego. <u>Należałoby wstrzymać prace nad Planem i po powołaniu związku stworzyć plan dla całego Związku.</u>	Obecnie związku metropolitalnego nie można powołać z powodu braku rozporządzeń wykonawczych. Po jego powołaniu (nie wiadomo kiedy) i uruchomieniu przyjdzie czas na taki plan. Prezentowany projekt może być załącznikiem takiego planu. A ponadto prawo i praktyka zarządzania wymagają istnienia Planu już teraz.	<u>Wniosek niemożliwy do realizacji z powodu uwarunkowań prawnych</u> , choć trwają prace przygotowawcze. Odłożenie uchwalenia PT mogłoby skutkować problemami w bieżącym zarządzaniu, nie mówiąc o możliwości pozyskania środków wsparcia w Funduszy UE

1.2. SPOTKANIE 2: 21 MARCA; Z NACISKIEM NA KWESTIE EKOLOGICZNE

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
1.		Uczestnik		
	1	Zwraca uwagę na różnice w ujęciu PT w Krakowie (2013 r.) i w omawianym PT dla Wrocławia. Plan w Krakowie podaje wiele szczegółów eksploatacyjnych, np.	PT dla Krakowa podaje te dane dla stanu istniejącego, zaś nie zawiera prognozy dla okresu planu. Samej perspektywie planu poświęcono 1,5 strony. PT dla Wrocławia jest zorientowany na pokazanie obecnych i planowanych usług dla pasażerów i wpływowi tych usług na funkcjonowanie transportu w mieście. A	<u>Wniosek nie jest uzasadniony</u> . PT jest zgodny z wymogami przepisów, choć są one na tyle ogólne, że autorzy planów różnie

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		prace przewozowe dla poszczególnych linii, czego nie ma w PT dla Wrocławia. Dlaczego? <u>Należałoby podać te dane.</u>	prace przewozowe są podane dla sumy przejazdów tramwajów i autobusów. Bardziej szczegółowe dane nie są potrzebne dla oceny Planu, podano natomiast wskaźniki jakości usług.	formułują zawartość
	2	Jak uwzględniono spodziewany wzrost cen energii elektrycznej, wynikający z prawdopodobnie wprowadzanej „rezerwy stabilizacyjnej”??	Ten czynnik nie jest uwzględniony wprost, tylko przez pewien wskaźnik wzrostu kosztu pracy przewozowej. Skala spodziewanych wzrostów cen nie jest znana, brak oficjalnych prognoz, a stan prawny obowiązuje w takiej formie, jak obowiązuje w chwili podejmowania decyzji. Obecnie wiadomo, że opodatkowanie wynikające z owej rezerwy z racji unijnego rynku uprawnień do emisji CO ₂ prawdopodobnie zacznie działać od początku roku 2019, ale decyzji jeszcze nie ma. Ponieważ ta zmiana nie będzie wynikała ze zjawisk rynkowych, tylko operacji o charakterze fiskalnym, nie jest możliwe rzetelne prognozowanie poziomu zmiany cen	Wyjaśniono kwestię po dyskusji
2.		Uczestnik		
	3	Jaki wpływ na plany rozwojowe mogą mieć spodziewane związki metropolitalne, za którymi pójść mają spore wsparcia finansowe.	Związki metropolitalne jeszcze nie mogą powstać (brak przepisów wykonawczych), więc temat jest przysły. Trudno przewidywać, że dostępne środki będą „nowe”, raczej będzie to relokacja między różnymi funduszami. Obecnie tego nie bierzemy pod uwagę.	<u>Uwaga nie może być wykorzystania, z braku przesądzeń prawnych i konieczności przeprowadzenia negocjacji na ich podstawie</u>
	4	<u>„Uwolnione” zdolności przewozowe wynikające ze zmniejszenia pracy przewozowej autobusów z powodu wzrostu przewozów tramwajowych należałoby przeznaczyć na obsługę autobusową terenów, które obecnie są słabo obsługiwane lub dopiero zabudowywane.</u>	Uwaga (zgłoszona przez różnych uczestników konsultacji) jest uwzględniona, lecz wymaga korekty planów finansowych, jeśli mają być wykorzystane rezultaty inwestycji tramwajowych	<u>Uwaga zaakceptowana</u>
	5	<u>Zarzut, dotyczący planów rozbudowy ul. Buforowej – najpierw dobudowuje się drugą jezdnię, a potem – w przyszłości – linie tramwajową. To przeczy zasadzie zrównoważenia i promuje wykorzystanie samochodu.</u>	Spostrzeżenie słuszne, w PT takiej sytuacji nie ma, przedłużenie trasy drogowej i tramwajowej będzie następowało jedno po drugim (choć prawdopodobnie w różnych okresach budżetowych).	<u>Uwaga słuszna, PT jest z nią zgodny, uzupełnienie dotyczyć będzie wpisanie tej zasady</u>
	6	<u>Apeluje o ograniczanie inwestycji w</u>	Uwaga słuszna, taka zasada przyświeca miastu, choć ta „równoległość” nie jest	<u>Uwaga zaakceptowana, choć</u>

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		<u>układ drogowy, a jeśli, to równoległe z siecią transportu zbiorowego.</u>	jasnym kryterium. W zasadzie zawsze budowa drogi w układzie podstawowym skutkuje wprowadzeniem sieci transportu zbiorowego.	<u>można sobie wyobrazić pewne odstępstwo od tej zasady, która nie dotyczy każdej drogi, zwłaszcza dojazdowej</u>
	7	Czy odcinek linii tramwajowej w ul. Suchej nie jest zagrożony budową galerii handlowej?	Nie, nie jest zagrożony, linia tramwajowa w ul. Suchej jest w planach. Niemniej są wątpliwości co do praw do dysponowania gruntami, kolej przygotowuje plany komercjalizacji terenów wzdłuż ul. Suchej.	Wyjaśnienia jak obok
3.		Uczestnik		
	8	Prosi o wyjaśnienia w sprawie wykonawcy projektu PT i harmonogramu prac, także zmiany wykonawcy po pierwotnym przetargu.	Sprawa nie dotyczy treści PT	Wyjaśnienia są w trakcie postępowania o udzielenie informacji publicznej.
4.		Uczestnik		
	9	Dlaczego zapisano w PT budowę dróg i czy np. budowa tzw. śródmiejskiej trasy drogowej (Alej Wielkiej Wyspy?) wspiera zrównoważony rozwój.	Inwestycje w drogi nie są częścią PT, są jedynie okolicznością rozwojową i mają wpływ na podział ruchu między transport zbiorowy i indywidualny. Ale oprócz tego są nośnikiem transportu zbiorowego (autobusy, tramwaje), więc w planie nie da się abstrahować od planów rozwoju sieci dróg. Analizy wskazują, że ograniczony rozwój sieci drogowej wsparty stosowną organizacją ruchu może wspierać wzrost przewozów w transporcie zbiorowym. Ocena tego wsparcia nie może być badana w stosunku do pojedynczych przedsięwzięć, tylko w ramach funkcjonowania całej sieci po zrealizowaniu każdej inwestycji. Wyniki takich analiz są podawane w PT.	Wyjaśnienia jak obok
	10	Celem planu jest zmniejszenie liczby aut w mieście.	Nie, takiego celu nie ma, bo nie ma możliwości wpływania na liczbę aut innego, niż atrakcyjność systemu dla różnych form transportu, ale to nie cel, ale okoliczność. Jedną z nich jest zmniejszenie stopnia wykorzystywania samochodów w podróżach po mieście. Celem PT jest zwiększenie przewozów w transporcie miejskim i to powoduje, ale spada stopień użycia samochodów.	Wyjaśnienia jak obok
	11	Dlaczego PT nie przewiduje uruchomienia przewozów kolejowych przez MPK.	Podajemy w PT informacje co przygotowaniach do rozwoju przewozów kolejowych w aglomeracji, nie przesądzać kto będzie przewoźnikiem (na to jest za wcześnie). W PT zdefiniowano zakres wsparcia miasta dla rozwoju tych przewozów przez budowę i modernizację przystanków oraz system taryfowy, oraz podano informacje dotyczące modernizacji infrastruktury, podejmowane przez	Wyjaśnienia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			PKP PLK SA i urząd marszałkowski. W najbliższym okresie miasto z partnerami przeprowadzi analizy co do sposobów rozwinięcia przewozów kolejną w mieście / aglomeracji.	
5.		Uczestnik		
	12	Zgłasza uwagę dotyczącą taryfy podmiejskiej i wspólnej z kolejami podmiejskimi – jest niewygodna i niekorzystna dla pasażera.	Uwaga nie dotyczy bezpośrednio PT. Przekazano informacje o działaniach w kierunku, proponowanym przez mieszkańca	Uwaga będzie przekazana do analizy w ramach prac Wydziału Transportu
6.		Uczestnik		
	13	Kwestionuje uznanie zawartości PT za sprzyjającą poprawie stanu powietrza ze względu na to, że choć prognozuje się spadek emisji zanieczyszczeń, to nadal możliwe będzie przekraczanie norm co do stężeń zanieczyszczeń.	Analiza wielkości emisji nie stanowi części PT. Emisje samochodowe nie są kluczowe dla przekraczania norm stężeń. We Wrocławiu samochody w zimie (kiedy normy są najczęściej przekraczane) „odpowiadają” za około 10% emisji. Czyli jeśli PT pokazuje, że emisje spadną, zwłaszcza w centrum, to szanse na obniżenie stężeń poniżej norm rosną, ale nie są pewne, a za powodzenie w tym kierunku odpowiadają także inne niż transport sektory (głównie system ogrzewania) i to w tych sektorach należy poczynić obniżenia emisji (co jest robione w ramach Planu Gospodarki Niskoemisyjnej). Wg PGN w 2013 udział transportu samochodowego wyniesie 22 % emisji w mieście, transportu zbiorowego 1,6%. Prognoza na rok 2020 przewiduje (po realizacji m. in. PT), że redukcje emisji z transportu w okresie 2013 – 2020 powinna wynieść około 3% , a jej udział w ogólnej redukcji powinien stanowić około 4,2%. To oznacza, że transport przyczynia się (choć nieznacznie ilościowo) do uzyskania wskaźników redukcji wyznaczonych w polityce klimatycznej UE.	Poruszona kwestia jest przedmiotem Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Wrocławia Bez konkluzji
	14	Podniesiona jest kwestia praw do używania samochodu w dostępie do centrum. Ograniczenie ruchu w centrum przeczy temu prawu.	Zasada zrównoważonego rozwoju w aspekcie transportowym oznacza prawo dostępu, ale nie swobody wyboru środka lokomocji, co wiąże się z fizycznym dostępem (przepustowością) i obciążeniem środowiska spowodowanym przez pojazdy.	Prawo do używania samochodu nie może ograniczać niezależnego prawa miasta (w osobie prezydenta jako zarządcy ruchu) do ustanawiania ograniczeń w poruszaniu się po mieście. Trwają dyskusje w Parlamencie co do prawa miast do zamykania centrum dla „starych samochodów”, ale decyzji nie ma.

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
7.	Uczestnik	Uczestnik		
	15	Podnosi kwestie związków między wynikami analiz i modeli ruchu a propozycjami konkretnych projektów. Czy są one wynikiem analiz, czy też tylko wizja Władz Miasta.	Nie ma prostego związku między wynikiem analizy popytu a projektami – rozwiązania dobierane są metodą badania wariantów. Decyzje o wyborze projektów są wypadkową wyników analiz porównawczych, możliwości budżetowych oraz czynników realności czy innych warunków dla poszczególnych rozwiązań.	Wyjaśnienie obok
	16	Czy zastosowane metody analityczne miały wpływ na wybór i kolejność poszczególnych inwestycji.	Nie, lista inwestycji pochodzi z WPI, analizy służyły do sprawdzenia, czy po ich realizacji system będzie wykazywał wskaźniki zgodne z założoną polityką zrównoważonego transportu. Wyniki były takie, że bez uspokojenia ruchu w centrum (stan obecny) takich wyników nie dałoby się uzyskać, zaś z uspokojeniem – jest to możliwe.	Wyjaśnienie obok
8.	Uczestnik	Uczestnik		
	17	Jako przykład procesu podejmowania decyzji zadaje pytanie: dlaczego w ramach zrównoważonego rozwoju przewiduje się przebudowę Al. Piastów z mostem, ale pomija się planowany wcześniej na tej trasie tramwaj. W dodatku w tym rejonie znaczny przyrost liczby mieszkańców.	W tym przypadku analizy wskazały, że popyt na transport zbiorowy będzie narastał, ale popyt dla tramwaju pojawi się w późniejszym czasie, niż potrzeba przebudowy ulicy (to nie jest duża arteria). Trzeba pamiętać, że w ramach prac nad WPI wyszukuje się przedsięwzięcia na najbliższe około 5 lat. Podstawą dla nowych linii tramwajowych natomiast są studia długoterminowe, w tym przypadku jest to tzw. Plan Generalny rozwoju transportu szynowego, ale ten Plan nie przesądza etapowania realizacji.	Wyjaśnienie obok
	18	<u>Więc dlaczego ulica jest umieszczona w planie transportu zbiorowego?</u>	Uwaga ciekawa – oddzielić trzeba to co „czysto” działa na rzecz transportu zbiorowego od tych działań, które dotyczą obiektów wsparcia dla transportu zbiorowego. W tym wypadku najpierw trzeba zrealizować most, potem pozostałe elementy układu.	<u>Przyjęto sugestię, aby oddzielić inwestycje czysto w transport zbiorowy od przedsięwzięć towarzyszących, w tym głównie dróg.</u>
9.	Uczestnik	Uczestnik		
	19	Pytanie: <u>Czy badany był model rozwoju systemu transportowego bez nowych dróg, tylko transport zbiorowy?</u>	W zasadzie tak, w formie scenariusza B, czyli rozwój bez nowych przedsięwzięć poza już zaczętymi - wyniki podano w tabeli 7, rozdział 5.5.	<u>Wnioski z analizy scenariusza B są w przybliżeniu odzwierciedleniem postulowanej analizy</u>
	20	PT powinien uwzględnić napływ pojazdów spoza miasta i ich wpływ na sytuację w mieście.	Ten czynnik jest uwzględniony, to on m. in. skłania do przyjęcia zasady uspokojenia ruchu w centrum. Takie dane są w projekcie PT (rozdział 5).	Wyjaśnione obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	21	Porusza kwestie ułatwień w podróżach międzydzielnicowych z pominięciem centrum.	Układ linii autobusowych pozwala na takie połączenia, zaś planowanie tras uwzględnia stwierdzone zapotrzebowanie. Należy dodać, że ilościowo takie podróże nie są liczne, więc planowanie specjalnych linii dedykowanych dla tych podróży nie jest ekonomicznie uzasadnione. Dzięki systemowi węzłów przesiadkowych takie podróże będą mogły być obsługane.	Kwestia nie dotyczy PT, lecz fazy zarządzania eksploatacją. Do zbadania w ramach remarszrutyzacji.
	22	Inwestycje drogowe nie powinny zachęcać do użytkowania samochodu. Jak planować racjonalny rozwój sieci drogowej, aby nie zachęcać do użytkowania samochodu.	PT zawiera w tej sprawie jasne potwierdzenie. Drogi mają funkcję zapewnienia dostępności do poszczególnych obszarów, a ułatwienie przemieszczania się jest na drugim miejscu. Dlatego w PT wykorzystywana jest zasada rozwijania sieci drogowej tam, gdzie mają one przejąć ruch z ulic, gdzie jest on ograniczany.	Wyjaśnione obok
10.		Uczestnik		
	23	Kwestia przejmowania ruchu z autobusów do tramwajów. Jaki jest mechanizm propozycji zmiany proporcji na rzecz tramwajów.	Mechanizm jest następujący: zwiększenie pracy przewozowej tramwajów jako skutek inwestycji powoduje przejecie części pasażerów z autobusów. Postulat aby nie zmniejszać pracy przewozowej autobusów oznacza, że koszty transportu zbiorowego muszą wzrosnąć o wartość zwiększonych przejazdów tramwajów. Wymaga to korekty zapisów WPF. Taka propozycja zostanie złożona do służb finansowych,. Ten model popiera MPK, które zapewniło o współpracy w zakresie wstępnego ustalenia zmian w marszrutyzacji. Byłoby to wstępem do szerokiej zmiany marszrut (re-marszrutyzacji) układu linii z uwzględnieniem węzłów przesiadkowych.	Wyjaśnienie obok
11.		Uczestnik		
	24	Na temat metra i aspektów efektywności typów trakcji i przebiegu lini: <u>powinno się wprowadzić obowiązek analizy efektywności społeczno – ekonomicznej (obliczanie EIRR i innych wskaźników) przy opracowywaniu koncepcji rozwiązań.</u>	Postulat słuszny, wymaga zunifikowania procedur obliczeniowych, oraz zbudowania baz danych o sieci istniejącej i projektowanych nowych rozwiązaniach a także model popytu na różne okresy analityczne. Obecnie to podejście obowiązuje i jest we Wrocławiu stosowane przy opracowywaniu studiów wykonalności w ramach wnioskowania o środki na projekty sponsorowane z funduszy UE, polskie prawo tego nie wymaga.	<u>Wniosek do zaakceptowania w ramach rozwoju systemu planowania rozwoju systemu transportu</u>
12.		Uczestnik		
	25	Porusza kwestię baz danych używanych do analiz oraz zasad budowy modelu popytu. <u>Postuluje unifikację tego podejścia dla powtarzalności i</u>	Postulat słuszny, wymaga jednak poszerzenia zakresu badań ruchu, bo obecnie Wrocław nie dysponuje solidnym badaniem mieszkańców.	<u>Wniosek o zunifikowanie budowy modelu oraz badań kompleksowych ruchu</u>

Lp. osoby	Lp. uwagi	Treść uwagi / wniosku	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		<u>porównywalności wyników</u>		
	26	<u>Postulat publikowania baz danych i wyników dla zapisanych modeli sieci i ruchu.</u>	Postulat uzasadniony, w BRW trwają prace nad przygotowaniem takich baz.	<u>Wniosek przyjęty do rekomendacji w ramach obserwacji zmian i rezultatów realizacji projektów</u>
13.		Uczestnik		
	27	Czy były rozważane innowacyjne rozwiązania organizacyjne dla wykorzystania przepustowości dróg (np. dedykowane pasy ruchu...).	Nie jest to przedmiotem PT, do rozwiązania w ramach zarządzania operacyjnego	Do rozważenia w ramach działalności wydziału
	28	Czy linie autobusowe typu „premium” są przewidziane w PT	Nie dotyczy to PT. Głos jest ważny i zamiary długofalowego utrzymania czy rozwijania tej formy usług autobusowych wymaga doprecyzowania – obecnie nie ma planów likwidacji tej formy, w PT zostały one nazwane liniami magistralnymi.	<u>Przyjęto w ramach działalności Wydziału Transportu</u>
	29	<u>Zmiana marszrut (re-marszrutyzacja) powinna być przewidziana jako pilna.</u>	Taka propozycja jest zawarta w projekcie PT	<u>Wniosek przyjęty w ramach działań związanych z monitoringiem PT</u>
	30	Odnosnie pasów autobusowych – zwraca uwagę na pokusę likwidacji takich pasów po ich uruchomienie przeznaczenie dla ruchu samochodów.	Urząd miasta pracuje nad poszerzaniem zasięgu pasów autobusowych zarówno na ulicach istniejących, jak i w projektowanych. Niemniej uwaga o zagrożeniu ich likwidacji jest realne i należy uwzględnić to w decyzjach o ustanowieniu pasów.	Opinia jak obok . Uzupełnienie w tekście o procedurę wprowadzania bus-pasów.
14.		Uczestnik		
	31	<u>Zwraca uwagę na korkowanie się węzłów tramwajowych. Bez zmiany sygnalizacji pojawia się granica przepustowości tramwajowej w centrum.</u>	Niezbędne jest „wyciskanie” ze skrzyżowań maksimum przepustowości dla tramwajów, a potem wykorzystanie pozostałych luk czasowym dla ruchu samochodowego.	<u>Wniosek przyjęty - zapis w PT w tej sprawie</u>
		Jan Friedberg w podsumowaniu	<u>Z dyskusji wynika, że warto dodać do PT rozdział o wytycznych działań doskonalących procedury planowania, projektowania i zarządzania systemem transportu, ze szczególnym uwypukleniem roli i zadań transportu zbiorowego. Przebieg dyskusji wskazuje, że zebrani akceptują podane w PT założenia o dominacji transportu zbiorowego (szczególnie w centrum) i konieczności uspokojenia ruchu w centrum.</u>	

1.3. DODATKOWE SPOTKANIA INFORMACYJNO – DYSKUSYJNE W CZTERECH CZĘŚCIACH MIASTA Z MIESZKAŃCAMI

(spotkania informacyjno – dyskusyjne w czterech częściach miasta z mieszkańcami w okresie 11 – 15 kwietnia: Agora (11.04) – brak uczestników, Sektor 3 (13.04), Biblioteka przy pl. Grunwaldzkim (14.04) – brak uczestników, Sala sesyjna na Dworcu Głównym.

Lp. spotk.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
Spotkanie 1: „Sektor 3” – zajezdnia Popowice (13.04)				
1	1	Dyskusja metod oddziaływania na podział zadań przewozowych i roli w tym zapisów PT. Dyskutowano procedury wdrażania założeń, zwłaszcza na terenie centrum wielkomiejskiego, które – zgodnie z projektem – przejdzie proces znacznych zmian organizacji ruchu.	Plan jako dokument prawa miejscowego zawiera zapisy, które nie są bezpośrednio prawem powszechnie obowiązującym co do wykonywania pewnych decyzji, ale są zobowiązaniem odpowiednich organów do podjęcia działań w określonym kierunku. Np. tzw. „uspokojenie ruchu” w centrum musi być przełożone na serie decyzji organu zarządzającego ruchem (prezydenta miasta) co do wprowadzenia stosownego oznakowania.	Bez konkluzji
	2	Czy PT przewiduje zwiększenie skuteczności ITS	Tak, system ten „dojrzewa”, ale należy zbadać możliwości zwiększenia jego skuteczności przez inne rozwiązania niż technologiczne w ramach ITS, np. trasowania linii pod kątem minimalizacji skrętów na ruchliwych skrzyżowaniach.	Opinia jak obok
	3	Jaka jest przewidziana skala priorytetów dla transportu zbiorowego na terenie centrum.	Podejście musi być elastyczne, zależnie od lokalnych uwarunkowań, ale priorytet jest w ITS wymuszany przez przydzielanie zielonego światła zależnie od sytuacji.	Opinia jak obok
	4	Jak PT ma być przełożony na język zarządzania, czyli przeprowadzenie inwestycji i dokonanie zmian organizacyjnych.	Zasadą jest, że tworzenie się kolejek samochodów nie może być powodem do rezygnacji z priorytetu dla tramwaju/autobusu. Trzeba także rozważać dobór pojemności pojazdów transportu zbiorowego. Ogólnie należy zważyć na osiąganie rezultatów założonych w PT, czyli np. skrócenia czasów podróży pasażerów.	Uwagi zmierzają do sformułowania programu wdrażania PT, koncentrującego się na instrumentach osiągania rezultatów oraz sposobów ich stosowania (formalnych, organizacyjnych, zarządczych).
	5	Jaki jest wpływ na zadania przewozowe w transporcie zbiorowym zmian w rozmieszczeniu mieszkańców (wyprowadzanie się na	Wpływ jest znaczący. Zmniejszanie się liczby mieszkańców w centrum i śródmieściu z zwiększaniem na peryferiach i poza miastem zwiększa transportochłonność miasta – ta sama liczba osób wykonuje przejazdy na większe odległości, co powiększa natężenie ruchu na sieci.	To zjawisko bardzo niekorzystne. Jednym z najbardziej skutecznych sposobów na organiczne negatywnych skutków tych zmian

Lp. spotk.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		peryferie do własnych domów, oraz do osiedli w pobliżu granic miasta		jest uaktywnienie kolei w przewozach miejskich, wprowadzania systemu P&R. Skomentowanie wyników analiz w tekście
	6	Czy organizacja prac w strukturach miasta daje możliwości koordynacji działań między jednostkami miasta dla osiągania dobrych rezultatów we wprowadzaniu omawianych inicjatyw do praktyki?	To proces stałych zmian organizacyjnych i szkoleń. Procedury zapewniają taką koordynację.	Wyjaśnienie jak obok
	7	Dyskutowano niektóre przypadki szczególne, co wykracza poza tematykę PT	Dyskusja wskazuje na konieczność stworzenia „polityki miasta w zakresie bus-pasów” (np. standard poziomu swobody ruchu, powyżej którego stworzenie bus-pasa musi być zbadane pod kątem efektów bus-pasa)	<u>PT zostanie uzupełnione o wytyczne w kwestii jak obok</u>
Spotkanie 3: Sala sesyjna na Dworcu				
3.	8	Dlaczego nie realizuje się linii tramwajowej do Jagodna	Inwestycja jest w przygotowaniu, ale wg danych Urzędu Miejskiego stopień zapełniania zabudową terenów inwestycji mieszkaniowych nie kwalifikuje tej lokalizacji do doprowadzenia linii tramwajowej.	Wyjaśnienie jak obok
	9	Takie kryteria j.w. spełnia zapewne rejon Psiego Pola – dlaczego ta zasada w tym przypadku nie obowiązuje	Powodem jest odległość od końcówki sieci tramwajowej i związane z tym wysokie koszty.	Wyjaśnienie jak obok
	10	Jakie są kryteria ustanawiania bus-pasów	Istotą jest, aby uzyskać płynność ruchu autobusowego, czyli doprowadzić do takiego natężenia ruchu na tym pasie, który nie będzie powodował zatorów. Równocześnie na sygnalizacji można wprowadzić priorytety dla pojazdów na tym pasie.	Wyjaśnienie jak obok
	11	Dyskusja kryteriów ustalania kolejności inwestycji	Temat nieco wykracza poza PT, ale warto zauważyć, że taktyka modernizacji systemu transportowego polega na koncentracji najpierw na porządkowaniu sytuacji w centrum miasta, a później postępowanie ku dzielnicom peryferyjnym. Odwrotna kolejność grozi zatłoczeniem trudnym do opanowania.	Wyjaśnienie jak obok
		<i>Dyskutowano niektóre przypadki szczególne, co wykracza poza tematykę PT</i>		

1.4. SPOTKANIA Z SAMORZĄDAMI OSIEDLOWYMI

(Spotkania odbyły się w sali konferencyjnej na Nowym Targu, w dniach 12.04. i 15.04).

Spotkanie 1: Sala na Nowym Targu, 12.04.2016

Lista podniesionych kwestii:

- Dlaczego korytarze (oznaczone na prezentowanej mapce na fioletowo) omijają Oporów?
- Pytanie o remontowany most na Widawie – czy będzie przystosowany do ruchu tramwajowego w przyszłości.
- Zarzut, że przez Sołtysowice do miasta wjeżdża transport ciężki.
- Zarzut, że miasto miało plany na uspokojenie ruchu, ale się z tego wycofało.
- Prośba o wyjaśnienie, dlaczego brakuje na mapach korytarza komunikacyjnego przy Muchoborze Wielkim.
- Czy w Planie wzięto pod uwagę inwestycje mieszkalne i ich wpływ na transport publiczny, realizowane w granicach miasta?
- Czy linie autobusowe 145 i 146 będą zlikwidowane na rzecz tramwaju?
- Postulat o budowę dróg łączących ul. Królewską z Kosmonautów.
- Zarzut, że jedyny dojazd do szpitala wojewódzkiego możliwy jest obecnie przez ul. Kosmonautów.
- Postulat o zaplanowanie linii autobusowej (np. 102), obsługującej szpital wojewódzki.
- Postulat o poszerzenie ul. Kosmonautów, ponieważ jest niedrożna. Uwaga, że ruch osiedlowy w tamtym miejscu to 70%.
- Postulat o poprzeczne połączenie autobusowe Małlice-Stabłowice-Złotniki, umożliwiające dojazd do tramwaju przy ul. Kosmonautów.
- Zarzut, że obecny parking P&R w Leśnicy „tonie w błocie” i postulat budowy dodatkowych trzech parkingów.
- Postulat o stałe kursowanie linii autobusowej do Leśnicy – w razie awarii tramwaju nie ma czym dojechać do Leśnicy, a oczekiwanie na autobus zastępczy trwa zbyt długo.
- Zarzut, że obie linie tramwajowe z Kozanowa pokrywają się i postulat, aby zamienić linię 32 z 33, aby z Kozanowa możliwy był dostęp w dwa rejony miasta.
- Postulat o usprawnienie połączeń z Ołtaszyna do centrum. Zarzut, że pogorszył się znacząco czas jazdy linii 612.
- Postulat o zmianę lokalizacji planowanej tymczasowej pętli linii 144 i utworzenie pętli linii 144, w miejscu zgodnym z postulatami rady osiedla (przekazanymi poza konsultacjami Planu).
- Postulat dotyczący częstotliwości kursowania pociągów na linii Wrocław – Głogów (1,2/h) oraz wniosek o budowę stacji kolejowej odciążającej północną część Leśnicy.
- Postulat o nawiązanie współpracy z przewoźnikami kolejowymi i utworzenie linii kolejowej Leśnica-Gądów-Grabiszewska-Jagodno-Siechnice-Sołtysowice
- Rada Osiedla Lipa Piotrowska postulowała, aby „zwalniane linie autobusowe w wyniku rozwoju linii tramwajowych skierować np. do obsługi osiedli peryferyjnych typu Lipa Piotrowska”. Osiedle się rozbudowuje, a obecnie kursuje tam jedna linia stała co 30 minut i jedna linia szczytowa również co 30 minut.
- Kolejna grupa zgłaszanych tematów dotyczyła kwestii związanych z konstrukcją Planu Transportowego:
 - o Z KBR wynika, że 27-proc. udział w podróży ma komunikacja zbiorowa, a z wykresu nr 3 (na prezentacji) wynikało dużo więcej.
 - o Postulat przedstawienia źródła danych na prezentowanych wykresach.

- o Postulat o zmiany w oczekiwanym interwale obsługi w dni robocze na czas oczekiwania nieprzekraczający 10 minut.
- o Zarzut pogorszenia standardów obsługi, wynikający z zapisów Planu względem obecnie funkcjonujących częstotliwości, np. na osiedlu Gaj.
- o Pojawiały się też pytania i uwagi co do zagadnień technicznych, związanych z taborem, obsługą ruchu itp.
- o Czy miasto bierze pod uwagę fakt, że tramwaj, gdy się zepsuje, blokuje cały ruch?
- o Zarzut dotyczący starego taboru tramwajowego.
- o Zarzut dotyczący formy kursowania tramwajów – „przyjeżdżają trzy naraz, a potem trzeba 10 minut czekać”.
- o Wniosek o sensowne zakupy taboru (tańszy tramwaj na „sztywnych wózkach” to droższe remonty torowisk, zatem suma wydatków mniej korzystna).

Spotkanie 2: Sala na Nowym Targu, 15.04.2016

Lista podniesionych kwestii:

- Pytanie o połączenia poziome w zachodniej części Wrocławia, m.in. pomiędzy lotniskiem, a Leśnicą.
- Dyskusja dotycząca problemów komunikacyjnych we wschodniej części Wrocławia, szczególnie w odniesieniu do zakorkowanych Swojczyc. Wskazywano na skutki zamknięcia odcinka drogi Blizanowice – Trestno, m.in. blokowanie ul. Krakowskiej.
- Kolejną grupą zgłaszanych tematów były uwagi dotyczące kwestii związanych z konstrukcją planu transportowego:
 - o Plan bazuje na inwestycjach przewidzianych w WPI, zamiast je wyznaczać.
 - o Zastrzeżenia do źródeł danych demograficznych i tworzonych na ich podstawie prognoz. Pojawił się postulat aby informacje o danych demograficznych pozyskiwać np. ze zbiorów danych spółek miejskich obsługujących potrzeby bytowe mieszkańców.
- Pytania i uwagi dotyczące zagadnień technicznych, związanych z taborem, obsługą ruchu, na przykład:
 - o Możliwości ich wykorzystania połączeń kolejowych z centrum poprzez tramwaje.
 - o Postulat o zapewnienie połączenia stacji kolejowej Wrocław Stadion i zlokalizowanego tam parkingu z kursującymi w pobliżu liniami autobusowymi i tramwajem.
- Podczas spotkania przedstawiciele Rady Osiedla Biskupin – Sępolno – Bartoszowice – Dąbie zaprezentowali autorską analizę sytuacji komunikacyjnej we wschodniej części Wrocławia oraz prognozy demograficzne i statystyczne, opracowane w Instytucie Samorządu Terytorialnego

2. CZĘŚĆ II: UWAGI I WNIOSKI INSTYTUCJONALNE

3.1. ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
1.		Fundacja Centrum Zrównoważonego Transportu:		
	1	Nie jest doceniona możliwa rola kolei aglomeracyjnej. Zbyt słabo uwypuklono możliwa do spełnienia role zmodernizowanej linii kolejowej nr 292 (Wrocław Sołtysówce – Jelcz).	Lina 292 byłaby oczywiście częścią kolei aglomeracyjnej. Problemem jest brak konkretów, a PT obowiązuje najbliższe 6 lat, więc tylko modernizacja linii 292 jest konkretem.	Uwaga może być wykorzystana częściowo dla uwypuklenia znaczenia kolei aglomeracyjnej
	2	<u>Wskazując na przedsięwzięcia flagowe pominęto koncepcję tramwaju dwusystemowego.</u> Obecnie przepisy nie dopuszczają ruchu tramwajowego po torach PKP PLK, jednak perspektywicznie w ciągu najbliższych kilkunastu lat może się to zmienić.	Projekt flagowy to niejako symbol PT, którego realizacji a w największym stopniu warunkuje uzyskanie rezultatów. Tramwaj dwusystemowy nie spełnia żadnego z tych warunków, także w świetle uwagi CZT, iż możliwy jest do realizacji w perspektywie kilkunastu lat.	<u>Uwaga nie została uwzględniona</u>
	3	W części dotyczącej przewidywań finansowania usług przewozowych przewidziano zwiększenie floty tramwajów o 42% nie wskazując przy tym konieczności rozbudowy obecnie istniejących lub budowy nowych zajezdni tramwajowych	Lokalizacja nowej zajezdni jest konieczna w świetle ogłoszenia Programu Tramwajowego i będzie przedmiotem analiz w najbliższych latach, jednak zapewne wykroczy poza horyzont Planu Transportowego - realizacja po 2022.	<u>Uwaga została uwzględniona</u>
	4	1. W PT nie napisano jasno o konieczności budowy parkingów Park&Ride, nie	Kwestia P&R nie jest formalnie częścią PT, zostanie jednak rozwinięta m.in w	<u>Uwaga zasadna, zostanie uwzględniona.</u> Należy

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		wspomniano o ich możliwej lokalizacji. Naszym zdaniem parkingi te powinny być zlokalizowane z dala od centrum miasta, w dzielnicach peryferyjnych tak, aby osoby korzystające z aut dojechały do „rogatek miasta”, a następnie przemieściły się do centrum transportem zbiorowym.	aspekcie lokalizacji, podobnie jak sugeruje CZT.	zaznaczyć, że w Urzędzie Miejskim trwają szczegółowe prace co do lokalizacji i programu użytkowego tych parkingów.
	5	W PT nie wskazano gdzie miałyby powstać nowe przystanki kolejowe na terenie miasta oraz nie wpisano czy miasto będzie partycypować w kosztach ich budowy. Liczba przystanków na sieci kolei aglomeracyjnej musi być dużo gęstsza niż obecnie, nawet co 1 km i gęściej. Dobrym przykładem jest tutaj SKM Trójmiasto.	Te lokalizacje wskazano w odniesieniu do podjętych już decyzji, z których dwie już zrealizowano. Co do innych lokalizacji, to trwają prace na ten temat i uzgodnienia w trójkącie: miasto – PKP PLK SA – urząd marszałkowski). Należy dodać, że średnia odległość na linii SKM Tczew – Gdańsk Gł. Wynosi 3,5 km, a nie 1 km, o czym wspomniano w uwadze. Taka odległość spowodowałaby, że prędkość handlowa spadłaby poniżej sensownej wartości i frekwencja byłaby znikoma. Kolejka służy przede wszystkim przejazdom na większe odległości i temu muszą być podyktowane lokalizacje przystanków.	Uwzględniono <u>wskazanie dwóch przystanków już zrealizowanych</u> .
	6	Model ruchu, który został uwzględniony w planie bazuje na starym Kompleksowym Modelu Ruchu z roku 2006 i 2010. Projekt jest z roku 2016, a co za tym idzie od tego czasu z pewnością doszło do dużych zmian w zachowaniach komunikacyjnych.	Model ruchu zbudowano na rok 2013, bo dla tego roku istnieją kompleksowe pomiary ruchu służące do kalibracji wyników modelu. Badania z lat 2006 i 2010 służyły tylko do ustalenia trendów historycznych, co jest normalną procedurą w badaniach społecznych i transportowych.	Wyjaśnienie jak obok
	7	W planie nie ujęto istnienia nieukończonej jeszcze wschodniej obwodnicy miasta, której budowa w znaczący sposób zmieni układ komunikacyjny Wrocławia. Jednak wpisano, tą inwestycję w części 3 „Inne	Wspomniana inwestycja jest pokazana na Planszy zbiorczej. Podział na etapy realizacji oparto na materiałach inwestora, czyli Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego, co opisano w tabeli 4. Z tych informacji wynika, że w zasadzie cała inwestycja zostanie zrealizowana w okresie horyzontu PT, czyli do 2022 roku. Te założenia ujęto w modelach ruchu. Należy zaznaczyć, że droga	Uwaga nie ma znaczenia dla PT

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		ważniejsze przedsięwzięcia inwestycyjne wpływające na osiągnięcie celów Planu ze strony innych podmiotów, niż samorząd Wrocławia”.	służy przede wszystkim odciążeniu Wrocławia od ruchu samochodowego i to zostało w analizach uwzględnione. Wpisanie tej inwestycji do części 3 odpowiada więc charakterowi tego przedsięwzięcia.	
	8	W dziale 8.3 „Integracja systemu” nie wspomniano o <u>integracji taryf komunikacji miejskiej oraz kolei czy połączeń autobusowych</u> . Podróżny jadąc do Wrocławia powinien wykupić jeden bilet jednorazowy lub okresowy na pociąg/ autobus podmiejski i komunikację miejską. Znacząco zwiększyłoby to konkurencyjność komunikacji zbiorowej we Wrocławiu i całej aglomeracji. Projekt wspólnego biletu na początku można wprowadzić przy zakupie biletu miesięcznego.	Takie zapisy muszą być oparte na podjętych decyzjach. Propozycje w uwadze są do uwzględnienia w ramach docelowego modelu aglomeracyjnego, z uwzględnieniem kolei podmiejskiej. Niemniej takie decyzje nie są podjęte (oprócz funkcjonującego biletu miejsko – kolejowego), stąd trudno zaciągnąć zobowiązanie miastu, bez zgody partnerów (samorząd województwa, przewoźnicy kolejowi).	<u>Uwaga do wykorzystania jako zapis celu integracji taryfowej, bez zobowiązań na które nie można dać gwarancji wykonania.</u>
	9	W części „Cele i założenia opracowania Planu transportowego” wpisano, że kolej regionalna ma być włączona (ma współdziałać) z systemem komunikacji miejskiej. <u>Jednak zapomniano dodać, że kolej ta musi mieć zintegrowany system taryfowy.</u> 1.	Uwaga nawiązuje do poprzedniej.	<u>Uwaga do wykorzystania jako zapis celu integracji taryfowej</u>
	10	W części 10.3, Działania długofalowe uwzględniono możliwość budowy metra, co naszym zdaniem jest bezzasadne.	Uwaga nie odzwierciedla treści, w PT nie ma mowy o możliwości budowy metra, jest jedynie wspomniane o dotychczasowym rozpoznaniu tego tematu,	Uwaga nie jest zasadna

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	11	Założono że <u>posiadany tabor tramwajowy będzie tylko w 25% taborze niskopodłogowym. Jest do zdecydowanie zbyt mało.</u>	Każdy nowy tabor będzie kupowany niskopodłogowy, lub częściowo-niskopodłogowy, jednak jego udział procentowy zależny będzie od szybkości "starzenia się" dotychczasowego taboru. Większość zakupów skierowana będzie na wymianę dotychczasowego taboru, więc należy się spodziewać wzrostu tego wskaźnika. Uwzględniono to w nowych przeliczeniach.	<u>Uwaga została uwzględniona</u>
	12	Zakładana jest zbyt mała zakładana częstotliwość kursowania autobusów miejskich poza centrum Wrocławia - 60 minut, podczas gdy już obecnie jest to 30 minut	Uwaga nie odzwierciedla treści PT – częstotliwość 60 minut nie jest podana dla „autobusów miejskich poza centrum Wrocławia”, ale dla autobusów podmiejskich poza terenem miasta. Parametry w tym obszarze zależą od woli gmin podmiejskich, współfinansujących te przewozy.	Uwaga nie jest zasadna
	13	W planach brak jest uwzględnienia uruchamiania nowych linii autobusowych pospiesznych. Dziś dojazd do centrum miasta z wielu dzielnic zajmuje godzinę lub dłużej	Stopień szczegółowości PT nie wymaga takich przesądzeń. Uwaga co do roli linii pospiesznych jest trafna, ale właśnie wg tej zasady działa obecnie i w przyszłości układ linii.	Uwaga nie jest zasadna
	14	W żadnym miejscu planu nie wspomniano o wymianie w mieście sygnalizacji świetlnej na dającej priorytet tramwajowi. To bardzo duży błąd, gdyż ...	Uwaga nie jest uzasadniona, ponieważ kwestie sterowania ruchem i priorytetów dla transportu zbiorowego (sama sygnalizacja to tylko część tematu) jako instrument zarządzania funkcjonowaniem systemu są wymienione wiele razy (rozdziały: 3.1., 3.4., 4.2., 4.3., 5.3., 7, 8.3., 8.6., 9, 10.1., 10.2.).	Uwaga nie jest zasadna , do uzupełnienia jedynie kwestia zapisów na tablicach świetlnych
	15	Podano, że system informacji ma uwzględniać co najmniej lokalizację węzłów przesiadkowych. Jednak nie uwzględniono podania przy tych węzłach możliwości przesiadki na inne linie komunikacyjne. <u>Nie wpisano także, aby informacja pasażerska miała być dostosowana do potrzeb osób niewidomych. Należy także wprowadzić informację pasażerską przynajmniej w</u>	Termin „węzeł przesiadkowy” oznacza możliwość przesiadek. Co do osób niewidomych, to mieszczą się oni w grupie osób niepełnosprawnych, a ta grupa jest przedmiotem zapisów PT. Niemniej propozycja zapisów na tablicach wyświetlanych jest warta uwzględnienia, tak samo jak kwestia wersji językowych.	<u>Uzupełnienie w rozdziale dot. osób niepełnosprawnych zapisów na tablicach wyświetlanych jest warte uwzględnienia, tak samo jak kwestia wersji językowych.</u>

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		<u>dwóch językach obcych.</u> W przypadku Wrocławia to język niemiecki oraz angielski.		
	16	Dotycząca całości dokumentu. Oczekujemy poprawy punktualności kursowania linii naziemnych w wyniku skracania tras komunikacji miejskiej i dzielenia relacji w oparciu o stacje węzłowe i styki z liniami komunikacji szynowej o prędkościach komunikacyjnych minimum 40 km./h. Plan powinien wytyczać kierunek poprawy konkurencyjności transportu, którego elementem nie są szalenie długie trasy autobusów o długim, często ponadgodzinnym czasie jazdy. Rozwiązania systemowe powinny być oparte na dobrych praktykach, które prezentuje np. Wiedeń, notujący szybki wzrost udziału komunikacji publicznej w modal split.	Prędkość komunikacyjna 40 km/godz. w warunkach Wrocławia jest nieosiągalna w skali całych linii. Przykład Wiednia jest nieadekwatny - systemy transportowe są w tych dwóch miastach nieporównywalne. Prędkości podróży (tabela 8) w warunkach Wrocławia oscylują wokół 20 km/godzinę.	Opinia jak obok,
2.		Gmina Siechnica		
	17	<u>Wniosek o uwzględnienie linii tramwajowej na Jagodno</u>	Uwaga odnosi się do WPI. W PT uwzględniono te linie ale w okresie po roku 2022. Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, jeśli liczba mieszkańców osiedla się zwiększy.	Wniosek jest przyjęty, jego realizacja planowana jest w następnym okresie budżetowym
	18	<u>Stworzenie punktów przesiadkowych na obrzeżu miasta.</u>	PT wstępnie pokazuje lokalizacje węzłów przesiadkowych oraz obiektów P&R. Są one lokalizowane tam, gdzie następują powiązania różnych środków przewozowych	Wniosek jest uwzględniony, z uzupełnieniami w nowej wersji PT.
	19	Poparcie dla zasady wspólnego biletu, z jego rozszerzeniem poza miasto Wrocław,	Wniosek jest uwzględniony	Uwaga do wykorzystania jako zapis celu integracji taryfowej

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		wraz z możliwościami przesiadek na obrzeżach miasta.		
	20	Gmina zauważa konieczność uwzględnienia zmian demograficznych, w tym faktu przenoszenia się mieszkańców Wrocławia do gmin ościennych.	Zmiany demograficzne co do migracji oraz zmian struktury wiekowej są uwzględnione.	Uwzględnione
3.		Instytut Rozwoju Terytorialnego, Wrocław		
	21	Ad 1: Proponuje się dodanie w Planie zapisów dot.: (a) zwiększenia integracji miejskiego systemu transportu zbiorowego z transportem zbiorowym w całej aglomeracji	Uwagi są uwzględnione PT. Niemniej pewne szczegóły wymagają wyjaśnień:	Opinia jak obok
	22	Ad 1 (b) wzmocnienia roli transportu kolejowego na terenie miasta oraz terenach podmiejskich	Ad 1 (b) Co do zasady wnioski jest słuszny, lecz wymaga zgodnych działań zainteresowanych podmiotów.	Opinia jak obok
	23	Ad 1 (c) obowiązku koordynacji rozwoju transportu z rozwojem zabudowy z uwagi na wysokie koszty funkcjonowania transportu oraz ograniczenie negatywnych skutków związanych z występowaniem niskiej emisji.	Ad 1 (c) Uwaga słuszna, ale nie dotyczy PT, który zajmuje się skutkami rozwoju przestrzennego, a mniej kreowaniem zagospodarowania (ustawa mówi o uwzględnieniu dokumentów planowania przestrzennego)	Opinia jak obok
	24	Plan powinien uwzględniać konieczność lokowania parkingów P&R przy wszystkich wjazdach do Wrocławia umożliwiających przejęcie części ruchu indywidualnego oraz zwiększenia ilości zintegrowanych węzłów przesiadkowych.	Proponowana zasada nie jest racjonalna – obiekty P&R muszą być dostosowane do popytu, a ten nie jest rozłożony równomiernie na poszczególne wloty. Lokalizacja P&R jest opracowywana pod kątem maksymalnego wykorzystania tych obiektów dla przejęcia pasażerów z ruchu samochodowego.	Opinia jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	25	Proponuję się, aby Plan określał pracę przewozową na poszczególnych liniach komunikacji zbiorowej.	Wniosek jest niewykonalny w skali dużego miasta. Układ linii powstaje w codziennych analizach i jest wielokrotnie zmieniany w ciągu roku. Podane w tabelach 7 i 10 wartości sumarycznej pracy przewozowej wg środków transportu są wystraszającym obrazem realizacji zadań przewozowych.	Opinia jak obok
	26	Sugeruje się wykorzystanie w Planie analiz przeprowadzonych w ramach Studium spójności funkcjonalnej we WrOF ze szczególnym uwzględnieniem zapisów dot. Wytycznych do planu transportowego dla WrOF	Wspomniany materiał nie ma bezpośredniego odniesienia do PT, ponieważ Plan jest dokumentem organizacyjnym, zaś Studium odnosi się do kwestii strategicznych. Z reguły tworzenia obu dokumentów wynika, że nie może być bezpośrednich relacji między tymi dokumentami. Zaś co do założeń ogólnych to istnieje zgodność co do celów.	Opinia jak obok
	27	Nie podano więzby ruchu dla miasta	PT nie jest opracowaniem studialnym, tylko planem, więc obejmuje głównie przesądzenia.	Opinia jak obok
	28	Nie uwzględnienie wszystkich przewidzianych w SUIKZP inwestycji w infrastrukturę nawet jako długofalowej perspektywy.	Zgodnie z przepisami dotyczącymi PT jest to plan średniookresowy, więc nie ma możliwości odniesienia się do wszystkich przesądzeń SUIKZP. Ponadto Studium jest dokumentem wskazującym na możliwość realizacji inwestycji, zaś PT określa sposób ich wykorzystania w ramach organizacji usług transportu publicznego.	Opinia jak obok
	29	Sugeruje się ujednolicenie nazw przedsięwzięć zgodnie z projektem Strategii ZIT WrOF oraz uwzględnienie w Planie części inwestycji wskazanych do realizacji w ramach ZIT WrOF	Wymienione inwestycje nie mają wpływu na przesądzenia PT. PT nie jest planem inwestycji, jedynie je przywołuje jako ważne uwarunkowanie, jeśli mają zastosowanie.	Opinia jak obok
4.		Rady osiedli wrocławskich Rada Osiedla Biskupin-Sępolno-Dąbie-Bartoszyce (Grupa czworga Radnych)		

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	30	1) Uzupełnienie o węzły przesiadkowe i P&R we wschodniej części miasta (zał. Rysunek)	Wniosek do rozpatrzenia w ramach prac nad rozmieszczeniem węzłów i P&R.	Do rozpatrzenia w ramach prac nad rozmieszczeniem węzłów i P&R.
	31	2) Budowa Mostu Bartoszowickiego, wraz z linią tramwajową, jako alternatywy do rozbudowy mostów Chrobrego	Uwaga nie dotyczy PT. W ramach WPI opracowywane jest inne rozwiązanie problemów w tym rejonie, w ramach modernizacji linii kolejowej nr 292.	Uwaga dotyczy przyszłego rozwoju sieci, wykraczającego poza horyzont PT .
	32	3) Przedłużenie linii tramwajowej z ul. Mickiewicza do dworca kolejowego na Swojczycach	Kwestia linii tramwajowej na Swojczyce nie była dotąd badana, jednak w wyniku ogłoszenia we wrześniu 2016 Wrocławskiego Programu Tramwajowego wchodzi ten odcinek do realizacji w horyzoncie Planu i będzie rozważana jako rozszerzenie planu wykorzystania linii kolejowej 292.	Uwaga została uwzględniona
	33	4) Uzupełnienie PT o transport wodny	Przewiduje się turystyczno-rekreacyjne formy wykorzystania rzeki, jednak nie planuje się regularnych przewozów pasażerskich transportem wodnym, jako mało efektywnych, sezonowych, nie gwarantujących ciągłości oferty, stąd nie jest ta kwestia omawiana w PT.	PT nie przewiduje oparcia transportu publicznego na transporcie wodnym.
	34	5) W miejscach trudnych do skomunikowania, tworzenie np. kolejek linowych itp.	Kwestia kolejnych środków transportu, np. linowych, jest obserwowana na przykładzie urzędu Politechniki Wrocławskiej. Niemniej nie ma nowego dojrzałego projektu takiej formy transportu.	Opinia jak obok
5.		Rada Osiedla Borek		
	35	Jako główna przesłanka organizacji transportu publicznego należy przyjąć połączenie osiedli w mieście z zewnętrznym pierścieniem P&R.	Celem P&R jest przejecie ruchu z zewnątrz miasta lub dzielnic peryferyjnych, więc ta uwaga nie może być uznana. W nowej wersji PT zostaną pokazane wstępnie wytypowane lokalizacje P&R.	Uwaga nie została uwzględniona
	36	Należy ustalić hierarchizację realizacji poszczególnych linii tramwajowych, w ramach dostępnego budżetu.	Taka zasada jest zrealizowana w WPI i przywołana w PT. Linię na Nowy Dwór planuje się zrealizować w obecnej perspektywie budżetowej, na Psie Pole w kolejnych okresach (b. wysokie koszty).	Opinia obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	37	Społeczność Osiedla Borek akceptuje realizację linii na Nowy Dwór a następnie na Psie Pole.	Taki projekt jest przewidziany w planach, lecz jest uzależniony od licznych uzgodnień i innych kwestii formalnych i finansowych. Jest przewidziany w Planie Generalnym rozwoju transportu szynowego.	Opinia obok
	38	W kolejnych etapach Rada widzi realizację linii w rejon centrów w Bielanych Wrocławskich	W Planie Generalnym rozwoju transportu szynowego badane są wariantowe przebiegi linii tramwajowej, albo wykorzystanie połączenia kolejowego.	Opinia obok
	39	<u>Wnosimy także o zrealizowanie połączenie ul. Raclawickiej z Al. Piastów z odpowiednią modyfikacją linii 129.</u>	W Planie Generalnym rozwoju transportu szynowego badane są wariantowe przebiegi linii tramwajowej, albo wykorzystanie połączenia kolejowego. .	Opinia obok
6.		Rada Osiedla Gaj		
	40	Rada Osiedla negatywnie opiniuje znaczne zmniejszenie pracy przewozowej autobusów. Wnosi o wykreślenie rekomendacji dla Wariantu IIIA i przewidującego ograniczenie komunikacji zbiorowej	Plan nie przewiduje „ograniczenia komunikacji zbiorowej”, lecz powiększenie puli zadań dla sieci tramwajowej, jako wynik znacznych inwestycji. Ponieważ wniosek powtarza się w wielu opiniach, w nowej wersji PT praca przewozowa autobusów zostanie podniesiona, ale warunkiem jest przeznaczenie na transport publiczny większej puli w budżecie, co zależy od rady miejskiej.	Wniosek o utrzymanie pracy przewozowej autobusów przyjęty, realizacja zależy od zmiany WPF. <u>Wniosek o wykreślenie rekomendacji dla WIIIA nie przyjęty jako sprzeczny z poprzednim</u>
	41	Rada <u>wnosi o realizację linii tramwajowej na Jagodno</u> dla odciążenia ruchu wyjazdowego z osiedla.	Wniosek współbrzmi z innymi, składanymi dla tego rejonu miasta. Linia jest w planach budowy w okresie bezpośrednio po 2022 roku.	Wniosek został uwzględniony, przy czym realizacja nastąpi po roku 2022
	42	Wniosek o poprawę punktualności kursowania komunikacji zbiorowej	Wniosek nie dotyczy PT	Wniosek nie dotyczy PT, w którym zakłada się monitorowanie punktualności
	43	Rada wnosi o dodanie do PT rozdziału dotyczącego uruchomienia i kierunków rozwoju kolei miejskiej. Wnosi o przywrócenie połączeń pasażerskich dla	System kolei miejskiej (aglomeracyjnej) musi powstać w porozumieniu z partnerami – PKP PLK SA i województwem dolnośląskim. Prace nad koncepcją trwają, a pierwsze działania są podjęte (bilet aglomeracyjny). PT nie może w tej sprawie zawierać deklaracji bez zawierania stosownych umów z partnerami. Takie	W kwestii dodania rozdziału wniosek jest uwzględniony, zaś w kwestii przywrócenia połączeń nie może być

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		poprawy skomunikowania i zmniejszenia ruchu samochodowego	umowy są przygotowywane.	uwzględniony.
	44	Wnosi o przywrócenie połączeń pasażerskich kolei miejskiej dla poprawy skomunikowania i zmniejszenia ruchu samochodowego	PT nie może w tej sprawie zawierać deklaracji bez zawierania stosownych umów z parterami. Takie umowy są przygotowywane.	<u>w kwestii przywrócenia połączeń nie może być uwzględniony</u>
	45	Rada wnosi o zmiany w tabeli standardów interwałów kursowania komunikacji miejskiej (zdarzają się przypadki, że nowy standard jest gorszy od stanu obecnego).	Standardy podane są jako minimalne, a nie jako decyzja. Standard częstotliwości kursowania jest obniżany dla terenów o niskiej liczbie mieszkańców. Natomiast faktyczne częstotliwości dostosowywane są do frekwencji pasażerów. W efekcie częstotliwość będzie na tyle wysoka, aby obsłużyć chętnych pasażerów. Standardy częstotliwości zostaną nieco podniesione.	Wniosek nie został uwzględniony niemniej kilka standardów zmieniono
	46	Zdarzają się przypadki, że nowy standard jest gorszy od stanu obecnego.	Standardy częstotliwości zostaną nieco podniesione.	<u>Kilka standardów zmieniono</u>
	47	Rada wnosi o poprawienie danych zawartych w tabeli odcinków jednorodnych.	Tabela zostanie zmodyfikowana dla poprawy czytelności, a dane sprawdzone i ew. poprawione	Wniosek uwzględniono
	48	<u>Rada wnosi o wykorzystanie Kompleksowych Badań Ruchu z roku 2015, wykonanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych</u>	GDDKiA nie wykonuje Kompleksowych Badań Ruchu, a jedynie pomiary natężeń ruchu (Generalny Pomiar Ruchu 2015). Pomiar jest robiony na odcinkach pozamiejskich dróg krajowych, nie może więc być bezpośrednio wykorzystany w PT (wykorzystano tylko dane na A4 i A8).	Wniosek nie może być uwzględniony
	49	Rada wnosi o opracowanie gruntownie przerobionej wersji Planu, przy której to pracy deklaruje współpracę	Zgłoszone są liczne uwagi szczegółowe do PT, lecz ich wydźwięk nie oznacza, iż wymaga on gruntownych zmian. Taki postulat nie dominuje w zgłoszonych uwagach, a w większości dotyczą one szczegółów, a nie generalistów co do kierunków planu. Także uwagi Rady osiedla Gaj dotyczą lokalnych szczegółów, nie mogą więc mieć wpływu na ogólny kształt Planu.	Opinia jak obok
7.		<u>Rada Osiedla Grabiszyn – Grabiszyniek</u>		
	50	Rada Osiedla przedstawiła dokument pt. Plan Transportowy dla osiedla Grabiszyn –	Poruszone kwestie wykraczają poza zakres PT. Niemniej będą wykorzystane w pracach Urzędu Miejskiego związanych z poruszonymi tematami, w tym kwestie	Opinia jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		Grabiszyniek. Zawarte są tam propozycje wprowadzenia pasów autobusowych i innych zmian organizacji ruchu ulicznego, korekty planu linii MPK, przegląd przystanków komunikacji miejskiej, propozycje budowy wiaduktu łączącego ul. Klecińską z ul. Gen. Hallera, przebudowa ul. Grabiszyńskiej z pasami dla autobusów	inwestycyjne – w ramach WPI, kwestie organizacyjne i operacyjne – w służbach za to odpowiedzialnych.	
	51	<u>Rada proponuje zlokalizowanie węzła przesiadkowego w rejonie FAT</u> , w formie zbliżonej do tego na Rondzie Reagana.	Taki węzeł jest przewidywany. Forma węzła będzie dobrana w trakcie prac projektowych.	Wniosek jest w trakcie przygotowań realizacji
	52	Ustanowienie sieci kolejowej jako elementu komunikacji miejskiej (5 nowych przystanków w południowej części miasta)	Uznanie kolei jako części komunikacji miejskiej jest możliwe, jeśli powstanie wystarczająco gęsta sieć przystanków i linii. Jednak zasadniczą funkcją kolei jest transport osób w skali aglomeracji i całego województwa. Organizacyjnie system kolei miejskiej (aglomeracyjnej) musi powstać w porozumieniu z partnerami – PKP PLK SA i województwem dolnośląskim. Prace nad koncepcją trwają, a pierwsze działania są podjęte (bilet aglomeracyjny). PT nie może w tej sprawie zawierać deklaracji bez zawierania stosownych umów z parterami. Takie umowy są przygotowywane.	Opinia jak obok
8.		Rada Osiedla Jagodno		
	53	Rada negatywnie ocenia PT z uwagi na brak zapewnienia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego Osiedla, co stanowi zaprzeczenie określonych w planie celów: (a) tworzenie warunków dla szerszej gospodarczej, obywatelskiej i społecznej aktywności Wrocławian, (b) dostosowanie struktur miejskich do aspiracji mieszkańców oraz specyfiki	Podane w opinii cele Planu nie są zaczerpnięte z opiniowanego dokumentu i nie dotyczą w zasadzie transportu zbiorowego, lecz ogólnych celów rozwoju społecznego, więc ogólna opinia o PT wydaje się być nieuzasadniona	Opinia jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		dzielnicy i osiedli. Rada wnosi o:		
	54	(uwaga 1) <u>Wpisanie na listę inwestycji priorytetowych / flagowych inwestycji linii tramwajowej na Jagodno</u> z P&R	Uwaga w zasadzie nie dotyczy PT lecz WPI. Inwestycja jest wpisana do WOI z okresem realizacji po roku 2022; nadanie priorytetu nie jest zasadne z powodu lokalnego oddziaływania tej inwestycji	Wniosek przyjęty, realizacja zależy od zmiany WPI i WPF
	55	(uwaga 2) Wprowadzenie celu poprawy <u>punktualności komunikacji miejskiej</u> oraz jej kontrola do PT a także przeprowadzenie analiz układu linii i rozkładów jazdy pod kątem ich koordynacji przy przesiadkach	Punktualność jest i będzie stale monitorowana, choć nie jest celem, tylko cechą transportu. Obecny stan punktualności jest na dobrym poziomie, a ewentualne pojedyncze odchylenia są najczęściej skutkiem okresowych remontów i przebudów układu drogowego	Wniosek nie może być uwzględniony
	56	(uwaga 3) <u>Wniosek o przeprowadzenie badań zachowań i preferencji mieszkańców osiedla Jagodno</u> . Plan opiera się na badaniach z roku 2006 co nie jest wiarygodne.	Powołanie na badania z 2006 roku służy tylko pokazaniu trendów w zachowaniu i preferencjach. W PT wykorzystano wyniki badań z lat 2010 i 2013. Ponadto robienie oddzielnych badań dla poszczególnych osiedli mija się z celem, bo organizacja komunikacji miejskiej musi być zorientowana na potrzeby i uwarunkowania w całym mieście, z uwzględnieniem współzależności różnych potrzeb przewozowych	Wniosek nie może być uwzględniony
	57	(uwaga 4) Rada wnosi o zmianę maksymalnego oczekiwanego interwału obsługi. Wzrost liczby mieszkańców osiedla powoduje rosnące zatłoczenie w szczycie porannym	Uwaga do rozważenia w ramach prac planistycznych i tworzeniu rozkładów jazdy. Podane interwały nie są decyzją dotyczącą rozkładów jazdy, ale maksymalną dopuszczalną wartością. Realna wartość jest także uzależniona od liczby pasażerów, co następuje w ramach planowania rozkładów jazdy.	Opinia jak obok
9.		<i>Rada Osiedla Krzyki – Partynice</i>		
	58	<u>Rada wnosi o wpisanie do planu inwestycji w latach 2020 – 2023 linii tramwajowej na osiedla: Partynice i Ołtaszyn</u>	W wyniku ogłoszenia Wrocławskiego Programu Tramwajowego wniosek przyjęty.	Wniosek zaakceptowany
10.		<i>Rada Osiedla Lipa Piotrowska</i>		
	59	Rada wnioskuje o przekierowanie po	Wniosek pokrywa się z zapisem PT, w nowej wersji zostanie on doprecyzowany	Wniosek zaakceptowany

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		uruchomieniu nowych linii tramwajowych autobusów na obsługę linii peryferyjnych na osiedlach takich jak Lipa Piotrowska		
	60	Wniosek o lokalizację przystanku kolei aglomeracyjnej Kminkowa przy ul. Perzowej.	Planowanie sieci kolei aglomeracyjnej nie jest przedmiotem PT, ale prace nad takim planem trwają i proponowana lokalizacja może być rozpatrzona, niemniej należy zauważyć, że w odległości 0,9 km na południe istnieje przystanek Wrocław Osobowice	Wniosek nie odnosi się do PT, jest przekazany do analizy w działaniach przygotowawczych dot. kolei miejskiej / aglomeracyjnej
11		Rada Osiedla Maślice		
	61	We wstępie Rada stwierdza, że szybki przyrost liczby mieszkańców w osiedlu nie idzie w parze za rozbudową infrastruktury i usług transportowych. W przyszłości niezbędne są duże inwestycje, o których mowa poniżej	Uwagi nie dotyczą PT, który jest planem organizacji transportu publicznego w mieście, a nie planem inwestycji.	Opinia jak obok
	62	W związku z planowaną przez Rząd modernizacją linii kolejowej nr 273 Wrocław – Szczecin Główny wniosku się utworzenie węzła przesiadkowego w rejonie stacji Wrocław Maślice.	Stacja (przystanek) w Maślicach jest rozważany w ramach prac nad koleją aglomeracyjną. Wymaga uzgodnień z urzędem marszałkowskim i PKP PLK S.A. Utworzenie węzła przesiadkowego będzie rozważane jako część tego przedsięwzięcia. Realizacja tego węzła wiąże się z reorganizacją układu linii autobusowych. Należy zwrócić uwagę, że w rejonie Malic są przystanki kolejowe Pracze i Stadion (odległość ok. 2 km)	Do uwzględnienia w ramach prac nad koleją aglomeracyjną
	63	Wniosek o budowę wiaduktu nad ul. Maślicką	PT nie jest planem inwestycyjnym, w tym obiektów drogowych.	Wniosek do rozważenia w ramach prac nad rozwojem sieci drogowej.
	64	Planowane przedłużenie linii tramwajowej od Pilczyckiej należy dostosować do obsługi osiedla oraz działania węzła przesiadkowego.	Przedłużenie to (przewidziane w Planie generalnym rozwoju transportu szynowego) jest widziane jako ciąg łączący osiedle z innymi częściami Wrocławia, ale bez dublowania linii kolejowej. Trasa nie jest przesądzona.	Wniosek do wykorzystania w ramach prac nad trasowaniem linii.

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	65	Rada zgłasza szereg wniosków dotyczących usprawnienia sieci autobusowej oraz przebudowy ulic, z wykorzystaniem dla linii autobusowych z priorytetem przejazdu	Wnioski nie odnoszą się do PT, są do rozważenia w ramach zmian układu linii i budowy nowych ulic w osiedlu	Wnioski do wykorzystania w ramach prac nad trasowaniem linii i przebudową ulic
	66	Rada składa wnioski dotyczące systemu biletowego	Wnioski te wykraczają poza zakres PT	Wniosek w samej idei przyjęty, wymaga stosownych umów z partnerami
	67	Rada wspiera działania w kierunku rozwoju systemu rowerowego oraz postuluje wymianę taboru autobusowego na pojazdy pro-ekologiczne (np. hybrydowe).	Wnioski te wykraczają poza zakres PT	<u>Opinia jak obok</u>
12		<i>Rada Osiedla Muchobór Wielki</i>		
	68	(uwaga 1) Rada ponawia wniosek o przedłużenie planowanej linii tramwajowej w ramach WTAT do ul. Roślinnej (Muchobór Wielki), dla obsłużenia dużego skupiska mieszkańców.	Wniosek jest uzasadniony merytorycznie, niemniej jest kosztowny i skomplikowany technicznie. Dlatego przedłużenie w WPI zostało przewidziane do realizacji w późniejszym okresie	Wniosek nie został uwzględniony niemniej jest w planach miasta na kolejne okresy finansowe
	69	(uwaga 2) Rada zauważa, że osiedle jest oddalone od przystanków kolei aglomeracyjnej i postuluje odpowiednie połączenie autobusowe z przystankiem Wrocław Zachodni.	Rozwój kolei aglomeracyjnej jest przygotowywany i wszelkie sugestie są przyjmowane do rozważenia w ostatecznej koncepcji. Wniosek o połączenie autobusowe jest przedwczesny	Opinia jak obok
	70	(uwaga 3) Wniosek o dodanie nowego korytarza wylotowego dla usług autobusowych (kierunek gmina Kąty Wrocławskie). Chodzi o ułatwienie mieszkańcom Smolca i Krzeptowa dostępu do miasta komunikacją miejską i	Wniosek ważny i do uwzględnienia. Formalnie może być wprowadzony po stosownych uzgodnieniach z gminą Kąty Wrocławskie, więc w PT może się pojawić w ramach aktualizacji dokumentu	Opinia jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		rezygnacji z używania samochodu		
	71	(uwaga 4) Rada wnosi o zmianę maksymalnego oczekiwanego interwału obsługi, ponieważ obecne usługi oferują wyższy standard w tym zakresie	Podane w PT interwały nie są decyzją dotyczącą rozkładów jazdy, ale maksymalną dopuszczalną wartością. Realna wartość jest także uzależniona od liczby pasażerów, którą uwzględnia się w ramach planowania rozkładów jazdy.	Korekta standardów. wyjaśnienie jak obok
	72	Rada <u>wnioskuje o uwzględnienie w rekomendowanym schemacie sieci metra</u> wydłużenie linii w rejonie Muchoboru Wielkiego do terenów rozwijających się terenów południowych osiedla	Kwestia koncepcji metra została umieszczona wyłącznie informacyjnie, jednak dla czytelności dokumentu rozdział ten został przeredagowany, a rysunek usunięty.	Wniosek odrzucony
13		Rada Osiedla Zacisze – Zalesie - Szczytniki		
	73	Rada Osiedla złożyła obszerne opracowanie dotyczące planowania przestrzennego terenu osiedla. Głównym założeniem jest żądanie ochrony terenów Szczytnickiego Zespołu Przyrodniczo – Krajobrazowego (SZPK), objętego częściowo zapisami Listy Światowego Dziedzictwa UNESCO (Hala stulecia ze strefa buforową).	Poruszona kwestia nie dotyczy PT. Kwestia żądania eliminacji ruchu samochodowego z sąsiedztwa Hali Stulecia została wyjaśniona przez organa Państwa (Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego) i Samorządowe Kolegium Odwoławcze, które orzekły o braku kolizji chronionych wartości z planem budowy tzw. Trasy Wielkiej Wyspy.	Opinia jak obok
	74	W odniesieniu do transportu wspomniane opracowanie postuluje zasadnicze zmiany w układzie drogowym Wielkiej Wyspy i okolic, a dotyczą: (a) wykreślenia rezerwy terenowej rezerwy terenowej tzw. Trasy Wielkiej Wyspy, od Al. Krakowskiej do ul. Mickiewicza, z przebudową fragmentu ul. Paderewskiego, (b) zamknięcie dla ruchu samochodowego ul. Mickiewicza (w	Propozycje nie dotyczą PT, ponieważ obejmują nowe koncepcje trasowania i organizacji ruchu. Należy zaznaczyć, że przedstawione propozycje są sprzeczne z uchwalonymi dokumentami planowania przestrzennego, które wiążą PT. Można je więc traktować jako propozycje do kolejnych edycji w planowaniu przestrzennym.	<i>Poza punktem f, dot. P&R pozostałe propozycje nie zostały uwzględnione, przy czym pozycje b, c mogą być przedmiotem analiz w ramach opracowywania rozwiązań szczegółowych dla wdrożenia obecnie obowiązujących dokumentów planistycznych</i>

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		innym miejscu mowa o ograniczeniu ruchu), (c) zdegradowanie Al. Kochanowskiego do dwóch pasów ruchu, (d) nowy układ drogowy i tramwajowy Wielkiej Wyspy i jej połączeń z otoczeniem, w tym linia tramwajowa na jednojezdniowym Moście Wschodnim, (e) budowy nowego odcinka dla kolei aglomeracyjnej w relacji Jelcz – Wrocław Świebodzkim z tunelem pod dnem Odry), (f) budowa parkingów P&R.		
14		Stowarzyszenie Akcja Miasto oraz Stowarzyszenie Akcja ark Szczytnicki		
	75	Ad Wstęp: Stwierdzono, że Miasto prowadzi błędną politykę transportową, promując rozwój dróg, przy nienadążaniu z rozwojem transportu zbiorowego. PT jest dokumentem, które tej sytuacji nie zmienia, a nawet pogorszy. <u>Plan w przedstawionej wersji należy odrzucić napisać od nowa i jest to podstawowy wniosek</u>	PT jest dokumentem prawa miejscowego, regulowanym przez przepisy stosownej ustawy i przepisów wykonawczych. Uwagi kwestionują decyzje już podjęte i wiążące w mieście, m.in.. Zapisane w planie inwestycyjnym i wieloletnim planie finansowym.	Wniosek został odrzucony z powodu braku uzasadnienia
	76	Ad 1. Sprzeczność z dokumentami strategicznymi miasta: (a) z Wrocławską Polityką Mobilności, zakładającą wzrost przewozów transportem zbiorowym (mimo, że w PT wykazano, że realizacja Planu przyniesie taki skutek, to nie daje się wiary wynikom analiz).	Kwestionowanie wyników analiz nie jest poparte żadną konkretną argumentacją (a) wzrost liczby pasażerów w ruchu samochodami (8%), wyższy w ruchu transportem zbiorowym (11%), czyli tendencja odwrotna od przywołanej w uwadze	<u>Opinia jak obok</u>

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	77	(b) z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej, głównie z powodu nieuwzględnienia w analizach tzw. ruchu wzbudzonego	(b) Ruch wzbudzony występuje wtedy, gdy następuje podniesienie przepustowości systemu, np. drogowego. Przewidywane nowe odcinki dróg nie przesądzą o wzbudzaniu nowego ruchu, ponieważ są to odcinki uzupełniające istniejący układ. W konsekwencji ich realizacji nastąpią zmiany w organizacji ruchu. Świadczą o tym przywoływane wyżej wyniki symulacji ruchu.	Opinia jak obok
	78	(c) Należy zrezygnować z cytowania Strategii Wrocław 2020 plus, ponieważ obecnie jest opracowywana nowa.	Planowanie jest procesem ciągłym, a PT powołuje się na aktualne i obowiązujące dokumenty.	Opinia jak obok
	79	Ad 2. <u>Wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie kompleksowego badania ruchu.</u>	Wniosek jest uzasadniony, wpływa okres 10 lat jaki uważa się za graniczny dla prowadzenia badań mobilności.	Wniosek jest zasadny, przygotowania trwają, badanie w roku 2017
	80	Ad 3. Wniosek o <u>wykreślenie wszystkich inwestycji drogowych i zastąpienie ich inwestycjami w transport zbiorowy.</u> Argumentem za takim ujęciem jest fakt, że w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej nie pojawiają się inwestycje drogowe.	Wniosek jest niemożliwy do spełnienia, ponieważ transport zbiorowy nie może zastąpić wszystkich funkcji jakie pełnią drogi, w tym zaopatrzenia mieszkańców. Można byłoby dyskutować nad minimalizacją rozwoju sieci drogowej i zapewne po wykształceniu systemu, który można uznać za „kompletny” taki postulat mógłby być w przyszłości rozważony. Ponadto trzeba wyjaśnić, że program inwestycyjny nie jest przedmiotem PT, on jest zaczerpnięty z obowiązujących innych dokumentów miasta, które podlegają weryfikacji i aktualizacji. Co do PGN to należy wyjaśnić, że nie uwzględnia on całości programu drogowego, a jednak elementy systemu drogowego są realizowane w myśl zasad zrównoważonego rozwoju. Nie jest więc prawdą, że wyeliminowanie dróg z PGN powoduje możliwość zaangażowania środków na drogi w inne przedsięwzięcia. A więc nie ma żadnej sprzeczności między PT i PGN.	Wniosek został odrzucony jako niewykonalny i sprzeczny z zasadami zrównoważonego rozwoju
	81	Ad 4. Wniosek o linie tramwajowe do kolejnych osiedli wraz z parkingami P&R. Wniosek o realizacji wszystkich linii tramwajowych jakie są uwzględnione w	PT jest etapem dochodzenia do celów określonych m.in. w SUiKZP. Jednak linie tramwajowe powstają według kryterium efektywności użytkowej, dostępności terenu oraz dostępności środków finansowych. Na tej podstawie powstają decyzje WPI i WPF. Przewidywanie linii tramwajowych w SUiKZP oznacza, że takie przedsięwzięcia mogą powstać, ale nie jest to decyzja budowlana. PT	Wniosek jest stopniowo realizowany.

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		SUiKZP.	nakreśla kierunki perspektywiczne oraz pokazuje najbliższe realizacje.	
	82	Ad 5. <u>Wniosek o uwzględnienie w Planie kolei miejskiej</u> . Kolej powinna umożliwić szybkie przemieszczenia dla mieszkańców peryferyjnych dzielnic mieszkaniowych.	Taka koncepcja powstaje, a pierwsze kroki zostały poczynione przez ustanowienie wspólnej taryfy, miejsko - kolejowej w granicach miasta i gmin działających w porozumieniu komunikacyjnym. Rozwój kolei aglomeracyjnej jest przygotowywany i wszelkie sugestie są przyjmowane do rozważenia w ostatecznej koncepcji	Wniosek do wykorzystania w ramach prac nad koleją aglomeracyjną
	83	Ad 6. <u>Wniosek o precyzyjne sformułowanie sposobów realizacji Planu i mierników jego ewaluacji</u> .	Wniosek jest całkowicie zasadny i jest uwzględniony w Planie. Mierniki są ściśle powiązane z celami Planu, a są to mierniki funkcjonalne, oparte na rezultatach planu. Takie ujęcie wynika z instrukcji i wytycznych UE w przygotowywaniu projektów ze wsparciem Funduszy Europejskich	Wniosek jest uwzględniony w PT, ta część planu zostanie dopracowana dla większej czytelności.
	84	Ad 7. <u>Wniosek o przedstawienie w Planie szczegółowych wytycznych dotyczących uspokojenia ruchu w centrum miasta</u> .	W PT zawarto w tej sprawie wytyczne o charakterze podstawowych zasad i zakresu uspokojenia ruchu, wraz z przywołaniem opracowania studialnego na ten temat. Ponieważ PT jest dokumentem prawa miejscowego nie mogą to być rozwiązania szczegółowe, ponieważ prawo polskie rezerwuje te kwestie dla postępowań w sprawie zatwierdzenia projektu organizacji ruchu.	Wniosek jest zrealizowany w sposób właściwy dla PT, jako prawa miejscowego.
15		Towarzystwo Benderowskie		
	85	Ad A. Wstęp. Towarzystwo ocenia Plan negatywnie. Uważa go za zbiór ogólników, bez wskazania kierunków działań jakie miasto powinno przeprowadzić dla poprawy życia mieszkańców. Stanowczo zbyt niskie są nakłady finansowe na transport zbiorowy.	PT jest dokumentem prawa miejscowego, regulowanym przez przepisy stosownej ustawy i przepisów wykonawczych. Uwagi kwestionują decyzje już podjęte i wiążące w mieście, m.in.. Zapisane w planie inwestycyjnym i wieloletnim planie finansowym.	Wniosek nie może być przyjęty
	86	Ad B. Uwagi ogólne. Ad B. 1 i 2: <u>Wniosek o wykreślenie tzw. scenariusz pesymistycznego, a dodanie optymistycznego.</u>	Takie postępowanie byłoby sprzeczne z jedną z zasad analiz strategicznych, która każe się przygotować na spłot niekorzystnych zdarzeń. Ta zasada zapisana także jest w unijnych wytycznych dla planów rozwoju transportu. Co do scenariusza optymistycznego – wydarzenie się takiego splotu może być relatywnie łatwe w zarządzaniu.	Wniosek nie może być przyjęty

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	87	Ad B. 3: <u>Wniosek o przeniesienie stanu początkowego analiz na 2016 rok.</u>	Takiej możliwości nie ma, nie tylko dlatego, że dla roku 2016 nie ma danych statystycznych. Rok początkowy analiz musi spełnić kilka warunków: dysponowanie danymi statystycznymi (w chwili opracowywania Planu był to rok 2014), posiadanie badań mobilności (w dyspozycji są z roku 2010) oraz kompleksowe pomiary ruchu (2013). Wybrano rok 2013 i do jego poziomu sprowadzono wszystkie potrzebne informacje, czyli zmienne objaśniające model ekonometryczny.	Wniosek nie może być przyjęty. Tam gdzie to możliwe podano dane za rok 2015
	88	Ad B. 4: <u>Wniosek o dokładne wyjaśnienie i sprawdzenie tabeli nr 3.</u>	Tabela została zmieniona dla uzyskania większej czytelności, a także skorygowano błędne dane. Nowa forma wyjaśni całość zawartości.	Wniosek został przyjęty
	89	<u>Ad B. 5: Wniosek o wykreślenie powołania się na badania z roku 2006 i przeprowadzenie nowych badań.</u>	Dane z badań z roku 2006 służą tylko do pokazania trendów w zmianach zachowań (mobilności), nie są wykorzystane do kalibrowania modelu ruchu. Obserwacja trendów wieloletnich jest normalną praktyką w badaniach społecznych. Przeprowadzenie nowych badań jest planowane, ale czekanie na te badania odłożyłoby zatwierdzenie Planu o około 3 lata, co nie jest możliwe ze względu na potrzebne dane do wnioskowania o środki unijne, a także do doskonalenia rozkładów jazdy czy programów sygnalizacji świetlnej.	Wniosek nie może być przyjęty
	90	<u>Ad B. 6: Wniosek o ocenę obecnego przebiegu linii tramwajowych i autobusowych dla oceny ich poprawności i ew. potrzeby remarszrutyzacji.</u> Wnioskodawcy uważają, że w ramach Planu należy przeprowadzić analizy wariantowe układu linii.	Analiza obecnego (bazowego) układu linii została wykonana w skali całego miasta w ramach prac analitycznych, obejmujących także etapy rozwoju układu i scenariuszy zmian sieci transportowej. Analizy koncentrowały się na ocenie popytu, mniej na podaży. Wnioskowana analiza powinna być przeprowadzona w ramach remarszrutyzacji. Co do analiz wariantowych układu linii PT nie ma charakteru studium systemowego, a przesądzanie układu kilkuset linii oznacza konieczność aktualizacji PT po każdej zmianie nawet najdrobniejszego fragmentu linii. Natomiast dane w Tabeli 3 stanowią przesądzenie co do programowania najważniejszych kierunków, decydujących o większości układu linii w skali miasta	Przyjęto wniosek o przeprowadzenie remarszrutyzacji, głównie z powodu narastania nowych linii tramwajowych i potrzebnych zmian układu linii autobusowych
	91	<u>Ad B. 7: Wniosek o analizę komunikacji nocnej</u>	W Planie pokazywane są detale obsługi typowego dnia roboczego. Natomiast w standardach usług podano w nowej wersji dane dla różnych okresów świadczenia usług – w tym nocnych i weekendowych	Wniosek przyjęto w zakresie postanowień o standardach

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	92	<u>Ad B. 8: Wniosek o udostępnienie wszystkich analiz, badań, tworzonych w ramach opracowania Planu.</u>	Wniosek jest niemożliwy do spełnienia w całości. Publikowane są wyniki badań w samym Planie, natomiast materiały robocze, jakie powstają dla potrzeb opracowania Planu będą dostępne w Wydziale Transportu Urzędu Miejskiego po zakończeniu prac.	Wniosek częściowo przyjęto (dostęp do materiałów roboczych na wniosek zainteresowanych na zasadach dostępu do informacji publicznej)
	93	<u>Ad B. 9: Wniosek o włączenie ruchu rowerowego do Planu</u>	Wniosek nie jest uzasadniony – rower publiczny nie stanowi rodzaju transportu publicznego, ponieważ zachowania użytkowników są bardziej podobne do tych, jakie dotyczą kierowców samochodów	Wniosek nie został przyjęty
	94	Ad C. Uwagi szczegółowe <u>Ad C. 10: Skreślić drugi akapit str. 9. Cele Planu transportowego,</u> jako negujący potrzebę równania do metropolii europejskiej (?), nie uwzględniające ambicji Wrocławia stania się metropolią europejską.	Przywołany fragment w żadnym razie nie odnosi się do rezygnacji z realizacji sprawnego transportu zbiorowego. W większości metropolii Zachodniej Europy udział transportu zbiorowego nie przekracza 30%, pod czas gdy we Wrocławiu sięga 50% podróży nie-piesznych. W tekście jest mowa tylko i aż o porzuceniu ślepego naśladownictwa (bez wymienienia dziedzin).	Wniosek nie został przyjęty
	95	<u>Ad C. 11: Skreślić trzeci akapit str. 9. Cele Planu transportowego (chodzi o cytaty z Jana Pawła II). Cytat „jest nie na miejscu”.</u>	Jak zaznaczono w tekście cytaty pochodzą z dokumentu obowiązującej strategii Wrocław 2020 plus.	Wniosek został odrzucony
	96	<u>Ad C. 12: Wniosek o usunięcie oznaczenia „projekt flagowy” w odniesieniu do projektu Alei Wielkiej Wyspy” (tabela 4)</u>	W wyniku konsultacji tabelę 4 przeredagowano w ten sposób, że najpierw wymienia się projekty dotyczące bezpośrednio transportu zbiorowego (transport miejski i kolej regionalne), zaś przedsięwzięcia drogowe podane są tylko te, które mają znaczenie dla transportu zbiorowego (np. prowadzą linie autobusowe czy tramwajowe). Oznaczenie „flagowe” zarezerwowano dla kluczowych przedsięwzięć transportu zbiorowego, mieszczące się w „głównym nurcie” działań miasta w perspektywie długofalowej, zarówno historycznie, jak i przyszłościowo. Jest to zespół projektów pod nazwą „Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu”	Wniosek został przyjęty, także po uwagach w tej sprawie innych uczestników debaty

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	97	Ad C. 13: <u>Wniosek o przeniesienie z „priorytetowych” do „flagowych” trasy tramwajowo – autobusowej na Nowy Dwór</u>	Przez „flagowe” rozumiane są te zadania, które mają znaczenie dla całego miasta, lub znacznej jego części. Tej cechy nie ma wspomniane zadanie. Nie zmienia to faktu, że termin „priorytetowy” oznacza szczególne traktowanie zadania w zakresie zarządzania realizacją, głównie ze względu na stopień jego skomplikowania.	Wniosek nie został przyjęty
	98	Ad C. 14 i 16: <u>Wniosek o usunięcie z kategorii zadań „priorytetowych” trzech zadań drogowych.</u>	Zadania drogowe nie są zaliczane do kategorii priorytetowych dla PT	Wniosek został przyjęty
	99	Ad C. 17: <u>Wniosek o dodanie do kategorii „priorytetowych” trzech projektów linii tramwajowych (Muchobór Wielki, Psie Pole, Jagodno).</u>	Wymienione inwestycje są przewidziane do realizacji w WPI i WPF po okresie ważności PT (po roku 2022) , więc nadawanie priorytetu jest przedwczesne.	Wniosek nie został przyjęty
	100	Ad C. 18: <u>Wniosek o wykreślenie fragmentu tekstu dotyczącego sposobu wdrażania a zasady zrównoważonego rozwoju</u> (str. 16, p. 3.2.).	Usuwanie z tekstu przeglądu dokumentów dotyczących polityki zrównoważonego rozwoju jest niezrozumiałe, nie mówiąc, że naruszyłoby przepisy prawa. Tym samym zarzut iż PT jest niezgodny z tą zasadą z powodu niezrozumienia jednego zapisu (chodzi o standard częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji miejskiej) należy uznać za bezpodstawny.	<u>Wniosek został odrzucony</u>
	101	Ad C. 19: <u>Wniosek o uzupełnienie przeglądu dokumentów strategicznych miasta o Plan Gospodarki Niskoemisyjnej</u> (tabela 2 str. 48)	Brak ten będzie usunięty, nie tylko w miejscu, o którym mowa w uwadze	Wniosek został przyjęty
	102	Ad C. 20: <u>Wniosek o ustalenia w PT, gdzie powinny powstać pasy autobusowe.</u>	Wniosek dotyczy ważnej kwestii, niemniej kwestie ustalania lokalizacji pasów autobusowych może zostać uznane za naruszenie zasad zarządzania ruchem, zastrzegających takie decyzje dla szczególnej procedury administracyjnej, co nie podlega regulacji PT jako aktu prawa miejscowego Ten temat zostanie ujęty w formie wytycznych i rekomendacji działania w tym zakresie.	Wniosek został częściowo przyjęty zgodnie z rekomendacją obok
	103	Ad C. 21: <u>Wniosek o zmianę zapisu</u>	Propozycja dodanego nowego zapisu nie odnosi się do przywołanego fragmentu,	Wniosek został częściowo

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		dotyczącego obiektów typu WTAT (str. 49). Chodzi o zapisanie o „możliwie dużej separacji ruchu autobusowego i tramwajowego od ruchu samochodowego na terenie miasta”.	gdyż jest tam zapisane, że WTAT dotyczy usług przewozowych na „specjalnie przygotowanych torowiskach drogowych bądź szynowych, całkowicie zastrzeżonych dla tej usługi”. Jeśli intencją jest zapisanie ogólnej reguły co do segregacji, co jest ciekawym pomysłem, to powinna on być zlokalizowana w innym miejscu tekstu, co zostanie wprowadzone.	przyjęty zgodnie z rekomendacją obok
	104	AD. C. 22: <u>Wniosek o szczegółowe opisanie koncepcji kolei miejskiej.</u>	Przygotowanie tego typu koncepcji jest poważnym zadaniem planistycznym i organizacyjnym. Prace przygotowawcze w tym względzie są we Wrocławiu i województwie prowadzone od dłuższego czasu, poczyniono pierwsze ustalenia, wdrożenia (kilka nowych przystanków, wspólny bilet miejsko – kolejowy), ale nie powstała spójna koncepcja, o jakiej piszą wnioskodawcy. Dokument PT może zawierać tylko zapisy mające odzwierciedlenie w realnych działaniach, a to nie pozwala na spełnienie wniosku w obecnej chwili. Niemniej możliwe jest uzupełnienie obecnych zapisów o kierunki działań miasta dla zrealizowania idei kolei miejskiej (aglomeracyjnej).	Wniosek został częściowo przyjęty zgodnie z rekomendacją obok
	105	Ad C. 23: <u>Wniosek o wykreślenie z tekstu fragmentu poświęconego koncepcji metra we Wrocławiu, jako nieaktualnej p referendum.</u>	Kwestia koncepcji metra została umieszczona wyłącznie informacyjnie, jednak dla czytelności dokumentu rozdział ten został przerezegowany.	Wniosek został przyjęty
	106	Ad C. 24: <u>Wniosek o wymianę zapisów w rozdz. 4.1. temat kolei miejskiej i zastąpienie tego tekstu analizą możliwości wpływu gminy na transport kolejowy.</u>	PT jako dokument prawa miejscowego nie jest miejscem prowadzenia analiz, powinien być miejscem podawania przesądzeń. Przesądzenia te powinny powstawać w ramach studiów transportowych (w tym analiz popytu, ekonomicznych, technicznych środowiskowych itp.). Żadne inne polskie miasto nie podjęło działań innych, niż w kooperacji z samorządem województwa i PKP PLK S.A., jak robi to Wrocław. Ponieważ jednak we Wrocławiu nie podjęto dotąd kompleksowych studiów dla potrzeb kolei miejskiej, więc zapis w tekście mówi o konieczności podjęcia takich działań.	Wniosek co do meritum nie został przyjęty, choć w treść zostanie uzupełniona o opis kroków jaki miasto w tej kwestii podejmuje
	107	Ad C. 25 i 26: <u>Wniosek o wykreślenie w p. 4.2 i 4.3. . wypunktowania dotyczących wariantów i rodzajów WTAT</u>	Pierwszy projekt WTAT nie jest w żadnym razie rozwiązaniem wyizolowanym, nie ma żadnego związku i nie zastępuje realizacji innych projektów tramwajowych. PT nie podaje szczegółów technicznych, ale przyduje zadania i oczekiwane korzyści z podejmowanych przedsięwzięć.	Wniosek co do meritum nie został przyjęty choć treść zostanie uzupełniona o opis kroków jaki miasto w tej

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
				kwestii podejmuje
	108	Ad C. 27: <u>Wniosek o dodanie w . 4.3. kwestii realizacji pasów autobusowych</u>	Wniosek jest uzasadniony w sensie zasad ustanawiania pasów autobusowych, a nie lokalizacji (to podlega innym przepisom prawa).	Wniosek został przyjęty
	109	Ad C. 28: <u>Wniosek o wykreślenie inwestycji drogowych z tabeli nr 4, lub dowód na to, w jaki sposób poprawią transport publiczny</u>	Wszystkie przywołane w tabeli inwestycje drogowe mają – lub mogą mieć - jakiś wpływ na transport z zbiorowy (nie tylko publiczny). Stopień tego wpływu jest różny, jednak zawsze mogą być wykorzystane. Niemniej zgodnie z wieloma sugestiami zostaną one oddzielone od inwestycji w transport zbiorowy do innych części tabeli, oraz zaznaczone będą ważniejsze elementy urządzeń dedykowanych transportowi zbiorowemu. Należy podkreślić, że te inwestycje powstaną niezależnie od PT, więc ich pomijanie jest tworzeniem iluzji zmniejszania realizacji sieci drogowej, o co apeluje Wnioskodawca.	Wniosek został częściowo przyjęty
	110	<u>Ad C. 29: Wniosek o wyjaśnienie na czym ma polegać „wydłużenie linii autobusowych do Ołtaszyna” (tabela 4)</u>	Przedsięwzięcie jest związane z potrzebą poprowadzenia linii autobusowej północ – południe, obecnie trasa linii 144. Południowe zakończenie linii przewidziano w rejonie Partynic, na dawnym terenie wojskowym przy ul. Zwycięstwa. Projekt dotyczy wybudowania na tym terenie pętli autobusowej, jako części przyszłego obiektu Park&Ride.	Wyjaśnienie jak obok. Nastąpi uzupełnienie zapisu w tabeli 4.
	111	Ad C. 30: <u>Wniosek o wykreślenie tramwaju dwusystemowego (tabela 4 na str. 62)</u>	Koncepcja zastosowania tramwaju dwustystemowego dla połączenia w relacji Jelcz – Swojczyce – centrum Wrocławia ma na celu rozwiązanie problemu dostępności transportowej z tego kierunku. Taki system pozwoliłby na bezprzesiadkowe podróżowanie z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej i tramwajowej i wyeliminowanie wielu podróży samochodem w tej relacji.	Wniosek nie został przyjęty
	112	Ad C. 31: <u>Wniosek o podniesienie standardu taboru niskopodłogowego w tramwajach z 25 na 50% (tabela 11)</u>	Każdy nowy tabor będzie kupowany niskopodłogowy, lub częściowo-niskopodłogowy, jednak jego udział procentowy zależny będzie od szybkości "starzenia się" dotychczasowego taboru. Większość zakupów skierowana będzie na wymianę dotychczasowego taboru, więc należy się spodziewać wzrostu tego wskaźnika. Uwzględniono to w nowych przeliczeniach.	Wniosek został przyjęty częściowo

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	113	Ad C. 32: <u>Wniosek o podniesienie standardu w zakresie udziału miejsc siedzących w tramwajach z 25% na 35%.</u>	Przyjęcie proponowanego standardu oznaczać może pogorszenie komfortu podróżowanie w godzinach szczytu, co odbiłoby się na spadku udziału transportu publicznego w przewozach	Wniosek nie został przyjęty
	114	Ad C. 33: <u>Wniosek o zmianę oczekiwanego % pojazdów które nie wykażą odchylenia od rozkładów jazdy na 95% dla autobusów i tramwajów</u>	Proponowane podniesienie częstotliwości w najbliższych latach nie jest możliwe z powodu osiągnięcia granic przepustowości na wielu węzła tramwajowych i drogowych, nie wspominając o kwestiach liczby dostępnego taboru. Zróznicowanie dla autobusów i tramwajów wskazane jest obserwacjami i wynika z tego, że autobusy częściej mogą być blokowane przez ruch uliczny niż tramwaje. Poziom punktualności jest i będzie monitorowany i winien być jak najwyższy, jednak zależy on od wielu czynników, często okresowych (remonty) i nie powinien być określony jako miernik realizacji PT. Ponadto MPK jako podmiot wewnętrzny miasta nie może być obciążone obowiązkami zależnymi od innych czynników.	<u>Wniosek nie został przyjęty</u>
	115	Ad C. 34: <u>Wniosek o zmianę oczekiwanych interwałów obsługi "rozproszonej zabudowy" z 45 minut na 30 minut;</u> standard 45min byłby może właściwy dla terenów zabudowy „wybitnie ekstensywnej”. TB powołuje się na „europejskie metropolie”, gdzie takie wartości nie mają racji bytu.	Bez definicji użytych pojęć rozróżnienie terenów zabudowy „wybitnie ekstensywnej” od „rozproszonej” nie jest możliwe – są to terminy bliskoznaczne. Skrajny interwał 45 minut nie oznacza konieczności oczekiwania średnio 22,5 minuty. Kluczem jest raczej dotrzymywanie rozkładu jazdy. Ponieważ dotyczy to ograniczonej liczby mieszkańców, w dodatku w godzinach nocnych, to nie ma powodu, aby angażować znaczne środki na obsługę takich obszarów. Można policzyć na podstawie KBR 2010, że obszar zamieszkały przez 1000 osób wygeneruje w badanym okresie około 5 - 10 podróży na jedną linię. Ponadto podany standard interwału nie jest nakazem dla rozkładów jazdy – jest tylko dopuszczalną wartością maksymalną. Jeśli popyt będzie wystarczający, lub z innego racjonalnego powodu, to interwał będzie skracany. Na przykład dotyczy to zakładów pracy zlokalizowanych na terenach peryferyjnych, gdzie popyt może być znaczny. Rozkłady jazdy są konsultowane na bieżąco z mieszkańcami i w szczególnych przypadkach możliwe są inne rozwiązania, w ramach zadanego maksymalnego interwału. Przykłady obecnych interwałów (dla godzin 22 - 23,30: linia 120, Trestno – 120 min, linia 147, Kłokoczyce – 60 minut i 45 minut, linia 137, Las Mokrzeński – 60	<u>Wniosek nie został przyjęty</u>

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			minut, linia 138, Żar – 90 minut, linia 609, Samotwór - Pałac – brak kursu) pokazują, że nowy standard poprawi obsługę tych osiedli radykalnie. Wielkość interwału trzeba interpretować jako odstępy między pojazdami na pojedynczej linii, ponieważ takie miejsca są liczne w sieci. W obszarach zwartej zabudowy większość terenu obsługiwana jest przez kilka linii, więc interwał będzie znacząco krótszy	
	116	Ad C. 35 do 39: <u>Uwaga jak wyżej w odniesieniu do „zwartej zabudowy poza śródmieściem” - postuluje się zmiany przez skrócenie interwałów.</u> Argumentem jest stwierdzenie, że obecnie interwały są krótsze.	Wyjaśnienie jak wyżej... W tej kategorii interwały są poniżej przedziału 10 - 30 minut zależnie od pory dnia i tygodnia. Wartości w PT są oparte na doświadczeniu wielu miast, także zagranicznych. W ramach opracowywania rozkładów jazdy możliwe jest szczegółowe zbadanie tej kwestii. Nie ma wątpliwości, że wzrost kosztów eksploatacji przy skracaniu interwałów byłby wprost proporcjonalny do owego skrócenia.	Wniosek nie został przyjęty
	117	Ad C. 40 do 42: <u>Wniosek o określenie w których miejscach można wprowadzić autobusy na ulice przez nie dzisiaj nie obsługiwane a także gdzie mogłyby powstawać meandrujące linie autobusowe</u>	Uwaga odnosi się do stwierdzenia, iż dla skrócenia dojeżdż do przystanków wykorzystywane będą możliwości trasowania linii po ulicach dotychczas nie obsługiwanych. Należy to rozumieć jako wytyczną dla organizatora transportu zbiorowego do wykorzystywania wszelkich możliwości nowych tras, np. nowo budowanych ulic, pojawiania się nowych możliwości połączeń, itp. W tym samym trybie powstawać mogą meandrujące linie autobusowe dla obsługi lokalnych połączeń w węzłami przesiadkowymi oraz bezpośrednie ciągi piesze, służące skróceniu drogi do przystanków. Proces trasowania linii i dojeżdż pieszych odbywa się na poziomie operacyjnym, a nie strategicznym jak w PT.	Wniosek nie został przyjęty
	118	AD C. 43: <u>Wniosek o wyszczególnienie, jakie analizy marketingowe mają służyć monitoringowi realizacji Planu.</u>	Kwestia ta jest wyjaśniona w p. 8.5. w opisie monitorowania zmian w zachowaniach transportowych mieszkańców i obserwacji funkcjonowania systemu transportu zbiorowego (str. 96 w wersji do konsultacji). Zapis tam umieszczony zostanie doprecyzowany terminem „badania marketingowe”, tak jak rozumiany jest ten termin w pracach profesora Olgierda Wyszomirskiego.	<u>Wniosek nie jest uzasadniony</u>
	119	Ad C. 44 i 45: <u>Wniosek o zmianę interwału badań typu KBR i badanie opinii społecznej z 10 na 5 lat</u>	Brak uzasadnienia wniosku, podana teza o gwałtownych zmianach zachowań mieszkańców miast wymagają częstszych badań jest dyskusyjna. Dla Wrocławia zmiana ruchliwości ogólnej w okresie 2006 – 2010 wyniosła 14%, na okres 2006 – 2017 oszacowana została na 20%. Ponadto niektóre zmiany można przewidzieć	<u>Wniosek nie jest uzasadniony</u> , choć stosowanie innych okresów między badaniami kompleksowymi jest możliwe

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			na podstawie danych statystycznych , np. liczebności grup wiekowych lub społeczno - ekonomicznych. Oczywiście, można badania robić częściej, ale jest to spory wysiłek organizacyjny i finansowy, który powinien być uzasadniony. Ważniejsze jest zachowanie porównywalności wyników badań (stosowanie tych samych formularzy, prawidłowe rozmieszczenie próby, itp.). Dlatego przewidziano badania i oceny przejściowe, co 2 – 4 lat, na małej próbie, które pozwalają na obserwacje trendów generalnych i ew. dokonywanie korekt w modelach popytu.	w szczególnych sytuacjach (np. istotnego wahnięcia demograficznego lub ekonomicznego)
	120	<u>Ad C. 46: Wniosek o dodanie do treści wyświetlanych informacji na tablicach informacji pasażerskich o niskopodłogowości pojazdów</u>	Wniosek ma sens tylko dla linii tramwajowych	Wniosek do rozważenia w fazie projektowania tablic
	121	<u>Ad C. 47: Wniosek o aktualizację on-line informacji do umieszczania w informatorach, pomocy głosowej czy plenerach cyfrowych, z dostosowaniem do bieżącego dnia</u>	Wniosek jest zasadny, tak należy rozumieć umieszczony w rozdz. 8.8. (pod tabelą 18) tekst. Będzie dodany stosowny zapis	Wniosek został przyjęty
	122	<u>Ad C. 48: Wniosek o wykreślenie w rozdziale 10.3. wszelkich informacji o metrze wraz z mapką</u>	Kwestia metra została umieszczona wyłącznie informacyjnie dla zapobieżenia uwagom, dlatego takiej kwestii nie poruszono. Ponadto ma ona związek z koncepcją kolei miejskiej, stąd nie jest szkodliwe dla dokumentu umieszczenie takiej informacji.	Wniosek został przyjęty częściowo 1 (wykreślenie mapki)
	123	<u>Ad C. 49: Wniosek o określenie, jakimi metodami faktycznymi i prawnymi może nastąpić zintegrowanie systemu miejskiego z transportem regionalnym (rozdz. 10.2).</u>	Zgodnie z polskim prawem, zapisanym w formie zasady subsydiarności organów administracji publicznej, każdy z nich działa w ramach własnych kompetencji i decyzji. Prawo nie przewiduje „przymusowej” koordynacji tych działań w polach nakładania się zadań (np. linie organizowane przez marszałka województwa na terenie miasta). Niemniej nie jest zabroniona dobrowolna koordynacja działań. PT przewiduje w tej kwestii działania bardziej zorganizowane niż obecnie (czyli od okazji do okazji), przez stworzenie platformy współpracy. Metody i zakres	Wniosek jest nieuzasadniony

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			takiej współpracy muszą być wypracowane w trybie roboczym, Plan nie może niczego przesądzić. PT nie jest dokumentem studialnym ani ekspertyzą, aby rozważać w nim różne modele czy dokonywać analiz prawnych.	
	124	<u>Ad C. 50: Wniosek o wykreślenie w rozdziale 10.3. akapitu dotyczącego kolei miejskiej / aglomeracyjnej i zastąpienie tego fragmentu analiza kolei miejskiej (linie, przystanki, częstotliwości, itp.).</u>	Wniosek proponuje zająć się zagadnieniami, które powinny być wynikiem, a nie treścią kwestii kolei miejskiej/ aglomeracyjnej. Czyli proponuje się aby odpowiedzieć na pytanie: czy da się obsłużyć miasto koleją. Metoda planowania transportowego wymaga najpierw odpowiedzi na pytanie: czy jest potrzeba obsługiwanego miasta koleją miejską / aglomeracyjną, a jeśli tak, to w jakim zakresie. Przegląd dorobku w tworzeniu koncepcji kolei miejskiej nie wskazał na istnienie takich analiz dla Wrocławia. A takie kwestie nie mogą być przedmiotem PT, bo jest to dokument prawny z decyzjami a nie rozważaniami czy studiami. Z tego powodu w tym rozdziale (Działania długofalowe) zapisano zamiary przygotowań do procesu podejmowania decyzji jako warunek wstępny dążenia do realizacji idei kolei miejskiej.	Wniosek nie został przyjęty Opinia jak obok
16		Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, AkcjaMiasto.org		
	125	<u>Ad 1: Wniosek o policzenie korzyści oraz szacunków ekonomicznych dla każdej inwestycji wraz ze wskaźnikiem IRR.</u>	Obliczenia takie sporządzane są w ramach studium wykonalności, więc w fazie przedprojektowej. PT jest dokumentem strategicznym i takie analizy nie są wykonywane. W PT pokazano analizy funkcjonowania systemu transportowego w warunkach stopniowych zmian sieci transportowej i zmian popytu ze strony użytkowników. Temu poświęcony jest rozdział 5 PT, zaś w rozdziale 6 pokazano skutki programu inwestycyjnego i działań organizacyjnych w odniesieniu do takich parametrów sieci transportowej, jak praca przewozowa, średnie prędkości i odległości podróży. To pozwala na ocenę w jakim kierunku ewoluuje system i na ile realizowane są cele strategiczne miasta.	Wniosek nie został przyjęty
	126	Ad 2: Nowe linie tramwajowe tam, gdzie będzie dużo pasażerów. Postulujemy, aby od prognozowanej wielkości przewozów w wysokości 2000-3000 pasażerów na godzinę zakładać budowę linii tramwajowej, co pozwoliłoby obniżyć	Potok 3000 pasażerów/godzinne może obsłużyć zarówno tramwaj jak i autobus – decyzja zależy od wielu innych czynników niż tylko wielkość potoków ruchu. Relacja kosztów obsługi tramwajów i autobusów dla takiego potoku nie wynosi 1: 2. Ponadto porównywać należy rachunek ciągłony kosztów i korzyści. Propozycja ciekawa, ale nie jest możliwa do wykorzystania jako jedyne	Opinia jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		koszty osobowe o połowę oraz podnieść komfort podróży.	kryterium planowania linii.	
	127	Ad 3: <u>Wniosek o aktualizację planu.</u> W Planie za punkt wyjścia został przyjęty rok 2014. Musi to zostać poprawione, nie tylko na poziomie zmiany cyfr. Należy również uaktualnić wszystkie wyliczenia.	Wniosek nie jest poparty celem. Analizy wykonywano w okresie gdy nie było dostępnych danych za rok 2015. Wyliczenia są wykonane dla wielu horyzontów czasowych, pokazując trendy w układzie: dane historyczne / dane prognostyczne jako jeden łańcuch przyczynowo – skutkowy podstawowych wskaźników i wielkości ekonometrycznych transportu miejskiego. Przesunięcie ostatniego roku horyzontu czasowego niczego w tym analizach nie zmienia.	Wniosek nie został zaakceptowany
	128	Ad 4: <u>Wnioskujemy o bezwzględne usunięcie założeń o zmniejszeniu częstotliwości kursów komunikacji zbiorowej.</u>	W PT nie przyjęto takich założeń. Kwestia interwałów między pojazdami nie jest jedynym czynnikiem kształtowania rozkładów jazdy. Ustalone interwały (zostaną nieco zmienione) są wartościami maksymalnymi, co nie oznacza, że rozkłady jazdy będą do tego dostosowane bez innych kryteriów. Podstawą jest popyt na przewozy, czyli dopasowanie pojemności i częstotliwości do wielkości potoku pasażerów. Podane w tabeli 3 dane (zweryfikowanej i zmodyfikowanej dla lepszej czytelności) pokazują sposób takiego dostosowywania w najważniejszych 12 punktach sieci. Szersze omówienie tej kwestii znajduje się w wyjaśnieniach dla Towarzystwa Benderowskiego, uwagi C.34 – 42. Z cytowanych danych wynika m. in. że nie jest prawdziwa teza o wydłużeniu interwałów wobec stanu obecnego.	Wyjaśnienie jak obok
	129	Ad 5 i 6: Wnioskujemy o przedstawienie porównawczej analizy funkcjonalnej WTATu (wydzielona trasa autobusowo-tramwajowa) i pasu autobusowo-tramwajowego (PAT). <u>Wnioskujemy o wykreślenie zapisów o wykorzystywaniu wyspecjalizowanego taboru do obsługi WTATu.</u>	PT nie rozstrzyga szczegółów technicznych poszczególnych przedsięwzięć. Wniosek nadaje się do fazy studium, wykonalności przywołanej inwestycji.	Wniosek nie może być spełniony, nadaje się do innej procedury, jak w opinii obok.
	130	Wniosek o wykreślenie zapisów o tramwaju hybrydowym	Zrezygnowano z rozważania tego typu pojazdu	opinia jak obok

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	131	Ad 8: <u>Wniosek o przeprowadzenie i uwzględnienie w dokumencie analizy lokalizacji punktów przesiadkowych kolej/autobus/tramwaj</u>	W fazie PT dobór lokalizacji węzłów przesiadkowych oparty był na zasadzie skoncentrowania w węzłowych miejscach sieci więcej niż jednego środka transportowego oraz znacznej liczby linii komunikacyjnych. Takie warunki spełniają przede wszystkim lokalizacje związane z przystankami kolejowymi oraz położonymi na obwodnicy śródmiejskiej. Plan nie ma jednak charakteru studium więc przedstawiane są w nim wyniki takiej analizy w postaci pokazania potencjalnej lokalizacji. Ostateczna lokalizacja zostanie ustalona w wyniku prac przedprojektowych.	Wniosek częściowo uwzględniony. PT wskazuje lokalizację punktów przesiadkowych jednak same analizy nie są treścią PT
	132	Ad 9: <u>Wniosek o aktualizację tabeli na stronie 57. Obecnie jest przykładem myślenia życzeniowego. Postulujemy, aby dokument zawierał szczegółowy opis tego, skąd dokładnie biorą się wyliczenia w tej tabeli (chodzi o tabelę nr 3).</u>	Tabela została przeformatowana, a wartości sprawdzone i skorygowane. Podano źródła danych. Ponieważ niezbędne jest kompilowanie danych z pomiarów i modelu ruchu, możliwe są pewne różnice w niektórych miejscach miasta, zależnie od dostępności danych.	Wniosek został uwzględniony
	133	Ad 10: <u>Propozycja wprowadzenia zapisu dotyczącego poziomu finansowania transportu zbiorowego</u>	Przepisy nie przewidują tego rodzaju zapisów w dokumencie „branżowym”; natomiast dokumenty gdzie takie informacje są poddawane to: wieloletnia prognoza finansowa i wieloletni plan inwestycyjny. W PT wymagane jest jedynie podanie źródeł finansowania usług, przewidywanych w ramach Planu. Sporządzono jednak ogólny plan finansowy dla przewozów lokalnego transportu miejskiego, zgodny z WPF i WPI oraz zbadano bilans kosztów planowanych przewozów z dochodami z opłat oraz wyznaczono niezbędną dopłatę z budżetu miasta dla zrównoważenia branży.	Propozycja w tej formie nie może być zaakceptowana, ponieważ narusza zasady prowadzenia polityki budżetowej samorządu. Ponieważ w trakcie konsultacji podniesiono kwestie niedofinansowania usług przewozowych bilans kosztów i dochodów przygotowano w wersji o wyższym niż w obowiązującym WPF poziomie finansowania. Ta nowa wersja zostanie przedstawiona Radzie Miejskiej wraz z korektą WPF i projektem PT, tak, aby uchwalony PT miał pokrycie w WPF.

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	134	Ad 11: <u>Wniosek o wprowadzenie rozdziału dotyczącego rozwoju, funkcjonowania i finansowania kolei miejskiej.</u>	Wniosek taki jest przedczesny, ponieważ taki rozdział musiałby zawierać ustalenia, których do tej pory nie podjęto w układzie trzech podmiotów, niezbędnych dla takich decyzji: PKP PLK S.A, samorząd województwa i miasto Wrocław.	Wniosek nie może być zrealizowany
	135	Ad 12: <u>Wniosek o wykreślenie wzmianek dot. wprowadzania we Wrocławiu: gondol wodnych i napowietrznych, lekkiego tramwaju, tramwaju na kołach gumowych.</u>	Tego rodzaju środki transportu są wzmiankowane w różnych dokumentach strategicznych, a póki są one obowiązujące nie ma podstaw ani potrzeby usuwania ich z dokumentu. Żaden zapis na te tematy nie stanowi zobowiązania do ich realizacji, a tylko określa możliwe kierunki myślenia. Spośród wymienionych nowych traktacji tylko tramwaj na kołach gumowych zostanie usunięty w rozdziale jako koncepcja trudna do wdrożenia w warunkach Wrocławia, podczas gdy „lekki tramwaj” może być wykorzystany, choć zapis nie jest przesądzeniem w tej kwestii, a tylko możliwością badania jako opcja. .	Wniosek może być zrealizowany częściowo .
	136	AD. 13: <u>Wniosek o uznanie za "Obszar zabudowy zwartej Wrocławia" (określenie z Rysunku 1 do Planu - "Schemat zakresu planu") osiedli, gdzie nastąpiła bądź następuje rozbudowa budownictwa wielorodzinnego</u>	W związku z licznymi wątpliwościami w kwestii rozumienia określeń dotyczących gęstości potencjalnych użytkowników transportu zbiorowego w sytuacji o której mowa we wniosku, w nowej wersji zostanie dodana nowa kategoria obszarów zabudowy zwartej, odzwierciedlająca omawianą sytuację.	Wniosek został częściowo zaakceptowany w formie nieco innej niż propozycja, ale w tym samym celu (obniżenia wartości interwałów z tabel 14 do 15a)
	137	Ad 14: <u>Wnioskujemy o poprawienie licznych błędów na Rysunku 2 - "Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022" (lista)</u>	Poprawki i uzupełnienia zostaną wprowadzone, zgodnie ze stanem na koniec roku 2015. Co do uwagi: „uzupełnić sieć korytarzy przeznaczonych do obsługi publicznego transportu zbiorowego wyjeżdżającego poza gminę Wrocław...” wyjaśniamy, że ideą schematu nie jest pokazanie każdego kierunku, ale tylko ważniejszych, będących ilustracją modelu systemu miasta i gmin sąsiednich. Wszystkie korytarze są pokazane na Planszy zbiorczej.	Wniosek zostanie w większości uwzględniony
	138	Ad 15: <u>Wnioskujemy o wprowadzenie na Rysunku 2 - "Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022" następujących stacji (przystanków)</u>	Poprawki zostaną wprowadzone, przy czym lista proponowanych nowych lokalizacji będzie pokazana tylko na Planszy zbiorczej, według stanu prac nad koncepcją sieci kolei miejskiej na czerwiec 2016.	Wniosek zostanie w części uwzględniony

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		<u>kolejowych jako projektowanych: (lista)</u>		
	139	Ad 16: <u>Wnioskujemy o uzupełnienie sieci "Korytarzy przeznaczonych do obsługi publicznego transportu zbiorowego" (numery 1-12) na Rysunku 2 - "Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022" (opis nowych przebiegów)</u>	Propozycja nie wynika z celu dla którego ustalono korytarze i odcinki jednorodne (tabela3). Chodzi o główne korytarze. Koncepcja zdefiniowania tych korytarzy ma na celu ustalenie podstawowych parametrów obsługi w węzłowej części systemu transportowego (wyboru dokonano na podstawie analiz firmy TRAKO). Dzięki doborowi parametrów podaży na wyznaczonych odcinkach jednorodnych można w reprezentatywnych punktach sieci ustalić częstotliwości kursowania dla obsługi prognozowanego ruchu pasażerskiego. Jest to narzędzie do programowania układu linii, a nie ma za cel uznawanie jakichkolwiek odcinków za np. ważniejsze od innych. Poszerzanie katalogu tych odcinków jednorodnych nie przyniesie żadnych korzyści dla programowania układu linii.	Wniosek nie przynosi nowych informacji więc nie ma potrzeby jego uwzględnienia. Wyjaśnienie jak obok.
	140	Ad 17: <u>Postulaty wprowadzenia nowych zapisów w rozdziale „Minimalne standardy systemu informacji pasażerskiej oraz komfortu podróży” (lista)</u>	Propozycje są zbyt szczegółowe, w zasadzie nie ma w nich nowych zasad co do istoty standardów. Tego typu kwestie są ustalane w trakcie projektowania urządzeń i systemów informacyjnych. Natomiast ich włączenie do PT (czyli prawa lokalnego) może niepotrzebnie usztywnić możliwości wdrażania.	Propozycje nie odpowiadają cechom dokumentu strategicznego, jakim jest PT. Zostaną wzięte pod uwagę w trakcie projektowania urządzeń i systemów informacyjnych.
	141	Ad 18: <u>Wnioskujemy o bezwzględne wykreślenie wszystkich inwestycji drogowych</u>	Zgodnie z podobnymi wnioskami wydzielono inwestycje drogowe jako oddzielną część tabeli 4, z zaznaczeniem, że są one zapisane w WPI i WPF, a więc nie podlegają ocenie jako część PT. Wymieniono tylko te inwestycje, które mogą być wykorzystane do prowadzenia linii transportu miejskiego, z zapisem sposobu tego wykorzystania. Wg przepisów ustawy, brak takiego zapisu z pokazaniem inwestycji na Planszy zbiorczej, wykluczałaby prawo do poprowadzenia po danej ulicy linii komunikacji bez zmiany PT.	Wniosek nie może być uwzględniony, opinia jak obok
	142	Ad 19: <u>Wniosek o pełną spójność z obowiązującymi dokumentami strategicznymi, w tym z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN).</u>	PT oraz Prognoza Oddziaływania na środowisko będą uzupełnione o omówienie PGN, choć należy stwierdzić, że te dokumenty są spójne, ponieważ zarówno PGN jak i PT bazują na WPI i WPF. PGN w zasadzie nie zajmuje się stroną organizacyjną transportu miejskiego, co jest główną treścią PT. Należy zauważyć, że PGN nie zawiera oceny emisyjności układu drogowego (zarówno w sanie istniejącym jak i po rozbudowie czy modernizacji poszczególnych elementów), co uniemożliwia ocenę skutków zmian w organizacji transportu zbiorowego na	Wniosek zostanie uwzględniony w odniesieniu do PGN

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			bilans emisji w stanie prognozowanym. Niemniej , w Prognozie zaznaczono, że zmiany w pracy przewozowej pozwalają ocenić, że ogólna emisja CO2 na obszarze Wrocławia powinna się zmniejszyć.	
	143	Ad 20: <u>Wnioskujemy o uwzględnienie w Planie oraz w modelach prognostycznych samochodów, które codziennie wjeżdżają do Wrocławia.</u>	Ruch wjazdowy do Wrocławia jest uwzględniony w PT (w tym w modelach ruchu, także prognostycznych), zgodnie ze standardami tego typu analiz.	Wniosek jest zbędny, postulowane informacje są uwzględnione w PT.
	144	Ad 21: <u>Wnioskujemy o uwzględnienie w Planie podróży intermodalnych rower + komunikacja zbiorowa</u>	Nie jest to możliwe z powodu zbyt małego udziału ruchu rowerowego w mobilności Wrocławia (wg KBR 2010 było to 1,22% w dniu roboczym, 1,58% w sobotę, 2,17% w niedzielę), co dla uwzględnienia tylko podróży intermodalnych z transportem zbiorowym oznaczałoby znacznie mniejszą próbę. Taka analiza powinna być wsparta dedykowanym badaniem tylko tego zjawiska.	Wniosek nie może być uwzględniony , opinia jak obok
	145	Ad 22: <u>Wniosek o zapis o pełnej dostępności przystanków dla pieszych, w tym niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności</u>	Wniosek dość niejasny, w uzasadnieniu nie ma konkretnego rozumienia „pełnej dostępności” przystanków. Założenia są podane w p. 8.2., zaś wskaźniki rezultatów w tabeli 17.	Wniosek nie został zaakceptowany
	146	Ad 23: <u>Wnioskujemy o pełny priorytet inwestycyjny dla komunikacji zbiorowej</u>	Wniosek dość niejasny, w uzasadnieniu nie ma konkretnego rozumienia „pełnego priorytetu inwestycyjnego”.	Wniosek nie został zaakceptowany
	147	Ad 24: <u>Wniosek o precyzyjne sformułowanie sposobów realizacji Planu i określenie mierników jego ewaluacji</u>	W zasadzie to zagadnienie jest poruszone w kilku rozdziałach: 8.4. I 8.5. niemniej możliwe jest podsumowanie kwestii wdrażania w dodatkowym podrozdziale w rozdziale 10.	Wniosek został zaakceptowany
		<i>Dodatkowo wystąpienie zawiera 20 pytań szczegółowych, na które odpowiedzi padały w trakcie spotkań publicznych w obecności przedstawicieli TUMW.</i>		

Lp. organ.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		<i>Złożono 10 postulatów ogólnych do polityki transportowej miasta, niezwiązanych bezpośrednio z PT.</i>		
		<i>Złożono 87 uwag szczegółowych do redakcji tekstu, które to uwagi zbadano i częściowo wykorzystano.</i>		

3.2. OSOBY PRYWATNE

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
1.		Pan Marcin Krzyżanowski (Radny RM Wrocławia, zapytanie do Prezydenta Miasta)		
	1	Zapytanie dotyczy kwestii planowanego w ramach wariantu III A uspokojenia ruchu w centrum wielkomiejskim, a dokładniej instrumentów dla takiego kierunku działania, jakimi dysponuje samorząd miasta. Zacytowano fragment dotyczący – obok „radikalnego uspokojenia ruchu” – także kwestii „nacisku na kulturę jazdy, mniej znaków, (...)lepsze egzekwowanie ograniczeń, oszczędne parkowanie”.	Cytowany fragment pochodzi z dokumentu: Strategia: „Wrocław w perspektywie 2020 plus”, przyjętego przez Radę Miejską ” Uchwałą Nr LIV/3250/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku. Warto dodać, że idea uspokojenia ruchu w centrum została potwierdzona w „Wrocławska polityka mobilności”, przyjętej Uchwałą Nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. Przywołany fragment Strategii (str. 49, rozdział „6.6. Przestrzeń komunikacyjna”) jest listą działań w kierunku zadania określonego jako: „Jak odtworzyć komunikację publiczną w mieście zawłaszczonym przez samochody?”. Jednym z listy zadań jest to, cytowane w zapytaniu. Co do instrumentów, jakimi dysponuje miasto w tej kwestii należy wymienić jako najważniejsze: (a) zadanie własne z zakresu planowania przestrzennego, w ramach którego ustala się strefy urbanistyczne w mieście – prezydent ma funkcję inicjatora (sporządza projekty), zaś rada miejska uchwała dokumenty planistyczne; (b) pełnienie przez prezydenta miasta funkcji organu zarządzającego ruchem, czyli decydowanie o organizacji ruchu, w tym oznakowanie pionowe i poziome, co jest podstawą procedur uspokojenia ruchu, (c) nakładanie opłat za parkowanie w pasie dróg publicznych (uchwała rady miejskiej), (d) nadzór nad strażą miejską, w tym instruowanie o priorytetach w zakresie egzekucji prawa o ruchu drogowym. Należy podkreślić, że każdy z tych instrumentów może być wdrażany ale według różnych procedur, stąd koordynacja działań jest niezwykle ważnym czynnikiem sukcesu. Do tych instrumentów warto dodać także oddziaływanie przykładem osób publicznych w zakresie kultury zachowania na drodze i np. niekorzystanie z dostępnych przywilejów.	Opinia obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			Przy opracowaniu projektu Planu posłużono się wynikami pracy studialnej, zleconej przez Biuro Rozwoju Wrocławia, w której przetestowano różne schematy organizacji ruchu w centrum, a rekomendowany schemat z tej pracy został wykorzystany w analizach ruchowych, o których Pan Radny wspomina w Zapytaniu i uzyskano cytowane wyniki.	
2.		Pan Witold Rohm		
	2	Wniosek ogólny: Ze względu na brak kompleksowej analizy podaży i popytu na środki transportu publicznego w całej aglomeracji wrocławskiej, a w szczególności pominięcie przewozów kolejowych, błędy merytoryczne i błędy techniczne, <u>wnoszę o odrzucenie projektu planu w obecnym kształcie, zwrot wykonawcy celem uzupełnienia, zweryfikowania i poprawienia.</u>	W opracowaniu jest analiza podaży i popytu (rozdziały: 4 – podaż, 5 – popyt). W tych analizach uwzględnione są przewozy kolejowe. Analiza oparta jest na metodach znanych w branży planowania transportowego i zalecanych przez Komisję Europejską w pracach przygotowawczych projektów z wykorzystaniem funduszy europejskich.	<u>Wniosek odrzucony jako nieuzasadniony</u>
		<i>W dalszym tekście opuszczono uwagi bez postawionej tezy</i>		
	3	Ad 1 Uwagi ogólne, a) : <u>W analizie transportowej nie uwzględniono sieci transportu kolejowego, a także układu P&R i węzłów przesiadkowych (szczególnie na wschodzie miasta)</u>	W PT uwzględniono sieć transportu kolejowego, chyba że zaszło nieporozumienie co do rozumienia tego terminu. Wyniki analizy podane są w tablicach od 7 do 9. Nie są formalnie przesądzone lokalizacje sieci obiektów P&R, niemniej zostaną pokazane obecnie rozważane lokalizacje. Węzły przesiadkowe we wschodnim Wrocławiu nie są zdaniem miasta niezbędne z powodu tego, że ciężenia są skupione na kilku relacjach i mogą być obsługiwane bez licznych węzłów.	<u>Uwagi zostaną częściowo wykorzystane</u>
	4	AD 1c): Brak jest szczegółowych badań z 2015 roku, choć od 2010 w danych demograficznych notuje się znaczny wzrost	Uwaga o braku badań demograficznych z lat po r. 2010 nieuprawniona, ponieważ uwzględniono dane GUS dostępne w ramach statystyki oraz prognozowane. Dotyczy to zarówno Wrocławia jak i całego obszaru	Opinia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		liczby mieszkańców gmin sąsiednich.	aglomeracji.	
	5	Ad 1 d): Plan transportowy zakłada wykonanie inwestycji infrastrukturalnych drogowych, co stawia w krytycznym świetle założenia o zrównoważonym rozwoju transportu zbiorowego we Wrocławiu.	Termin „zrównoważony rozwój” (semantycznie) oznacza inwestowanie w różne gałęzie transportu, tak, aby zapewniać taki dostęp użytkowników, który pozwoli zaspokoić potrzeby nie wywołując utrudnień w poruszaniu się (z definicji OECD). Dostęp drogowy jest zasadniczy dla rozwoju gospodarczego, ale także dla ruchu pojazdów transportu zbiorowego.	Opinia jak obok
	6	Ad 2: Uwagi szczegółowe, b): brak jest projektu lokalizacji i wykorzystania parkingów Park&Ride, a zapis środków mówi wyłącznie o przygotowaniach, co w praktyce oznacza że do 2022 nie powstanie taki system. Jest to sprzeczne w zasadą zrównoważonego rozwoju i promowanymi przez UE („Biała księga”) środkami transportu.	Nieporozumienie: W Białe Księdze z 2011 roku zasada Park&Ride jest przywołana tylko jeden raz, w Załączniku „Wykaz inicjatyw”, punkt 2.2. Promowane są zachowania zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju, w odniesieniu do kwestii informacji dla podróżnego. P&R nie jest lansowany przez KE, ponieważ summa summarum zachęca do użytkowania samochodu. W Polsce, gdzie kolej ma ogromne zaległości, ten system musi być stosowany, ale nie jest to inicjatywa KE.	Opinia jak obok
	7	Ad 2 c): Jednym ze wskaźników realizacji zadań na rok 2022 jest: „niewydłużenie się średniego czasu podróży transportem zbiorowym” - w dokumencie przedstawiającym rozwój transportu nie powinno mieć miejsca.	Wbrew stwierdzeniu w opinii o braku wyników analiz wykazały one, że średnie czasy podróży we Wrocławiu są na dość dobrym poziomie, ale intensywna rozbudowa układu drogowego zagraża wzrostem czasów podróży z powodu zatłoczenia. Plan zakładając utrzymanie (co najmniej) obecnej sytuacji wskazuje na konieczność działań na rzecz zmniejszenia udziału ruchu samochodowego, czyli na rzecz zrównoważonego transportu. Takie są zapisy Planu.	Opinia jak obok
	8	Ad 2 e): W części północno- wschodniej brak węzłów przesiadkowych	Nie jest to ściśle – przewidziano węzeł w rejonie Psiego Pola. Inne lokalizacje nie są obecnie zdefiniowane, prace są w toku i zależą od innych przesądzeń (głównie chodzi o modernizację linii kolejowej nr 292 oraz kwestii tramwaju dwusystemowego).	Opinia jak obok
	9	Ad 2 f, g): W tekście umieszczono stwierdzenie, że zapisy dotyczące węzłów integracyjnych „nie jest to polityką tzw.	Lokalizacja obiektów P&R nie jest obecnie przesądzona w sensie systemu, przygotowuje się pojedyncze lokalizacje, zaś nad systemem trwają prace. Dlatego nie objęto tego systemu zakresem PT, a może to być uwzględnione w	Opinia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		Park&Ride, która służy powstrzymaniu wykorzystywania samochodów do dojazdów do miasta kierowców ze strefy peryferyjnej i podmiejskiej. Ta ostatnia kategoria parkingów nie jest przedmiotem Planu.” Dlaczego nie jest, jeżeli plan dotyczy zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w całym Wrocławiu a nie tylko w Śródmieściu?	ramach aktualizacji planu lub indywidualnych decyzji. Taka procedura prowadzona jest także w ramach modernizacji lub lokalizacji przystanków kolejowych. Krytyczna ocena działania systemu transportowego (patrz uwaga g) oparta jest na objawach działania tego systemu (w tym głównie widać zatłoczenie), a nie na teoretycznych modelach. Uwaga iż opracowanie nie jest kompleksowe, jeśli rozumieć przez to całość systemu transportowego, to jest to uwaga słuszna, ale takie jest założenie przepisów prawa, na których podstawie powstaje PT (branżowość myślenia). Pominięcie innych aspektów niż transport publiczny wynika z tego, że pomijany jest w przepisach niepubliczny transport zbiorowy). Należy zaznaczyć, że doświadczenia z rozwojem systemów P&R w Polsce nie są bardzo optymistyczne. Dobre wyniki (dużą frekwencję) zapewniają obiekty związane z ruchliwymi przystankami kolejowymi (dobry przykład – Wieliczka na SKA w Krakowie) lub z końcówkami linii tramwajowych na peryferiach (P&R na północnym zakończeniu pierwszej linii metra w Warszawie). Sukces tej idei wymaga optymalnych warunków położenia P&R w układzie: (a) znaczny potok samochodowy od zewnątrz miasta, (b) szybki dojazd transportem zbiorowym do centrum, (c) zatłoczony układ drogowy lub organiczny wjazd samochodowy do centrum.	
	10	Ad 2 h): Powyższe zapisy są w sprzeczności z zapisami planu ze strony 60 gdzie w Tabeli 4 wykazano „III D Modernizacja linii 292 Jelcz-Wrocław Sołtysowice dla przewozów aglomeracyjnych Do 2020 - modernizacja infrastruktury kolejowej - budowa P&R (ok. 150 m.p.) przy granicy Wrocławia - budowa 4 parkingów B&R na przystankach oraz ciągu pieszego do przystanku Wrocław Swójczyce Zgłoszone do ZIT WROF (KTWD)”	Uwaga nie jest uzasadniona – jak wyżej wyjaśniono, jeśli w ramach projektów podejmowanych obecnie przewiduje się obiekty typu P&R, to są one realizowane i staną się po tej realizacji stanem zastanym dla dalszych elementów systemu. Jeśli to Autor uwag kwestionuje, to w sumie o co chodzi w tych uwagach? Dodać trzeba, że wspomniana inwestycja nie jest realizowana przez miasto, tylko PKP PLK S.A.	Opinia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	11	Ad 2 i): Poddano w wątpliwość realność przedsięwzięcia w tabeli 4 : „Uruchomienie pierwszej linii kolejowo-tramwajowych przewozów aglomeracyjnych — linia tramwaju dwusystemowego” w związku z tym, że system kolejowo – tramwajowy nie jest przewidziany w polskich przepisach o warunkach technicznych pojazdów kolejowych.	Spostrzeżenie o braku prawnej możliwości użycia pojazdu typu tramwajowego na sieci kolejowej jest trafne. Niemniej należy zauważyć, że istnieją różne możliwości spełnienia warunków technicznych w zakresie transportu szynowego i oczywiście jest to jednym z aspektów prac przedprojektowych w przywołanym projekcie. Argumentem „za” jest przede wszystkim duży potencjał rozwojowy we Wrocławiu dla trakcji mieszanej – rozwinięta sieć kolejowa i tramwajowa, których połączenie może dać nowe możliwości integracji oraz kształtowania układu linii.	Opinia jak obok
	12	Ad 2 j): W odniesieniu do wschodniej części Wrocławia, jeżeli model działa zgodnie z opisem to znaczy, że można wydzielić ruch generowany i absorbowany przez (SSW) i go zweryfikować z rzeczywistością istniejącym. Na pytanie dotyczące tego zagadnienia na konsultacjach 16.03. Autor obiecał weryfikację potoków pasażerskich we wschodniej części Wrocławia. Analiza wykonywana dla całego obszaru funkcjonalnego aglomeracji powinna zawierać także ruch z gmin ościennych a także miast powiatowych takich jak Oława, Brzeg, Oleśnica. W jaki sposób ruch spoza Wrocławia (z gmin ościennych i z miast powiatowych nie objętych planem) jest szacowany i wprowadzany do modelu?	Dokonano sprawdzenia modelu dla całego miasta, nie tylko wschodniej części. Model wykazuje dobrą zgodność z badaniami dla stanu istniejącego (współczynnik determinacji R^2 wynosi: samochody osobowe 0,66, samochody ciężarowe 0,93, pasażerowie transportu zbiorowego 0,70). W kwestionowanym obszarze dobrą miarą zgodności modelu i rzeczywistością jest potok ruchu na Moście Swojczyckim – wg danych Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego potok ruchu na moście wynosił w 2015 roku około 1100 poj/godz. szczytu w kierunku centrum, z modelu na rok 2013 wynosi około 1400. Jeśli chodzi o ruch spoza Wrocławia to był modelowany następująco: ruch generowany w gminach sąsiednich, wschodzących w obszar PT, był modelowany na podstawie danych demograficznych GUS, analogicznie jak ruch wewnętrzny, natomiast ruch z dalszego otoczenia modelowano na podstawie danych o ruchu na wlotach do obszarach badania. Czyli miejscowości wymienione w pytaniu są objęte analizami ruchowymi.	Wyjaśnienia obok
	13	Ad 2 k): Jaka jest metodologia szacowania dokładności modelu, jednocześnie w jaki sposób dokonuje się jego kalibracji, na ile wykorzystywane są dane o pojazdach	Zgodnie z powszechnie stosowaną metodyką szacowanie dokładności modelu wykonane jest na podstawie różnic między wielkościami uzyskanymi z modelu i z pomiarów na reprezentatywnych punktach sieci transportowej. Miarą różnic jest przywołany w poprzedniej odpowiedzi współczynnik determinacji R^2 . Dane	Wyjaśnienia obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		wjeżdżających i wyjeżdżających z miasta przez ulicę Strachocińską?	ruchowe z ul. Strachocińskiej były wykorzystywane na postawie pomiarów ruchu zewnętrznego.	
	14	Ad.3 Propozycje: a.: <u>Zaplanowanie wykonania parkingów Park and Ride na wlotach korytarzy transportowych</u> zlokalizowanych na obszarze miasta Wrocławia przy stacji: Wrocław Psie Pole, Wrocław Sołtysowice, Wrocław Wojnow, lub w jego pobliżu: Długołęka, Czernica, Nadolice,	Propozycja ogólnie ważna, do rozważenia w ramach prac nad siecią P&R. Nie dotyczy obecnej edycji PT. Należy dodać, że do roku 2022 obciążenie transportu zbiorowego ruchem wygenerowanym w obiektach P&R nie wpłynie na postanowienia PT. Planuje się wykonanie obiektów P&R na około 2000 stanowisk, co oznacza potok pasażerski rzędu 2 500 w okresie szczytu, czyli około 2% potoku godziny szczytu.	<u>Propozycja nie dotyczy PT.</u> <u>Opinia obok</u>
	15	Ad 3 b.: Zaplanowanie i wykonanie węzłów przesiadkowych tramwaj – autobus-pociąg na stacji Wrocław Kowale	Taka lokalizacja wymaga skoordynowania z rozwiązaniami dotyczącymi połączeń kolejowych lub tramwajem dwustystemowym. Nie dotyczy obecnej edycji PT.	<u>Propozycja nie dotyczy PT.</u> <u>Opinia obok</u>
	16	Ad 3 c.: Rozbudowa infrastruktury tramwajowej pomiędzy pętlą Sępolno a pętlą Wrocław Kowale	Propozycja nie dotyczy obecnej edycji PT. Takiego połączenia nie przewiduje Plan Generalny rozwoju transportu szynowego. Wynika to z tego, że powodowałoby przeciążenie rejonu Wielkiej Wyspy, co już obecnie jest wyzwaniem dla organizatorów transportu. Rejon Kowali uzyska dobre połączenie z centrum dzięki planowanemu po 2022 przedłużeniu linii tramwajowej w rejon Psiego Pola oraz modernizacji linii kolejowej nr 292.	<u>Propozycja nie dotyczy PT.</u> <u>Opinia obok</u>
	17	Ad 3 d., e.: Zapisanie w planie inwestycji priorytetowych budowy Trasy Swojczyckiej	Propozycja nie dotyczy PT, lecz WPI i WPF. Ponadto wielu uczestników konsultacji domagało się wyłączenia kwestii budowy dróg z PT, co oczywiście nie jest właściwe, ale nadawanie rangi priorytetu dla projektów drogowych jest złe przyjmowane.	<u>Propozycja nie dotyczy PT.</u> <u>Opinia obok</u>
	18	Ad 3 f.: W tabeli 2 zamiast: „ <u>niewydłużenie się średniego czasu podróży transportem zbiorowym</u> ” na „ <u>skrócenie średniego czasu podróży transportem zbiorowym o 10%</u> ”	Różnica między zapisem istniejącym a proponowanym jest subtelna, w polskich warunkach uzyskanie skrócenia czasów w całej sieci jest bardzo rzadkie, zwykle wiąże się z nową trakcją, np. metro. Zakładanie tak ambitnego celu (10% skrócenia, czyli bardzo dużo!) jest może wyrazem ambicji, ale nie wynika z możliwości, jakie ma miasto w prowadzeniu polityki rozwojowej. Dla	<u>Propozycja nie została zaakceptowana</u> , wyjaśnienie obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
			poprawionej edycji PT sporządzane są nowe analizy ruchowe i wynika z nich, że skrócenie może wynieść dopiero w roku 2022 około 2,2%. Zauważmy, że PT jest planem średnioterminowym (od chwili spodziewanego uchwalenia około 7 lat).	
3.		Pan Artur Zawadzki (Lepszy Transport Publiczny)		
	19	Przedstawiony memoriał jest ofertą wsparcia merytorycznego dla miasta w przygotowaniu i wdrażaniu polityki transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego. Memoriał przedstawia najważniejsze tematy, jakie powinny być uwzględnione w PT, a przy tym jest zbiorem interesujących zasad prowadzenia polityki transportowej. Jako tematy do uwzględnienia memoriał proponuje: (a) Optymalizacja sieci tramwajowej, autobusowej oraz systemu komunikacyjnego jako całości; (b) Stworzenie pierwszego etapu sieci kolei aglomeracyjnej bez konieczności inwestycji infrastrukturalnych lub taborowych, (c) Identyfikacja efektywnego rozmieszczenia węzłów przesiadkowych i dostosowanie tras autobusów aglomeracyjnych, (d) Opracowanie założeń scenariusza przyspieszonego rozwoju transportu zbiorowego zmniejszającego problem kongestii ulic Wrocławia.	Memoriał jest interesującą próbą syntetycznego ujęcia zasad prowadzenia krótko – i średnio-terminowej polityki transportowej, zarówno w aspektach organizacji (co jest przedmiotem PT), jak i inwestycji. Jako spostrzeżenia, do wykorzystania w PT można zaliczyć: (i) eliminację linii autobusowych przez centrum miasta oraz wprowadzenie magistralnych linii autobusowych wobec braki tramwajowych (częściowo te zasady są we Wrocławiu stosowane, rozwinęte w PT), (ii) remarszrutyzacji linii tramwajowych (przewidziane w PT), (iii) rozwój kolei miejskiej, prowadząc linie przez całe miasto, nie jako dojazdowe do Dworca PKP (rozwiązanie dyskusyjne w układzie torowym miasta i rozkładzie potencjałów ruchowych), (iv) wykorzystanie towarowej linii kolejowej nr 752 (rozważane, wymaga licznych inwestycji), (v) optymalizacja rozmieszczenia węzłów przesiadkowych (w PT przewidziane jako metoda podejmowania decyzji lokalizacyjnych), (vi) przewidzieć scenariusz przyspieszonego rozwoju, w którym transport zbiorowy staje się wyraźnie bardziej atrakcyjny od indywidualnego (PT jest dokumentem średnioterminowym, takie ujęcie jest możliwe do rozważenia po rewizji planów inwestycyjnych, co nie jest tematem PT).	Opinia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
4.		Uczestnik 1		
	20	Uwaga 1: <u>Wrocław powinien zwiększyć wydatki na transport miejski (wzorem innych porównywalnych miast).</u>	Opiniowany projekt PT opracowano w rygorach WPF, stąd zbilansowano pracę przewozową do zadanych kwot, a w związku z przesądzeniem inwestycji w sieć tramwajową priorytetem jest wykorzystanie tych inwestycji (można oszacować, że linia tramwajowa jest opłacalna, jeśli częstotliwość pojazdów nie jest większa niż około 5 minut). Z tego wynikała redukcja pracy przewozowej autobusów. Niemniej zwiększenie pracy przewozowej autobusów jest zbadana i wraz z konsekwencjami zwiększenia wydatków poddana zostanie ocenie Władz Miasta.	<u>Uwaga interesująca, lecz wymagająca zmiany WPF</u>
	21	Uwaga 2: Wrocław potrzebuje nowych linii tramwajowych, a nie uwzględnionego w planie transportowym metra	Nieporozumienie: PT nie uwzględnia budowy metra! Omówienie tego tematu służy tylko informacji, w jaki stanie jest debata w tej kwestii. Podsumowanie tej kwestii (rozdz. 10.3., str. 108) wyraźnie mówi o „porażce idei metra” (chodzi o negatywny wynik referendum). Natomiast konkluzja w sprawie rozwoju układów szynowych o zasięgu aglomeracyjnym jest klarowna (str. 109): konieczne jest przeprowadzenie bardziej wnikliwej analizy kierunków przyszłych rozwiązań w zakresie zintegrowanego transportu w mieście, ze szczególnym uwzględnieniem roli transportu zbiorowego w różnych jego formach, w tym z koleją aglomeracyjną, bądź na uzasadnionych relacjach wewnątrz miasta - także kilkoma liniami kolei o charakterze miejskim.	Opinia jak obok
	22	Uwaga 3: Po co uwzględniać w dokumencie inwestycje, które nigdy nie będą miały miejsca?	Nie ma takiego przypadku. Jako inwestycje „uwzględnione” należy liczyć tylko te, które są wymienione w tabeli 4, pochodzą one z wykazów WPI i WPF. To oznacza, że są bądź przygotowane lub w fazie realizacji, bądź w fazie przygotowywania. Inne przypadki to takie, kiedy mowa o konieczności wyjaśnienia lub dopracowania koncepcji, ale takie inwestycje nie są uwzględnione w analizach, a jedynie wskazują na kierunki dalszych zamierzeń miasta.	Opinia jak obok
	23	Uwaga 4: Wniosek (marzenie?), aby planując ruch drogowy kierować się przede	Pomijając demagogiczny charakter tej uwagi warto zwrócić uwagę, że ruchu w mieście się nie „planuje”, tylko przewiduje. Ruch jest skutkiem wielu	Opinia jak obok

Lp. osoby	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		wszystkim dobrem mieszkańców.	czynników, głównie rozmieszczenia źródeł i celów, ale także czynników społecznych (demografia, mobilność), ekonomicznych (gotowość/zdolność do płacenia za transport), kształtu sieci, itp. Nie wszystkie z tych czynników są zależne od miasta, stąd niezbędne jest zarządzanie popytem i wokół tego koncentruje się polityka rozwojowa.	
5.		Uczestnik 2		
	24	Wniosek 1 i 2: <u>o budowę linii tramwajowych: (a) prowadzącej na osiedle Partynice z pętlą tramwajową zlokalizowaną na terenie byłej jednostki wojskowej przy ul. Zwycięskiej oraz (b) linii tramwajowej na osiedle Ołtaszyn i Partynice w okolicy ul. Obrońców Poczty Gdańskiej</u>	Wniosek nie dotyczy PT, zostanie przekazany do komórek zajmujących się przygotowywaniem inwestycji. Brak uzasadnienia, oprócz dość ogólnego stwierdzenia, że „tylko rozwiązanie wielokierunkowe, może poprawić sytuację komunikacyjną na południu Wrocławia”.	<u>Wniosek nie może być uwzględniony</u> . Opinia jak obok
	25	<u>Wniosek 3: o uwzględnienie w planie rozwoju kolei aglomeracyjnej, miejskiej powstanie przystanku na Partynicach w okolicach ul. Ołtaszyńskiej</u>	Wniosek nie dotyczy PT, zostanie przekazany do komórek zajmujących się przygotowywaniem inwestycji. Brak uzasadnienia	<u>Wniosek nie może być uwzględniony</u> <u>1</u> . Opinia jak obok
	26	Wniosek 4: <u>o budowę ścieżek rowerowych komunikujących osiedle Krzyki-Partynice z miejscowościami podwrocławskimi (poprzez ul. Ołtaszyńską z wsią Wysoka, poprzez ul. Gen. Kutrzeby)</u>	Wniosek nie dotyczy PT, zostanie przekazany do komórek zajmujących się przygotowywaniem inwestycji. Brak uzasadnienia	<u>Wniosek nie dotyczy PT</u> <u>6</u> . Opinia jak obok

3.3. UWAGI I OPINIE PRZEDSIĘBIORSTW

Lp. firmy	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
1.		MPK Wrocław, Sp. o.o.		
	1	Ad 1: Badania którymi wspierają się Autorzy zostały wykonane 10 i 6 lat temu. W czasie jaki minął od zakończenia tych badań układ transportowy Wrocławia i aglomeracji wzbogacił się o nowe elementy (lista). W kontekście tego faktu wyniki wspomnianych badań mają dyskusyjną wartość	Uwaga nie jest uzasadniona. PW PT powołano także badania z roku 2013, czyli na 1 rok przed podjęciem prac na PT. Przywołane nowe inwestycje wpływają na niektóre zachowania mieszkańców, co jest uwzględnione w analizach, ale nie można w żadnym razie twierdzić, że mają one „dyskusyjną wartość”. Nauka ekonometrii posługuje się kategorią danych empirycznych jako podstawy do wnioskowania na przyszłość i takie podejście jest zastosowane w analizach do PT.	Opinia obok
	2	Ad 2: Zastrzeżenie do rekomendacji podniesienia pracy przewozowej dla tramwajów i obniżenia dla autobusów. MPK powołuje się na ustalenia miastem w chwili obecnej (poziom 13 mln poc-km dla tramwajów i 24 mln wozó – km dla autobusów).	Istotą sporu, jaki rozgorzał w pierwszym okresie konsultacji było stwierdzenie o zwiększeniu pracy przewozowej w tramwajach i zmniejszenie w autobusach. W wyniki analiz ruchowych, jako skutek rozwoju sieci linii tramwajowej i dążenie do ich racjonalnego wykorzystania, jest podniesienie pracy przewozowej dla tramwajów do poziomu 16 mln poc.-km rocznie. Ponieważ wymagana jest zgodność PT z WPF (suma kosztów eksploatacyjnych dla MPK musi być zgodna z WPF) konieczne jest zmniejszenie pracy przewozowej autobusów, na co pozwala fakt, że podniesienie przewozów tramwajowych pozwala na redukcję linii autobusowych, zwłaszcza w centrum (nie na osiedlach peryferyjnych). W związku z krytyką tego założenia opracowano nową wersję Planu, gdzie podniesiono limit finansowy i praca przewozowa autobusów zostanie utrzymana na poziomie zbliżonym do obecnego, przy wzroście dla tramwajów (co jest zrozumiałe w związku z nowymi liniami). Takie podejście wymaga zmiany WPF, co jest przygotowywane.	Opinia jak obok
	3	Ad 3: Uwaga o konieczności zmiany umowy obowiązującej umowy przewozowej MPK a miastem.	W związku z wyjaśnieniem powyżej uwaga nie jest aktualna	Opinia jak obok
	4	Ad 4: Zastrzeżenia do prognozy finansowej, w zestawieniu z kosztami MPK. Zarzucono, że w ramach projektu „Tramwaj Plus” (ZSTS, Etap I, wersja 3) prognozowano konieczność ponoszenia wydatków na eksploatację MPK) przewidywano kwotę na	PT nie zajmuje się sytuacją finansową MPK. Zgłoszone uwagi muszą być wyjaśnione między Urzędem Miejskim a Spółką. Projekt PT podaje wyniki planowanego rozkładu ruchu między tramwaje i autobusy, a w konsekwencji przewidywane koszty. Teza o sprzeczności podawanych wyników jest nieuprawniona, ponieważ porównano kwoty o różnym zakresie rzeczowym: w PT podaje się koszty tylko usług przewozowych w ramach kontraktu z MPK,	<u>Opinia jak obok</u>

Lp. firmy	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		poziomie 490 mln PLN rocznie, podczas, gdy w PT jest to 334 mln PLN.	zaś kwota z ZSTS obejmuje także koszty utrzymania infrastruktury oraz inwestycje w MPK.	
	5	<u>Inne uwagi szczegółowe</u>	Dane wejściowe otrzymano z Urzędu Miejskiego	<u>Uwagi zostaną uwzględnione</u>
2.		Vantage Development S.A .		
	6	Wniosek o wprowadzenie nowej linii autobusowej na trasie Wola Piotrowska – Plac Grunwaldzki. Wniosek wynika z inwestycji mieszkaniowej realizowanej przez Firmę .	Wniosek nie dotyczy wprost PT. Do rozpatrzenia w ramach bieżących działań w Urzędzie miejskim	Wniosek nie dotyczy PT

3.4. ORGANY SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Lp. jedn.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
1.		Gmina Siechnice		
	1	Gmina zwraca uwagę, że Plan nie przesądza o tym, jak transport będzie funkcjonował we Wrocławiu i gminach sąsiadujących. Podkreśla się wagę obsługi kolejowej i tramwajowej dla miasta i obszarów sąsiednich i dostrzega znacznie zapisów w tej sprawie .	PT nie dotyczy wizji długoterminowej, tylko działań organizacyjnych na systemach istniejących lub będących w budowie/rozbudowie	Opinia jak obok
	2	Uwaga 1: Wniosek o uwzględnienie linii tramwajowej na Jagodno wraz z węzłem przesiadkowym i P&R	Projekt tej linii jest przygotowywany i planowana jest realizacja bezpośrednio po zakończeniu obecnej perspektywy finansowej (po r. 2020)	Opinia jak obok
	3	Uwaga 2: <u>Postulat rozwijania systemów przesiadkowych na granicach miasta .</u>	Postulat jest słuszny, ograniczeniem jest brak wystarczających środków na finansowanie oraz pracochłonne procedury przygotowawcze.	<u>Wniosek jest uzasadniony.</u> W kierunkach działania (rozdział 10) zostaną uszczegółowione zadania przygotowania postulowanych działań. Opinia

Lp. jedn.	Lp. uwagi	Tematyka uwag i wnioski	Wyjaśnienia merytoryczne	Stanowisko Urzędu Miejskiego
				jak obok
	4	Uwaga 3: Wsparcie dla planu ustanowienia wspólnego biletu dla połączeń aglomeracyjnych.	Uwaga zasadna, pamiętać należy, że przymiotnik „wspólny” oznacza konieczność uzgodnień wszystkich zainteresowanych stron.	Opinia obok

3.5. INDYWIDUALNE OPINIE PISEMNE

(zgłoszone drogą elektroniczną, pisownia jak w oryginale)

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
1	Cały ten tekst to jeden wielki dramat, pozwolę sobie wypunktować najgorsze jego elementy: 1. Zakłada się, że flagową inwestycją w transport zbiorowy we Wrocławiu jest ul. Hubska 2. Tramwaj na Nowy Dwór jest jedynie ważny 3. Nie ma tramwaju na Jagodno i Psie Pole i żadnych inwestycji do 2022 roku. 4. Umieszczamy mapkę metra, które nie powstanie nigdy, a na której istnieje stacja OGRODY zlokalizowana pośrodku ogródków działkowych!!!! 5. Zakłada się, że magicznie wzrośnie prędkość handlowa autobusów z 17km/h do 24km/h pomimo, że nie dla nich też się nie planuje żadnych inwestycji. 6. Zakłada się, że tabor autobusowy MPK spadnie z 331 do 263 sztuk, co z nowymi osiedlami i rozwojem sieci??? 7. Tramwajów niskopodłogowych w 2022 roku będzie zaledwie 25% [SIC!!!!] 8. Częstotliwość kursowania autobusów po przedmieściach zamiast obecnych 30 minut będzie to minut 60 [SIC!!!!] W JAKI SPOSÓB TO MIASTO MA SIĘ ROZWIJAĆ KOMUNIKACYJNIE SKORO POLITYKA TRANSPORTOWA TO JEDNA WIELKA BZDURA	Całość dokumentu	Ad 1, 4, 5 – uwagi niezgodne ze stanem faktycznym i treścią Planu. Ad 3 – tych inwestycji nie ma w WPI na okres obowiązywania Planu, ale wchodzi w zakres Wrocławskiego Programu Tramwajowego. Koszty są na tyle wysokie, że nie ma obecnie możliwości ich sfinansowania. Kierunek na Jagodno nie zapewnia obecnie wypełnienia pasażerami, inwestycja jest w przygotowaniu po 2022Ad 4 – w treści jest zastrzeżenie, że obecnie tej inwestycji się nie planuje, a mapka ma wyłącznie charakter informacyjny. Ad nowe podejście do linii autobusowych unieważnia uwagę,, 8 – nie ma takiej liczby w PT, 60 min. Dotyczy okolic Wrocławia	<u>Uwaga tendencyjna, mieszająca fakty z życzeniami. Nie może być podstawą oceny całości dokumentu</u>
2	Wymiana taboru tramwajowego na nowy przeznaczony do obsługi trasy do Leśnicy, bo aktualnie na tej trasie kursuje najstarszy. Propozycja konkretna w zakresie zamiany kursowania tramwaju 33 z tramwajem 31 lub 32-nie ma logicznego uzasadnienia dla sytuacji, w której po tej samej trasie kursują dwie linie. Zamiana sprawi, że mieszkańcy jadący z Leśnicy będą mogli dojechać na Gaj, a z okolic stadionu Miejskiego w kierunku Stadionu Olimpijskiego. Poza tym niezbędne jest uruchomienie w kierunku Leśnicy autobusu, albowiem nawet kiedy jadą do Leśnicy kursują trzy tramwaje, w wypadku występowania bardzo częstych (jak dotąd) awarii, mieszkańcy tamtego rejonu nie mają czym dojechać. Podstawianie autobusów awaryjnych (i to najkrótszych) nie zdaje egzaminu- trwa to co najmniej godzinę, a po takim czasie zebrana liczba pasażerów nie ma szans zmieścić się do niego.	Str. dot. str.15, 32. Opinia w zasadzie nie dotyczy dokumentu, a odnosi się do szczegółów eksploatacyjnych. Przekazana do WTr UMW i MPK.	Nie dotyczy PT	Przyjęte do wykorzystania w działaniach zarządczych
3	Budowa nowej pętli autobusowej przy ul. Zatorskiej (przy os. Wilanowskim i Złociste Jarzębiny) i wydłużenie tam linii D, 141 i 241. Wydłużenie linii 150 przez ul.	j.w., wniosek do zmian	Nie dotyczy PT	j.w.

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	Zatorską, Zakrów, ul. Przedwiośnie do Pawłowic.	rozkładów jazdy		
4	Dworzec Świebodzki jest praktycznie w centrum - jest naturalnym i gotowym przystankiem końcowym dla wszystkich, którzy chcą się dostać do centrum (Rynek/sklepy/institucje) bez samochodu. Zarówno dla mieszkańców Wrocławia i okolic (nieistniejąca kolej metropolitalna) jak i przyjezdnych z daleka (Drezno/Berlin/Warszawa/Praga). By pełnić taką rolę i w pełni wykorzystać swoje atuty powinien być skomunikowany z węzłem przesiadkowym (Dworzec Główny/PKS), lotniskiem jak i lokalnymi węzłami przesiadkowymi komunikacji miejskiej). Odnoga linii kolejowej, na której końcu znajduje się Dworzec Świebodzki jest fragmentem większej instalacji infrastruktury PKP (tory do Dworca Głównego, Magistrala Towarowa Brochów-Gądów), która jest komunikacyjnym rakiem na ciele miasta. Tory dzielą poszczególne dzielnice nie dając możliwości przejazdu ani w małym ruchu (rowery, piesi) ani w ruchu samochodowym. Proszę spojrzeć na plan miasta - na długości całej ulicy Grabiszyńskiej i Tęczowej (około 4 km) nie ma ani jednego przejścia/przejazdu pozwalającego na ominięcie magistrali kolejowej ciągnącej się wzdłuż ulicy. Co więcej istniejące dotąd mikro-przejścia pozwalające na skomunikowanie pieszych/rowerzystów z południa (Grabiszyńska/Hallera/Krzyki) z ostatnio mocno rozwijającymi się jako centra biurowo-handlowe okolicami ulic Strzegomskiej/Legnickiej są likwidowane. Tak było z mini-tunelem przy ulicy Manganowej pozwalającym bezpiecznie pokonać torowisko w stronę ulicy Góralskiej. To samo stało się z wiaduktem na końcu ulicy Tęczowej. Obie te wrogię Wrocławianom "inwestycje" wykonano przy okazji dopiero co ukończonej modernizacji wiaduktu nad ulicą Grabiszyńską w ramach super-szybkiej linii na Poznań i Węgliniec. Efekty - Wrocław jest najbardziej zakorkowanym miastem w Polsce i jednym z najbardziej zatrutych spalinami samochodowymi - z aut grzęznących w codziennych mega-korkach. Kolej zamiast być częścią rozwiązania problemów komunikacyjnych miasta sama jest problemem co tworzy i potęguje istniejące.	Uwaga odnosi się do kształtowania sieci kolejowej węzła wrocławskiego.	PKP przewiduje restaurację Dworca Świebodzkiego w horyzoncie długoterminowym.	Wniosek nie odnosi się do PT
5	Przywrócenie linii tramwajowej nr 16, która kursowałaby na trasie Tarnogaj-ZOO, przez ul. Armii Krajowej, Habską, Glinianą, Borowską, Peronową, Piłsudskiego, Małachowskiego, Pułaskiego, Plac Społeczny, Most Grunwaldzki, Plac Grunwaldzki, Skłodowskiej-Curie, Wróblewskiego. Odciałyłoby to znacznie autobusy linii 145, 146 i zwiększyłoby komfort podróżnym. Do decyzji magistratu zostawiam godziny kursowania takiej linii. Moja propozycja to jazda w godzinach 7-10 oraz 14-18 co	Oceny i preferencje użytkowników systemu transportu publicznego	Uwaga do rozpatrzenia w trakcie formułowania zmian w układzie linii po realizacji projektu „Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu - Etap III A i B”.	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach zarządczych

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	15-18 minut			
6	Tramwaj ZERO (zarówno OL i OP), nigdy nie jest na czas. Przeważnie 80% to przyjeżdża za wcześnie o 2 min (zgodnie z zegarem na tablicy i kasownikach) 20 % spóźnia się znacznie, - Jedna linia tramwajowa w okolicach Kościuszki, Komuny Paryskiej to stanowczo za mało. Kiedyś jak była puszczona 4 przez pewien okres z powodu remontów pasażerowie byli zadowoleni z połączenia z Biskupinem - dołożyć kolejną linię tramwajową bądź autobusową.	Uwaga dotyczy kwestii eksploatacyjnych	Uwagi do wykorzystania w zarządzaniu, nie dotyczy wprost PT	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach zarządczych
7	1) Uważam, że powinno się choć wspomnieć w dokumencie o polityce parkingowej. Nie możemy w mieście budować parkingów, na których nikt nie parkuje, bo jest za drogo. Każdy Polak kupuje auto.	1) Uwaga dotyczy ogólnej polityki miasta, ale jest powiązanie z tematyką PT	Obecnie kwestia parkowania w centrum jest wymieniana w wielu miejscach Planu. Zasady polityki parkingowej w centrum podano w rozdz. 4.2., uzupełnione będą o zasadę zbilansowania popytu na parkowanie z podażą (przepustowością) sieci drogowej	Uwaga w zasadzie nieuzasadniona, bo kwestia parkowania jest poruszona w wielu miejscach co do zasad polityki miasta, <u>ale przyjęta częściowo jak obok</u>
8	2) Druga sprawa: Warto zauważyć, że w mieście stoi bardzo dużo starych i nieużywanych aut, które zajmują miejsca parkingowe. Należy je usunąć, a na pewno nieco poprawi się sytuacja parkingowa w mieście i na osiedlach.	2) Uwaga nie dotyczy PT	Uwaga nie dotyczy PT	Uwaga nie dotyczy PT
9	Brak definicji biletu okresowego w definicjach na początku dokumentu, podobnie jak biletu zintegrowanego. Czytanie i rozumienie dokumentu jest zależne od tych definicji. Jestem zdania, że zintegrowany bilet to nie tylko bilet okresowy. Na bilet czasowy papierowy też powinna być możliwość jazdy koleją i to bez wcześniejszego kasowania w MPK, jak to jest obecnie. Ktoś kto mieszka blisko stacji powinien mieć możliwość jazdy pociągiem bez konieczności kasowania gdzieś w pojeździe MPK. Można zrealizować to poprzez kasowniki zlokalizowane na przystankach kolejowych. Takich stosowanych np. w Zurichu rozwiązań nie. Ma to uatrakcyjnić przejazd koleją. Cena przejazdu koleją w ramach granic miasta na bilet czasowy/jednorazowy/powinna być porównywalna z ceną MPK. dziś tak nie jest. Na relacji Wrocław Zakrzów pociąg kosztuje 4.20, a MPK 3 zł. Ważne by nie dotyczyło to tylko biletów okresowych(miesięcznych) ale właśnie jednorazowych. Ważne by korzystać z transportu publicznego zawsze gdy jest to możliwe i powinno to być korzystne finansowo. Dla uczniów bilety powinny być darmowe, to naturalnie ograniczy samochody, którymi rodzice dowożą swoje pociechy do szkół i na zajęcia dodatkowe. To powinno być w celach strategicznych tak jak w Paryżu	Propozycja zmian w systemie taryfowym (uznawanie biletów miejskich i kolejowych).	Propozycja warta uwagi, ale nie jest możliwa do wprowadzenia w ramach PT. Szerokie stosowanie wymienialności usług miejskich i kolejowych (inny organizator i przewoźnik) wymaga zainwestowania w systemy dystrybucji, kasowania i kontroli. System będzie doskonały i rozszerzany w miarę rozwijana kolei aglomeracyjnej.	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	czy Rzymie.			
10	Budowę trasy tramwajowo-autobusowej na Nowy Dwór należy przenieść do grupy przedsięwzięć flagowych.	Propozycja ma charakter ogólny, pierwszy punkt jest zaakceptowany.	Propozycja do zaakceptowania	Tramwaj do Nowego Dworu zaliczono do projektów priorytetowych, opracowywana jest dokumentacja przedprojektowa.
11	Ponadto listę przedsięwzięć proponuję rozszerzyć o budowę linii tramwajowych na Bartoszowice, Jagodno, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Partynice, Psie Pole oraz Swojczyce. Oprócz tego konieczna jest budowa nowych odcinków na ulicach Gajowickiej i Raławickiej oraz dodanie drugiego toru na ulicach Szewskiej i Grodzkiej.		Propozycje mieszczą się w ramach Planu Generalnego rozwoju transportu szynowego, ale realizacja jest etapowa w miarę posiadanych środków i stwierdzenia potrzeb przewozowych (obsługa autobusowa jest tam substytutem tramwaju). PT obejmuje tylko zadania przewidziane w WPI na okres do 2022 r. Ołtaszyn i Swojczyce wchodzą do realizacji przed 2022.	Do realizacji w dalszych okresach planowania
12	Automaty gdzie można kupić bilet często się psują i ludzie tracą kasę jest możliwość aby odzyskać kasę dzwoniąc ale nie oszukujmy się nikt na to nie ma czasu! Wie zróbcie coś tym, również niesamowitym pomysłem było by możliwość kupna biletu w autobusie nie tylko za pomocą karty ale także kasy często ludzie jadą na gapę tylko dlatego że automat nie działa a nie mają możliwości kupienia w autobusie. Najlepiej komunikacja za 0 zł tak jest w Lubinie, Głogowie i Polkowicach ale oczywiście to nie przejdzie we Wrocławiu.	Wniosek o darmową komunikację	Darmowa komunikacja nie jest przewidywana. Nie dotyczy PT	<u>Uwaga nie została przyjęta</u>
13	Przystanek kolejowy Muchobór 1. Powinna być dodana modernizacja przystanku kolejowego Muchobór. W okolicach tego przystanku istnieje wiele korporacji i firm zatrudniających tysiące osób. Ul. Strzegomska i Klecińska są przeładowane. Drogi prowadzące do przystanku Muchobór powinny być również wyremontowane. W ramach remontu przystanku mogą powstać tam miejsca handlowe. 2. Inną opcją jest przesunięcie przystanku kolejowego Muchobór i stworzenie przystanku przesiadkowego kolejowo-tramwajowego w ramach powstającej w przyszłości linii tramwajowej na Nowy Dwór.	Modernizacja i zagospodarowanie wokół przystanku Muchobór	Realizacja postulatów wymaga analiz i uzgodnień ze stroną kolejową	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
14	Postawić na rozwój aglomeracji. wiele ludzi ucieka z mieszkań w miastach i na drogach wylotowych tworzą się korki. powinno się to zmienić. nie potrzebujemy nowych linii tramwajowych, można wykorzystać stare linie kolejowe. Linia towarowa na południe powinna być wykorzystywana również w ruchu pasażerskim. Bardzo ruchliwa i niebezpieczna droga krajowa nr 8 zostałaby odciążona przez podróżujących często codziennie do Wrocławia mieszkańców kotliny Kłodzkiej - sugerowałabym rewitalizację nieczynnej drogi do Łagiewnik, nie tylko do Kobierzyc. Ludność z zachodniej części kotliny (Dzierżoniów i okolice) nie mają innej alternatywy niż droga krajowa. Włączenie szynobusów na trasie Dzierżoniów- Wrocław (bądź choćby Łagiewniki- Wrocław) odciążałoby ruch drogowy. Zmniejszenie ruchu na drodze= mniej CO2 w powietrzu, mniej korków, mniej wypadków. Okolice są atrakcyjnie turystycznie (góry sowie, zbiornik w Bielawie, podziemne miasto w kompleksie Riese) i na pewno linie kolejowe byłyby dobre dla rozwoju regionu i odciążąłoby Wrocław	Ogólne uwagi o strategii rozwoju powiązań Wrocławia z otoczeniem oraz wykorzystaniem kolei (lub terenów po-kolejowych) dla transportu miejskiego	Każda decyzja wymaga szczegółowych analiz i uzasadnień ruchowych, ekonomicznych i realizacyjnych. Propozycje są w większości nierealistyczne.	Pomimo dość nierealistycznego obrazu propozycji <u>niektóre z aspektów są do wykorzystania w analizach; przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych</u>
15	Realizacja tramwaju w ramach tej inwestycji jest bardzo potrzebna. Liczby mówią same za siebie. Mieszkania na Jagodnie: Nowa Toskania - 268 Mała Toskania - 500 Osiedle Maestro - 460 Osiedle Cztery Pory Roku - 1500 Co daje ok. 10000 ludzi + liczne domki i szeregowki. To jest mało? Do roku 2019/2020 ta liczba z pewnością wzrośnie. Proszę popatrzeć na MPZP., wzdłuż ulicy Buforowej zaplanowano same budynki wielorodzinne	Przebudowa ulicy Buforowej z tramwajem do os. Jagodno	Uwaga zawiera wewnętrzną sprzeczność: podane liczby dają w sumie 2728 mieszkań, co przy średnim zaludnieniu 2,2 os/mieszkanie daje około 6000 osób. Taki potok ruchu może być obsługany trakcją autobusową. Niemniej budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, jeśli liczba mieszkańców osiedla się zwiększy.	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
16	Z punktu widzenia potrzeb mieszkańców gmin ościennych sąsiadujących z Wrocławiem od strony południowej oraz pracowników szybko rozwijających się zakładów pracy w tym rejonie (Bielan Wrocławskich, Kątów Wrocławskich, Biskupic Podgórných itd.) zasadnym jest powołując się za założenia PT (poprawę dostępności zewnętrznej Wrocławia i okolicznych gmin poprzez rozwój zrównoważonego systemu transportu zbiorowego, pozwalając funkcjonować efektywnie, oferować możliwość wyboru środka transportowego i podtrzymywać rozwój gospodarczy oraz regionalny poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania, ułatwienie w przesiadkach oraz lepszą koordynację rozkładów jazdy i zmniejszenie negatywnych oddziaływań na otoczenie, zapewnienie wygodnego dojazdu do rejonów przegęszczenia ruchu samochodowego) rozbudowa linii	Poprawa połączenia Wrocławia z terenami podmiejskimi na kierunku południowym (Bielany).	Uzasadnienie proponowanego wyprowadzenia tramwaju na kierunek Bielany Wrocławskie jest zbyt ogólne, aby stanowiło uzasadnienie wniosku. Ponadto należy zaznaczyć, że kwestia ta jest rozważana w pracach planistycznych, a Plan Generalny rozwoju transportu szynowego zawiera trasę jako odgałęzienia linii na Krzyki przez Klecinę z przejściem przez A4 do zespołu terenów komercyjnych Bielan. Projekt ten nie znajduje się w fazie	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	tramwajowej wzdłuż ul. Powstańców Śląskich do samych Bielany, stworzenie centrum przesiadkowego w okolicach Alei Bielany umożliwiające na mocy stosownych porozumień z gminami ościennymi (ew. ZIT) skoordynowanie sieci transportu łączącego Wrocław z Gminami ościennymi a Wrocławiem. Zapotrzebowanie na tego rodzaju połączenie jest ciągle rosnące. Dodatkowo wprowadzenie dodatkowych linii autobusowych przez. ul. Wyścigowa do Bielan Wrocławskich w związku z rozbudową infrastruktury biurowej. Pozostawienie lub zwiększenie ilości połączeń autobusowych do/przez Biskupic/e Podgórných/e zarówno jeśli chodzi o połączenia z Wrocławia jak i z gmin ościennych, zapotrzebowanie generowane jest przez stale rosnące zatrudnienie w tym rejonie.		przygotowań.	
17	Utworzenie grupy konsultantów ds. monitorowania jakości przewozów w publicznym transporcie zbiorowym składającej się z osób niepełnosprawnych	Działania organizacyjne. Uwaga nie ma odniesienia do PT	Wykracza poza zakres PT	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach organizacyjnych
18	Należy uwzględnić budowę nowego torowiska tramwajowego do obsługi osiedla Stabłowice, które od 5 lat rozbudowywane jest przez budownictwo wielorodzinne. Rekomendowane rozwiązanie to odnoga torowiska od ul. Kosmonautów (na wysokości nowego szpitala) wzdłuż ul. Filedorfa i aktualnie budowanego przedłużenia ul. Wojanowskiej (z pętlą w okolicy osiedla TBS). Brak uwzględnienia tych planów w dokumencie spowoduje za parę brak rezerwy terenu pod inwestycję. Linia tramwajowa oprócz obsługi mieszkańców w/w osiedla poprawiłaby dostępność do nowego szpitala (jako jeden z przystanków na rekomendowanym przedłużeniu torowiska). W/w bez dostępu do efektywnej komunikacji zbiorowej powoduje już teraz zmożony ruch kołowy na ul. Kosmonautów i ul. Królewieckiej.	Postulat budowy nowego połączenia tramwajowego w rejonie osiedla Stabłowice	W dotychczasowych pracach planistycznych takie rozwiązanie nie było analizować, nie jest pokazane w Planie Generalnym rozwoju transportu szynowego. PT zakłada w takich miejscach (rozwijające się generatory ruchu w pobliżu istniejącej, modernizowanej infrastruktury tramwajowej) organizowanie autobusowego transportu dowozowego do linii tramwajowej.	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych (wahadła autobusowe)
19	Witam! Jeżdżę codziennie do pracy do Wrocławia od strony Strzelina. Zazwyczaj pociągiem, ale również niekiedy (niestety) z konieczności samochodem. To o czym chciałem napisać to dojazd od strony Jagodna. Jest tragiczny. Około godziny 7 rano samochody stoją już od ronda w lwinach do samej chemii (autobusy mpk też, tramwajów brak). Chciałbym zasugerować tutaj budowę przystanku/stacji kolejowej Wrocław-Jagodno. Nawet kosztem Smardzowa, w którym tak naprawdę nikt nie wsiada. Stacja Jagodno z pewnością rozładowałaby ten korek, a sam koszt jej budowy nie przekracza możliwości Wrocławia. Wiem, że jest kwestia	Uciążliwości ruchu drogowego na wlocie DW 395 od strony Jagodna.	Uciążliwości te zostaną zmniejszone przez planowaną przebudowę ul. Buforowej z budową przedłużenia linii tramwajowej do os. Jagodno. WPI przewiduje przebudowę drogi w latach po 2022.	PT w zasadzie nie zajmuje się transportem samochodowym, choć może przyczynić się do zmniejszenia zatłoczenia. Plany o

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	formalności i różnych właścicieli danej infrastruktury i terenu, ale w tym wypadku warto jest się dogadać i zrobić coś dla wielu ludzi z Wrocławia i jego aglomeracji. Myślę, że bardzo wielu mieszkańców Wrocławia się ze mną zgodzi.			których mowa obok wpłyną na poprawę sytuacji.
20	Proszę o rozważenie poprawek do układu komunikacyjnego okolicach Korona - Sołtysowice. W okolicach CH Korona jest projektowany rozwój połączenia między przystankiem kolejowym i autobusowym, co jest dobrym pomysłem jako szybkie połączenie do centrum miasta i CH. Jednakże dzielnica Sołtysowice, gdzie są planowane inwestycje pod zabudowę mieszkaniową, nie ma żadnego połączenia komunikacyjnego z tym węzłem, a znajduje się najbliżej spośród innych dzielnic. Idealnym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie jednej linii autobusowej łączącej Sołtysowice z CH (na piechotę 30min., oczywiście bez zakupów) oraz centrum miasta (w tej chwili trzeba się przesiadać, podróż trwa ok.45min.).	Powiązanie osiedla Sołtysowice z układem miejskim centrum miasta. Działania organizacyjne. Uwaga nie ma odniesienia do PT	Zasadne ale poza PT	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych
21	Brak połączenia osiedla Sołtysowice z C.H. Korona i węzłem komunikacyjnym przy C.H. Planowane są nowe osiedla i rozbudowywanie obecnych. Mieszkańcy używają samochodów do dojazdów do centrum, bo autobusem bardzo długo się jedzie naokoło. Takie połączenie przez ul. Poprzeczką odciążałoby ruch samochodowy i wieczne korki na przejeździe kolejowym.	j.w.	Zasadne ale poza PT	j.w.
22	Jestem ze Stabłowic dojeżdżam na Krakowską autobusem lub rowerem . Dla mnie istotne jest : 1. osobna ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Kosmonautów, nie tak jak teraz przy samochodach. 2. odkorkowanie ul. Stabłowickiej , Królewieckiej , Maślickiej 3. Kolej miejska : nowy przystanek na Główniej i koło Praktikera na Krakowskiej . Możliwość przewozu roweru w cenie biletu lub za niewielką dopłatą, Bilety w kolei miejskiej na takich samych zasadach jak w autobusach. Częstotliwość kursowania pociągów miejskich jak autobusu 103 przykładowo .	Usprawnienie obsługi osiedla Stabłowice	Postulaty są zbyt szczegółowe jak dla PT, choć są do rozpatrzenia w ramach prac planistycznych i organizacyjnych.	Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych
23	Udział taboru niskopodłogowego w tramwajach w 2022 roku powinien być zdecydowanie wyższy niż 25% i wynosić nawet 50%. W ciągu najbliższych kilku lat miasto powinno kupować tramwaje o co najmniej 70% niskiej podłogi. Takie pojazdy oprócz ułatwienia poruszania się osobom niepełnosprawnym na wózkach umożliwiłyby również szybszą wymianę pasażerów na przystankach, ponieważ więcej osób korzystałoby z drzwi bez schodów.	Poprawa warunków osób niepełnosprawnych w komunikacji miejskiej	Postulat uzasadniony. Założono, że nowe zakupy będą dotyczyć tylko pojazdów o minimum 70% niskiej podłogi, wraz z klimatyzacją.	<u>Przyjęto do zmian zapisu w PT w standardach pojazdów</u>
24	Mój pomysł jest bardziej ogólny, zadam jedno sugestywne pytanie : dlaczego nie rozpatruje się wprowadzenia do systemu komunikacyjnego trolejbusów, ciche,	Postulat nowego środka	Trolejbus ma liczne zalety, o których mowa we wniosku, ale także poważne wady,	Postulat elektrycznego

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	szybkie , nie wymagają torowisk które się zapadają, i co najważniejsze nie trują, jak dymiące autobusy	transportu - trolejbusu	które są szczególnie uciążliwe w warunkach intensywnego ruchu wielkomiejskiego. Są to: a) awaryjne podłączenie pantografu do sieci napowietrznej, b) blokowanie się pojazdów w razie awarii, c) relatywnie niska pojemność, d) wysokie koszty pojazdów. Nowoczesne autobusy nie mają tych wad,. A obecnie stosowane silniki nie stanowią poważnej uciążliwości i nie emitują poważnego zanieczyszczenia.Rozwiązaniem dla użytkowników idealnym są autobusy całkowicie elektryczne z bateriami, lub pojazdy z napędem wodorowym.	napędu autobusów (ale nie w formie trolejbusu) jest w fazie badania. Obecnie ta technologia jest bardzo kosztowna i zawodna.
25	Proponuje następujące priorytety transportowe: 1. Aleja Wielkiej Wyspy i "Most Olimpijski" tj koło Stadionu Olimpijskiego na przedłużeniu Paderewskiego do Kowalskiej i dalej za Koroną do Kamieńskiego i Żmigrodzkiej czyli zamknięcie Obwodnicy Śródmiejskiej 2.Poszeżenie wiaduktów kolejowych nad : Boya-Żeleńskiego, Długą, Borowską i Buforową 3.Prawoskręty na Kasprowicza w Żmigrodzka oraz ze Żmigrodzkiej w Kamieńskiego 4. Lewoskręty z zawracaniem z Kochanowskiego w Mianowskiego i Smoleńskiego umożliwią one także płynniejszy przejazd podczas ewentualnych remontów Mostów Jagiellońskich oraz umożliwić legalne zawracanie na Kochanowskiego koło sklepu na wysokości Śniadeckich w obu kierunkach (przez właściwe oznakowanie i właściwa sygnalizację tak jak np. na Karkonoskiej w Turniejową) plus ewentualne światła w tym miejscu. 5.Przydał by się także łącznik Pawłowski czyli droga łącząca okolice Korony i węzła Psie Pole na A8/S8 6. Nowe drogi wylotowe najpierw tzw. Trasa Krakowska oraz Trasa Obornicka 7. Śródmiejska Trasa Południowa Pułaskiego ? Plac Strzegomski 8. Na koniec w ramach poprawy estetyki przydałoby się odrestaurować na szczycie Mostu Grunwaldzkiego te "cztery korony" jakie miał do 1945 roku. Ładniej by wyglądał a koszt tego nie byłby aż tak wielki.	Postulaty techniczne dla rozwoju sieci transportowej.	Interesujące propozycje rozwiązań technicznych do analizowania w fazie przygotowywania projektów przebudowy wskazanych lokalizacji.	Do wykorzystania w pracach Wydziału Transportu oraz ZDIUM
26	Szanowni Państwo, aby skłonić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego, nie wystarczy "zachować minimalne standardy dostępności dla każdego podobszaru". Konieczne jest uruchomienie linii, które z tych obszarów	Skarga na niskie prędkości w ruchu	Uwaga nie ma związku z PT. Ocena, iż czasy podróży są zdecydowanie zbyt długie jak na XXI wiek należy się zgodzić. Faktem też jest,	Do wykorzystania w pracach Wydziału Transportu oraz

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	dowiozą ludzi do centrum w ciągu 20-30 minut. Mieszkam na Stabłowicach (osiedle TBS), pracuję na Krzykach, droga do pracy zajmuje mi 1,5 godziny. W mieście UE, w XXI wieku to kpina. Uważam, że konieczne jest uruchomienie linii autobusowej pospiesznej po połączeniu ulic Wojanowskiej i Fieldorfa, dojeżdżającej do pl. Jana Pawła II/ul. Kazimierza Wielkiego, kursującej od Leśnicy do np. któregoś z osiedli we wschodniej części miasta, które też ma złe połączenie z centrum. Jedynie skrócenie czasu dojazdu do pracy do 45-60 minut (maksymalnie!) może skutecznie zachęcić do rezygnacji z samochodu.	komunikacji miejskiej w relacji Stabłowice – Krzyki .	że trasa przebiega przez prawie cały Wrocław, ma długość prawie 20 km. Z analizy rozkładów jazdy wynika jednak, że podany czas przejazdu dla wspomnianej relacji nie jest możliwy w normalnej eksploatacji (wg rozkładów jazdy linii tramwajowych, z przesiadką w rejonie Dworca Głównego czas jazdy nie przekracza 60 minut). Prędkość średnia 20km/godzinę należy do normalnych w miastach.	ZDIUM
27	Cały plan transportu nadaje się jedynie do kosza, ponieważ: - bazuje na nieaktualnych danych, badania sprzed 2013 roku to już archiwalne rzeczy - w międzyczasie miasto rozlewa się znacząco na przedmieścia, samochodów jest znacząco więcej, degradacja MPK postępuje wręcz lawinowo (likwidacja zajezdni, degradacja techniczna taboru tramwajowego i infrastruktury), dopiero teraz widać efekt otwarcia AOW i elementów WOW - znaczący wzrost liczby wjeżdżających aut do miasta. - Plan całkowicie oderwany od koncepcji stawiania na komunikację zbiorową. Plan zawiera cały szereg bzdurnych elementów, likwidację wielu kursów autobusów z przedmieść, nie zawiera obiecanych i niezbędnych inwestycji - rozbudowę sieci tramwajowej (Psie Pole, Jagodno, Gaj- szpital, Sępólno). Plan stawia na dalsze korkowanie miasta przez dalszą rozbudowę dróg wjazdowych do miasta, aby jeszcze bardziej zachęcić mieszkańców do wyprowadzki z miasta i dalszej katastrofy przez rozlewanie się miasta i dalszy paraliż komunikacyjny.	Ogólna krytyka metodologii i stanu komunikacji miejskiej Wrocławia	Metodologia planowania transportu wymaga analiz zarówno trendów z przeszłości jak i prognoz na przyszłość – to standardowe podejście. Opis jakoby katastrofalnego stanu komunikacji miejskiej nie odpowiada rzeczywistości. MPK nie jest degradowane, a od roku 2010 opanowano odpływ pasażerów i przewozy rosną. PT nie zawiera żadnych likwidacji kursów autobusowych z przedmieść – wręcz przeciwnie. Podane wyniki analizy wskazują na poprawę obsługi pasażerów, przez podniesienie prędkości przejazdów.	Uwaga nie zawiera uzasadnień ostrych ocen, stąd trudno się do niej odnieść
28	W planie nie uwzględniono rozwoju wschodnich osiedli Wrocławia oraz rozwoju wschodnich gmin graniczących z Wrocławiem (gmina Czernica, gmina Długołęka). Dojazd osób do Wrocławia zakorkowaną ulicą Strachocińską, Swojczycką i Kowalską już dzisiaj jest nie do przyjęcia. Co dopiero w przyszłości. Budowa BŁD z Łan do Długołęki w żaden sposób nie rozwiąże problemu dojazdu z tych gmin i osiedli wschodnich do centrum Wrocławia. Brak w planach budowy Trasy Swojczyckiej eliminującej ruch z osiedli Swojec, Strachocin, Kowale uważam z gruby błąd a nawet jako sabotaż. Ta inwestycja jest KONIECZNA i bardziej potrzebna niż inwestycje w most na Wielkiej Wyspie.	Krytyczna ocena planów rozwojowych wschodnich osiedli Wrocławia i terenów podmiejskich	Uwaga nie dotyczy PT, a raczej strategii rozwoju , planowania przestrzennego i programowania inwestycji. Analizy potwierdzają słabe skomunikowanie tych terenów ze śródmieściem. Niemniej kilka inwestycji poprawi sytuację już niedługo (Obwodnica Śródmiejska, Trasa Wielkiej Wyspy, połączenie kolejowe do Jelcza linia nr 292).	Do wykorzystania w programowaniu inwestycji
29	Zezwolenie na otwarcie drzwi - w razie obecności chętnych do wejścia/wyjścia -	Propozycje	Uwaga nie dotyczy PT	Do wykorzystania w

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	przez kierowcę linii posp., gdy i tak stoi na światłach na przystanku, który tej linii nie obejmuje. 2. Porty usb pod fotelami, bo citaro super ale ciągnięcie kabla od poręczy utrudnia poruszanie się po tramw./autobusie.	usprawnienia w korzystaniu z pojazdów		działalności MPK.
30	Proszę o uzupełnienie w dokumencie "Plan transportowy - Wrocław" do wszystkich wymienionych imiennie zdań drogowych i kolejowych - Tabela nr 4 wskaźnika EIRR	Uwaga szczegółowa dotycząca metody opracowania PT	Wskaźnik EIRR dotyczy poszczególnych inwestycji – opracowanie go dla całego Planu nie miałyby sensu merytorycznego ze względu na zmienność relacji pomiędzy poszczególnymi przedsięwzięciami. Dane o EIRR dla poszczególnych inwestycji powstają w trakcie przygotowań do realizacji (studia wykonalności). Ich sumowanie lub inna interpretacja ogólna dla PT nie jest możliwa.	<u>Uwaga nie może być wyjaśniona, nie dotyczy PT.</u>
31	Proponuję wprowadzić organizację transportu szynowego [tramwajowego] na wzór metra. Oznacza to uproszczenie sieci połączeń oraz lepsze wykorzystanie istniejącej bazy transportowej. Oczywistym efektem tego typu połączeń sieciowych jest skrócenie czasu korzystania ze środków komunikacji miejskiej. Wystarczy stworzyć racjonalną sieć punktów przesiadkowych, by móc przemieszczać się środkami komunikacji zbiorowej o wiele, wiele sprawniej, niż dotychczas...	Kształtowanie układu linii tramwajowych	Taki układ linii pozwala na zwiększenie częstotliwości kursowania, ale zwiększa konieczność przesiadek. Nie jest to przyjmowane dobrze przez pasażerów, zwłaszcza starszych i niepełnosprawnych. Niemniej postulat nowego, zracjonalizowanego układu linii znajdzie się w PT.	<u>Uwzględnia się wnioski w sensie poszukiwania zmniejszenia liczby linii, ale z racjonalnym systemem przesiadek. Do uwzględnienia w ramach tzw. re-marszrutyzacji układu linii.</u>
32	W uzupełnieniu porannego wniosku dotyczącego organizacji komunikacji szynowej we Wrocławiu na wzór metra podsyłam przykładowe rozwiązanie problemu-połączenie "-nastu" linii metra tramwajowego z siecią kolejową. Zasady ruchu na liniach tramwajowych - tramwaj co 2 - 8 minut w zależności od pory dnia. Czas oczekiwania pasażera skrócony do minimum. Nerwowe bieganie na przystankach podwójnych praktycznie nie istnieje. Linie tramwajowe typu "A" z możliwym ograniczeniem podzakresu oraz "A+B", rozwijające się na końcach [np. na przedmieściach]. Pociągi według zapotrzebowania 2-3 wagonowe, albo przegubowe. Konieczne zlikwidowanie zatrzymań ruchu tramwajów z powodu	Postulat zmiany sposobu kształtowania układu linii	j.w.	j.w.

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	światel na skrzyżowaniach - tramwaj ma regularnie priorytet. Przesiadki łatwo realizowalne, najlepiej przez uliczne przejścia naziemne. Likwidacja krzyżowania się tras - patrz rozwiązanie Ronda Regana i zbiegu ulic Kazimierza Wielkiego i Ruskiej. Tyle na zachętę. Na mapie proszę zauważyć udatne uzupełnienie sieci kolejowej o odcinek dworzec główny PKP - Wojnów przez Niskie Łąki, Wittiga, Biskupin.			
33	Niechlujstwo redakcyjne. Prawdopodobnie przeklejone żywcem z innego opracowania. Powinno się potrafić z wynagrodzenia dla wykonawcy każdy taki przypadek.	Zarzut niechlujnej redakcji	Nastąpi staranna weryfikacja treści pod kątem redakcji i formatowania tekstu.	<u>Uwaga przyjęta do ostatecznej wersji dokumentu.</u>
34	Przystanki autobusowe na moście Milenijnym. Przystanki w pobliżu hali Orbita - słupki 12319 i 12320 usytuowane są tuż koło schodów zejściowych /wejściowych/ z mostu, natomiast przystanki bliżej Osobowic - słupki 23109 i 23110 usytuowane są / zarówno z jednej jak i z drugiej strony jezdnii / w odległości około 200 metrów od schodów . Proponuję przenieść przystanki 23109 i 23110 w pobliże schodów / podobnie jak przy Orbicie / co zdecydowanie poprawi / ułatwi / korzystanie z nich szczególnie ludziom starszym. Taką samą opinię jak moja słyszałem już kilkakrotnie od pasażerów korzystających z tych przystanków. Sądzę , że koszt przeniesienia w/w przystanków byłby niewielki ponieważ istnieją już tam dość długie zatoczki.	Uwagi szczegółowe do rozwiązań technicznych infrastruktury	Uwagi nie dotyczą PT	Uwaga do wykorzystania w parach Wydziału Transportu i ZDiUM
35	Według mnie wymagana jest rekonfiguracja tras autobusowych. Obecnie autobusy kluczą po osiedlach zamiast jechać po najkrótszej trasie. Proszę np. przeanalizować trasę autobusu 126 z Krzyków na Kozanów - połączenie tych przystanków bezpośrednią linią powinno oznaczać że jest to najszybsza trasa. Tymczasem korzystając serwisów typu jakdojade.pl i wybierając trasę Krzyki - Kozanów linia 126 nie jest podpowiadana w żadnych wynikach bo czas przejazdu trwa 56 minut, podczas gdy najszybszym połączeniem kombinowanym (autobus D i tramwaj 31) trwa to tylko 39 minut - widać że coś tu nie gra.	Uwagi szczegółowe do rozwiązań marszrut	Uwagi nie dotyczą PT	Uwaga do wykorzystania w parach Wydziału Transportu i MPK
36	Ostatnie 5 lat mieszkam w Poznaniu. Jest tam genialna komunikacja miejska, którą ludzie chętniej wybierają niż samochód. Porównałem tamtejsze standardy i udogodnienia z tym co można spotkać we Wrocławiu. Oto one: - dbanie o punktualność, która we Wrocławiu jest pojęciem względnym, - godziny odjazdów danej linii w Internecie i na przystanku są kompletnie inne, - brakuje bus-taxi pasów pozwalających na szybszy transport zbiorowy w szczytach komunikacyjnych. Wrocław ma szersze ulice niż Poznań, a to w Poznaniu królują bus pasy, - sygnalizacja świetlna wykrywająca i faworyzująca tramwaje. Poznań stosuje tą	Ocena jakości transportu miejskiego we Wrocławiu w porównaniu do Poznania.	Ocena nie jest poparta żadnymi realnymi danymi, a tylko subiektywnym postrzeganiem przez oceniającego. Dla przykładu długość pasów autobusowych we Wrocławiu w 2013 roku wynosiła 21,5 km, zaś w Poznaniu 6 km (Kraków 25 km, Warszawa 48 km). Nie zmienia to faktu, że we Wrocławiu do zrobienia jest bardzo	Uwaga do wykorzystania w sensie zaprogramowania zwiększenia długości pasów autobusowych, śluz, itp.

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	metodę od lat i ludzie bardzo sobie to chwalą, - zniwelowanie pasów ruchu współdzielnych z autami. W innym przypadku jazda tramwajem nie ma sensu, ponieważ stoi on w korku razem z resztą uczestników ruchu, - zwiększenie liczby kursów w godzinach szczytu. Kurs co 10 - 12 min to zdecydowanie za mało, - dostosowanie UrbanCard do standardu PEKA (Poznań), czyli danie możliwości zapłacenia za pojedyncze przystanki, a nie za bilet minimum 30 minutowy. Powyższe zmiany z pewnością uatrakcyjnią zbiorowy transport publiczny niwelując zanieczyszczenie powietrza dzięki mniejszej liczbie samochodów, zwiększą przychody z biletów oraz zmniejszą irytację ludzi chcących dostać się do pracy lub domu komunikacją miejską. Mam nadzieję, że ktoś wykorzysta te pomysły i polepszy życie we Wrocławiu		dużo i PT to przewiduje. Plan zostanie uzupełniony o założenia zwiększania długości bus-pasów, śluz i innych rozwiązań tego rodzaju.	
37	Dokument potwierdza że Wrocław chce rozwijać komunikację kolejową traktując ją jako integralny element systemu komunikacyjnego miasta. Dokument jednak nie zwraca uwagi na istotną moim zdaniem (i bardzo trywialna rzecz) a mianowicie skuteczne zasilanie informacjami o dostępnych na terenie miasta połączeniach kolejowych systemów typu jakdojade.pl czy google maps. Google maps w ogóle nie dysponują informacjami o połączeniach komunikacji publicznej we Wrocławiu, co dziwi zważywszy, że Google ma duży biuro we Wrocławiu. Jak dojade natomiast preferuje połączenia autobusowe i tramwajowe ponad połączeniami kolejowymi - bez uruchomienia opcji "unikaj autobusów" nie potrafię zmusić tej aplikacji do wskazania połączenia kolejowego na trasie Strzegomska 8-10 - Psie Pole okolice stacji kolejowej. Proszę z resztą sprawdzić.	Propozycja upowszechniania informacji w serwisach społecznościowych i innych	Zapis w tej sprawie znajduje się w PT, zostanie uszczegółowiony wg intencji wnioskodawcy.	<u>Do wykorzystania w PT – wzbogacony będzie zapis dotyczący informacji dla pasażerów</u>
38	Nie wiem, czy dobrze rozumiem rysunek, ale wydaje mi się, że na rok 2022 nie ma planów publicznego transportu na ul. Raławickiej, która powinna być gotowa na koniec 2016r., co jest dość nie logiczne biorąc pod uwagę fakt, że budowane są tam zatoczki.	Plan inwestycyjny	Ul. Raławicka stanie się elementem sieci transportu publicznego po wybudowaniu mostu. Rysunek będzie skorygowany	Uwaga uwzględniona
39	Czytając dokument mam wrażenie, że brane są pod uwagę tylko oceny użytkowników transportu publicznego. A co z mieszkańcami, którzy chcieliby korzystać z transportu publicznego, ale ze względu na brak rozbudowywania komunikacji i stagnacja w planowaniu nowych połączeń sprawia, że zmuszeni są korzystać z transportu indywidualnego. Jeżeli chcemy odciążyć centrum od ruchu samochodowego, to należy bardziej skupić się na rozwijaniu komunikacji z miejsc, gdzie komunikacja do tej pory nie dociera lub dociera, ale brak zróżnicowania kierunków (np. z osiedli przy ul. Krzyckiej, nie można bezpośrednio dojechać do	Nierównomierność obsługi transportem zbiorowym w mieście	Wymagałaby przeprowadzenie szczegółowych badań dla stwierdzenia skali poruszonych zagadnień. Należy to uwzględnić w najbliższym KBR	Włączyć do badań w ramach KBR

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	zachodnich części miasta, a co gorsza do dworca PKP!, natomiast w kierunkach północno-zachodnich jeździ zarówno tramwaj 17, jak i autobus D). Mieszkańcy chcieliby jeździć komunikacją miejską, ale nie mają do niej dostępu...			
40	Większa ilość Bus pasów. Po ostatnim spotkaniu w Barze Barbara 21.03. rozmawialiśmy o Bus pasach i ich konieczności wprowadzenia szczególnie między osiedlami oddalonymi od Centrum. Myślę tu głównie o Psim Polu. Pan Komar wspomniał o odcinku między rynkiem Psiego Pola a Korona. Moim zdaniem należałoby wydzielić autonomiczną drogę aż do mostu Szczytnickiego. Należy rozważyć kroki związane z ograniczeniem ruchu na jednym z pasów ruchu na ul. Kochanowskiego na cele komunikacji zbiorowej. Lepszym jednak rozwiązaniem byłaby budowa niezależnego pasa ruchu w taki sposób, aby w przyszłości nie było pokus jego szybkiej eliminacji na korzyść ruchu samochodowego - cenna uwaga ze strony twórcy koncepcji omawianej na spotkaniu. Moim zdaniem tam gdzie nie budujemy linii tramwajowej musimy zapewnić w pełni autonomiczny bus pas inaczej nigdy nie wyeliminujemy nawyku do wybierania samochodu w poruszaniu się po mieście.	Apel o zwiększenie długości pasów autobusowych	Każdy odcinek pasa musi być uzasadniony kosztami i korzyściami, z uwzględnieniem wszystkich użytkowników drogi i transportu zbiorowego	Uwaga do wykorzystania w sensie zaprogramowani zwiększenia długości pasów autobusowych, śluz, itp.
41	Chciałabym zaproponować szynobusy po trasach kolejowych Wrocławia tych używanych i nieużywanych jak np. stacja Kowale, które będą także zabierać pasażerów z miejscowości podwrocławskich jak np. Dobrzykowice-Kamieniec Wroc-Nadolice-Czernica czy Szewce-Zajęczków, Pęgów-Goleździnów-Oborniki Śl-Osola- zmniejszy to korki na ulicach dojazdowo-wyjazdowych z Wrocławia. Kolejna sprawa to wyświetlanie możliwości przesiadki w tramwajach i autobusach na monitorach i tablicach (za ile minut będzie tramwaj, autobus innej trasy, numer - tam gdzie linie tramwajowe i autobusowe się krzyżują)- pasażerowie bez stresu mogliby wybrać odpowiedni przystanek na przesiadkę - tego brakuje. Postawienie świateł lub ronda na skrzyżowaniach, gdzie często są wypadki, stłuczki np. koło stadionu olimpijskiego: Mickiewicza- 9maja- Paderewskiego czy Miłoszycka-Swojszycka. W niektórych miejscach autobusy mogłyby korzystać z torowiska tramwajowego wymijając zakorkowane ulice np. autobus A, N ul. Wyszyńskiego między ul. Sienkiewicza a Urzędem Wojewódzkim.	Ogólne uwagi dotyczące poprawy obsługi transportem zbiorowym (poparcie)	Uwaga zbyt ogólna, aby wyciągać wnioski co do sformułowań PT. Niemniej wskazuje na poparcie idei rozwijania systemu transportu zbiorowego, w tym włączenia kolei do obsługi miasta	Do wykorzystania w ramach kształtowania rozwiązań organizacyjnych
42	Wasze pomysły, wymyslenia o rozwinięciu komunikacji miejskiej we Wrocławiu są dobre, tylko czasami mogą być wątpliwości, że nie będzie np trasy na Ołtaszyn, ponieważ pierw trzeba rozszerzyć ul. Grota-Rowieckiego, od szpitala na Borowskiej do skrzyżowania z Gałczyńskiego. Co nie którzy fani komunikacji miejskiej wpadli	Ogólne rozważania o rozwoju transportu	Uwaga zbyt ogólna, aby wyciągać wnioski co do sformułowań PT. Niemniej wskazuje na poparcie idei rozwijania systemu transportu zbiorowego, w tym włączenia	Do wykorzystania w ramach kształtowania rozwiązań

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	na jakieś pomysły, tylko przemysłeli jakiś czas, że najpierw przyniesie szkodliwość, a potem korzyść. Jak jest napisane w tytule, to są nowe trasy tramwajowe na nowe osiedla, na jeden jest gotowy, finanse też, ale jest parę pytań: - jaki będzie tabor, - czy trasy na pozostałe zaplanowane dzielnice na Jagodno Psie Pole czy Ołtaszyn będzie prędzej czy później gotowe lub realizowane? Póki co, to tyle w sprawie pytań. Tabor tramwajowy i autobusowy jest do wymiany, m.in. komunistyczne Konstale 105Na oraz zaniedbane Volva. Moim zdaniem, może pozostali Wrocławianie też coś mają w głowie, jakie mają być tramwaje i autobusy. Pierwsze, jak jest zapisane w dokumentach, planujecie kupić ponad 140 tramwaj, ale, to odrobinę za mało, ma być max 200, żeby były częściej. Markami są Pesa (modele Swing oraz Jazz podobnego do tych z Warszawy, Szczecina czy Gdańska), Modertrans Moderus Gamma oraz czeskie Vario LF EVO1 (na bazie nadwozia tamtejszego Tatry T3, podobnego do niedawnego wycofywanego Konstala 13N z Warszawy), a autobusowych Solarisy Urbino czwartej generacji w 12, 15 lub 18 metrowe oraz SOR NB 12 (które były testowane u nas w 2011 roku na liniach 107, 114 oraz 126) lub 18. Wszystkie są całkowicie niskopodłogowe, klimatyzowane, nowoczesne. Ten ostatni tramwaj ma pojedynczy wagon bez członów, którym będzie przypominać wagony Konstal N, warszawskie 13N oraz 105N. Obecnie testuje w Pradze w Czechach, który można tam zobaczyć do końca tegorocznych wakacji. To tylko propozycje, możecie odrzucić czy akceptować, jak chcecie. I tak chciałbym nie tylko dla siebie, ale dla wszystkich, zwłaszcza na wymienionych rejonach ludzi dobrze.	zbiorowego w mieście	kolei do obsługi miasta	organizacyjnych
43	Uwaga ogólna 1: Planowaniem rozwoju transportu publicznego dla poszczególnych dzielnic powinny zajmować się osoby: - mieszkające w danej dzielnicy; - korzystające z transportu publicznego. Zapoznanie się z częścią dokumentu odnoszącą się do dzielnicy, w której mieszkam (Ołtaszyn) pozwala przypuszczać, że przynajmniej w jej przypadku nie miało to miejsca, jako że nieliczne uwagi odnoszące się do Ołtaszyna całkowicie roz mijają się z rzeczywistością. Nie podejmuję się oceny, czy to samo dotyczy innych dzielnic, właśnie dlatego, iż nie uważam, by moja wiedza na ich temat uprawniała do takiej oceny. Uwaga ogólna 2: Nie przewidziano żadnych większych inwestycji w rejonie Partynic/Ołtaszyna/Wojszyc. Tymczasem w rejonie tym trwa niezwykle dynamiczna rozbudowa kolejnych osiedli, za którą nie idą praktycznie żadne inwestycje infrastrukturalne. Mieszkańcy nowych osiedli dostają do dyspozycji	Ogólne rozważania o rozwoju transportu zbiorowego w rejonie Ołtaszyna i Partynic.	Uwaga zbyt ogólna, aby wyciągać wnioski co do sformułowań PT. Niemniej wskazuje na poparcie idei rozwijania systemu transportu zbiorowego, w tym włączenia kolei do obsługi miasta, choć krytycznie odnosi się do sytuacji w rejonie Ołtaszyna i Partynic, które obecnie znajdują się w PT.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	infrastrukturę transportową nieznacznie tylko różniącą się od tej funkcjonującej 30 lat temu (te same linie, jedynie nieznaczna korekta częstotliwości kursowania). Zważywszy na to, że ulica Zwycięska (jedna z głównych przecinających wzmiankowane dzielnice) jest już w tej chwili najbardziej zakorkowaną ulicą w mieście, zdumienie musi budzić fakt, że ta krytyczna sytuacja nie znalazła w ogóle odzwierciedlenia w planach rozwoju komunikacji zbiorowej.			
44	Str. 58-59, tabela INFRASTRUKTURA DROGOWO-TRAMWAJOWA - W GRANICACH MIASTA Jest: Brak jakichkolwiek wzmianek dotyczących rejonu Partynice-Ołtaszyn-Wojszyce. Powinno być: Należałoby dodać punkt dotyczący budowy linii tramwajowej, łączącej Ołtaszyn lub co najmniej Partynice z Krzykami. Str. 60, tabela INFRASTRUKTURA KOLEJOWA - W GRANICACH MIASTA Jest: Brak jakichkolwiek wzmianek dotyczących rejonu Partynice-Ołtaszyn-Wojszyce. Powinno być: Należałoby dodać punkt dotyczący dodania przystanku kolejowego przy linii przebiegającej przez Partynice. Str. 61, tabela SIEĆ TRANSPORTU ZBIOROWEGO Jest: Przedłużenie linii autobusowych do Ołtaszyna*. Powinno być: Zwiększenie częstotliwości kursowania linii 112 i 113: co 20 minut poza godzinami szczytu, co 10 minut w godzinach szczytu, co 15 minut w weekendy**. * Jakich linii? Przedłużenie do którego przystanku? Brak jakichkolwiek konkretów! ** Obowiązujące obecnie rozkłady jazdy opierają się na fałszywym przeświadczeniu, że w weekendy komunikacja zbiorowa jest wykorzystywana w stopniu minimalnym. Przynajmniej w przypadku Ołtaszyna rzeczywistość jest całkiem inna: liczba osób, które przemieszczają się do centrum (zakupy, rozrywka) jest tak duża, że często trudno znaleźć nawet miejsce stojące, o siedzącym nie wspominając.	Postulaty rozwoju sieci tramwajowej w rejonie Partynic – Ołtaszyna - Wojszyc	W zakresie linii tramwajowej na Ołtaszyn uwaga uwzględniona.	Uwaga uwzględniona
45	Tabela 18: Zakres pożądaney informacji na przystankach i w pojazdach. Mój pomysł: dla Pasażera na przystanku na tabliczce - wygodniejsze jest zamiast szczegółowego rozkładu jazdy z podawaniem konkretnej godziny i minuty odjazdu z przystanku, podać czas odjazdu z przystanku pierwszego pojazdu w ciągu dnia oraz orientacyjny czas przyjazdu pojazdu na przystanek zarówno w szczycie jak i poza szczytem: np w godzinach szczytu pojazd kursuje co 7 min a poza szczytem co 20 min. - wzorem innych zachodnich miast, np w Anglii - Transport For London - tabliczka na przystanku nie określa co do minuty przyjazdu pojazdu. Jeśli z jakiegoś powodu pojazd się spóźnia lub wypadł z trasy, można założyć że kolejny powinien się pojawić o określonej jednostkę czasu np. za kolejne 7 min. Tym samym na przystanku nie powinniśmy w szczycie czekać dłużej niż 14 minut. Oczywiście	Sugestie szczegółowe dotyczące informacji przystankowej	Uwaga nie dotyczy PT	Do wykorzystania w ramach kształtowania zasad informacji pasażerskiej

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	rozkład godzinowy i minutowy powinien obowiązywać - lecz przede wszystkim kierowców. Osiągamy dzięki temu kilka rzeczy: 1. Mniejszy stres w trakcie czekania i satysfakcję gdy pojazd przyjedzie szybciej 2. W przypadku spóźnienia - wiemy że kolejny pojazd powinien dotrzeć za określoną i znaną nam jednostkę czasu 3. Łatwość planowania przejazdu - nie musimy pędzić na określoną minutę na przystanek - po prostu doliczamy maksymalny czas oczekiwania na pojazd na przystanku do czasu trwania całej podróży.			
46, 47	Dołączony plik z treścią Planu z uwagami naniesionymi na tekście. Str. 11: Najszybciej rozwija się część zachodnia Wrocławia, w której mieszka ok 100 tys. ludzi. Nie ma przedsięwzięcia flagowego jak nowe przystanki kolejowe na Maślicach wraz z dokończeniem linii tramwajowej do miejsca przesiadkowego Maślicka - Główna - Brodzka. Opracowanie nie uwzględnia obowiązujących Miejskowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego. Opracowanie nie uwzględnia Petycji skierowanej w lutym 2016 r przez Mieszkańców oraz Radę Osiedla Maślice do Prezydenta Wrocławia. A gdzie przystanki kolejowe o które wystąpił do PKP Urząd Marszałkowski WD? W tym przystanek Maślice? Str. 54: Uwagi co do zakresów projektów inwestycyjnych. W tym przewija się „Dokończenie budowy linii tramwajowej na Maślicach - Stadion Miejski - Główna_Maślicka_Brodzka”	Uwagi mają często charakter redakcyjny, lub odnoszą się do omówieni (cytatów) z obowiązujących dokumentów, więc nie będą omawiane szczegółowo, obok podano ważniejsze wyjaśnienia i reakcje	Ad 1. Przedłużenie tramwaju w Maślicach jest przewidywane Planem Generalnym rozwoju transportu szynowego, niemniej WPI nie przewiduje realizacji w okresie do 2022 roku. Odcinek ten będzie realizowany po 2022 w ramach Wrocławskiego Programu Tramwajowego. Przystanek Maślice będzie wskazany jako potencjalna inwestycja dla budowy kolei aglomeracyjnej.	<u>Częściowo uwzględnione.</u> <u>Linia na Maślice w WPT oraz wnioskiem o lokalizację przystanku kolejowego Maślice - uwzględnione.</u> <u>pozostałe uwagi stanowią polemikę z wieloma decyzjami strategicznymi miasta, stąd nie są uwzględnione.</u> <u>Natomiast zmiany w zakresie poszczególnych projektów, służące głównie zwiększaniu ich zakresu, nie mogą być uwzględnione z powodu sprzeczności z innymi dokumentami miasta.</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
48	Uważam, że osoby z poza Wrocławia, tutaj jedynie pracujące czy uczące się, powinny się w większym stopniu dokładać do budżetu miejskiego przez np. zróżnicowanie cen za bilety komunikacji miejskiej i parkowanie tak by mieszkańcy (definiowani jako odprowadzający we Wrocławiu podatki, osoby zameldowane lub posiadające nieruchomości) płacili mniejsze stawki niż przyjezdni. Zróżnicowanie cen powinno dotyczyć zarówno opcji jednorazowych jak i abonamentów. Proponuję również by do rozwoju kolei aglomeracyjnej w tym odcinków wewnątrz Wrocławia dokładały się inne samorządy dolnośląskie. Ponadto wskazane jest poszerzenie stref płatnego parkowania by ułatwić parkowanie mieszkańcom co np. na osiedlach takich jak Szczepin robi się problematyczne.	Propozycja zróżnicowania taryf dla mieszkańców miasta i przybyszów z zewnątrz	Taryfy są częścią systemu prawnego. Dlatego postulat nie może być spełniony, - nie należy to do zakresu PT. Nie ma instrumentów prawnych zezwalających na różnicowanie taryf w zależności od miejsca odprowadzania podatków przez użytkowników transportu publicznego.	<u>Uwaga nie może być uwzględniona</u>
49	Autobus szynowy wahadłowy po torach kolejowych stacja Sołtysowice- aż do ul. Żmigrodzkiej. Budowa ulicy Nowogorlickiej. Ominiecie Psiego Pola w kierunku na Wilczyce. Budowa połączenia tramwajowego Kowale-Psie Pole. Urealnienie cen biletów. Komunikacja autobusowa /tramwajowa kolejowa w jednolitej cenie w ramach miasta.	Propozycje inwestycji	Budowa ul. Nowogorlickiej jest objęta WPI i została wykonana. Pozostałe postulaty do rozważanie w ramach prac na WEPI, nie należy to do PT. Szynobus na torach na odcinku Sołtysowice do Żmigrodzkiej nie nadaje się z powodu zbyt małej odległości przewozu (nieopłacalne). Podobnie połączenie Psie Pole – Kowale nie nadaje się dla tramwaju, z powodu braku ciężarów na tym kierunku. Takie przewozy powinny obsługiwać autobusy.	<u>Uwaga już częściowo uwzględniona, w innych punktach nie może być uwzględniona z racji braku uzasadnienia funkcjonalnego i ekonomicznego</u>
50	Szanowni Państwo, chciałbym zwrócić uwagę na problem hałasu generowanego przez tramwaje w mieście. Mieszkam przy Zajezdni nr 2 przy ul. Słowiańskiej. Niestety jej niedawna rozbudowana spowodowała, że mieszkanie w jej sąsiedztwie stało bardzo uciążliwe, przede wszystkim ze względu na dużą ilość łuków na których tramwaje niemiłosiernie wyją. Zadziwiający jest fakt, że na zupełnie nowej infrastrukturze w samym centrum nowoczesnego miasta tramwaje są aż tak hałaśliwe. Zainstalowane smarownice główek szyn wydają się nie przynosić kompletnie żadnej poprawy, porównując poziom hałasu do nawet starych odcinków pozbawionych tych systemów. Myślę, że dobrym przykładem dla Wrocławia może być Praga, po której codziennie jeździ tramwaj, którego jedynym zadaniem jest smarowanie szyn. Pokonuje on miesięcznie 6000 km zużywając jedynie 50 kg smaru, który potrafi obniżyć hałas z 86 do 61 dB. (źródło: http://technet.idnes.cz/prague-czech-republic-oiling-tram-tatra-t3-stream-live-	Postulat zmniejszenia hałasu emitowanego przez ruch tramwajów	Uwaga nie odnosi się do PT.	Do przekazania do ZDiUM i MPK.

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	video-webcam-10s-/tec_teknika.aspx?c=A151014_164011_veda_pka). Ciągłe trwają też prace nad udoskonalaniem receptur smarów. Przy ostatnim zakupie tramwajów Moderus nie znalazłem w żadnym miejscu informacji, że poziom hałasu generowany przez te tramwaje lub obecność systemu smarowania kół była jakimkolwiek czynnikiem decydującym o ocenie oferty. Tutaj można dać za przykład Olsztyn, w którym głośność tramwajów to był jeden z kluczowych czynników. Oczywiście praw fizyki nie da się oszukać, ale fakt, że podczas deszczu tramwaje w Zajeźdni nr 2 są praktycznie bezszelestne oraz przykład naszych południowych sąsiadów, pozwala wierzyć, że w XXI wieku istnieją skuteczne sposoby niwelowania uciążliwości tramwajów dla mieszkańców.			
51	Linia nr 2 co 6 minut w szczycie. Tramwaj linii nr 2 jest najbardziej obciążoną linią na Powstańców Śląskich, podróżują nim setki pracowników i studentów, którzy dojeżdżają do pl. Grunwaldzkiego. Jednocześnie inne linie na Powstańców jeżdżą puste. Niech tramwaj nr 2 jeździ w szczycie co 6 minut. Jeśli nie ma na to miejsca na torach, można skrócić linię 6 lub 7 - niech zawraca przy Renomie w stronę Kowal/Poświętnego, a linię 1 i 4 można na stałe połączyć, jak w czasie remontu Curie-Skłodowskiej.	Postulat częstotliwości linii 2	Uwaga nie odnosi się do PT.	Do przekazania do ZDiUM i MPK.
52	W tabeli ujęto inwestycje "Budowa przystanku kolejowego Wrocław Lamowice" w ramach ZIT WrOF, która wynika z nieaktualnej wersji strategii ZIT WrOF. Konieczne jest uzupełnienie listy planowanych inwestycji oddziałujących na ruch we Wrocławiu zawartych w: Planie inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 i Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.	Wniosek o skorygowanie listy projektów mających wpływ na PT	Stacja będzie budowana ale w ramach inwestycji podmiotów zewnętrznych	Uwaga przyjęta
53	1. Zignorowano rozwój wschodniej części Wrocławia ? nie żadnych propozycji poprawy sytuacji w tym rejonie poza rewitalizacją linii kolejowej (jednak nie wykazano, że ta koncepcja przyniesie poprawę sytuacji); zignorowano konieczne inwestycje (Trasa Swojczycka lub znacząca rozbudowa wjazdu DK 94 (Krakowska) nie zaproponowano też innych rozwiązań (np. przebudowa drogi Trestno-Blizanowice lub udostępnienie jej tylko dla mieszkańców i komunikacji zbiorowej wraz z utworzeniem nowych linii autobusowych. 2. Plan nie zawiera zapisów o konieczności podejmowania działań we właściwej kolejności ? tzn. najpierw stworzenie alternatywnych dróg/metod komunikacji wraz z odpowiednią ilością miejsc parkingowych a potem ograniczanie ruchu w centrum ? w efekcie możliwe	Krytyka dotychczasowej polityki inwestycyjnej we wschodniej części Wrocławia, szczególnie na wlocie DK94.	Kierunki przyszłego rozwoju linii tramwajowych we wschodniej części uwzględnione w PT.	Uwaga uwzględniona

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	jest realizowanie planu wybiórczo i twierdzenie, że plan jest realizowany ? np. kontynuowanie dotychczasowej polityki paraliżowania ruchu w centrum bez tworzenia możliwości dostania się tam w godnych warunkach w inny sposób. 3. Plan koncentruje się na spowodowaniu zmian w obrębie Śródmieścia ? poprzez przesunięcie problemów w kierunku granic miasta (str. 105: ?Analizy ruchowe wykonane dla potrzeb Planu wykazały, że spadek pracy przewozowej (poj-km) nie został osiągnięty w relacji ruchu w całym obszarze miasta, natomiast został osiągnięty w odniesieniu do centrum wielkomiejskiego?) - to jest zaprzeczenie zrównoważonego rozwoju. 4. Nie ma propozycji wykorzystania Dworca Świebodzkiego jako węzła komunikacyjnego ? świetnie się do tego nadaje, bo jest zlokalizowany w centrum, jest tam miejsce na stworzenie odpowiedniej ilości parkingów itp. 5. Nie poświęcono należytej uwagi osobom dojeżdżającym z miejscowości aglomeracji do pracy we Wrocławiu i stworzeniu dla nich rozsądnej alternatywy w postaci parkingów na obrzeżach miasta z możliwością przesiadki do sprawnego transportu zbiorowego ? sensowne działanie w tym zakresie mogłoby poprawić sytuację znacznie bardziej niż paraliżowanie ruchu w centrum metodami administracyjnymi			
54	ad 5.2 - zapisy tego rozdziału sugerują, że planowanie oparto na modelu ruchu, w którym wykorzystano nieaktualne dane i badania (2006 ? to dyskwalifikuje ten dokument, wnioski są niewiarygodne) i w tworzeniu którego nie sporządzono szczegółowych badań dotyczących dokładnych tras podróży mieszkańców aglomeracji dojeżdżających do pracy we Wrocławiu (jeśli takie są to powinny być załącznikiem do dokumentu), a tymczasem to ruch z pobliskich miejscowości do Wrocławia i z powrotem generuje zatory na drogach wlotowych i paraliżuje całe osiedla (np. Swojczyce-Strachocin-Wojnów); w konsekwencji nie wiadomo, czy planowane rozwiązania (np. uruchomienie linii kolejowej 292 z Jelcza-Laskowic) przyczynią się do powstania alternatywy dla mieszkańców tych miejscowości czy też tylko pogorszą sytuację (w tym przykładzie dojechanie pociągiem do centrum miasta wymaga objechania śródmieścia dookoła, a linia w 2 miejscach przecina zakorkowana Sochocińską, więc jeśli celem podróży nie są okolice Sołtysowic lub Nadodrza to realizacja tego zamierzenia przyniesie pogorszenie sytuacji i będzie skrajną niegospodarnością (może alternatywą byłoby przebudowanie tej linii na tramwajową i włączenie jej w system tramwajowy na Kowalach lub Sępólnie ? jednak brak badań nie pozwala tego właściwie ocenić) ad 5.1 ? wnioski z tego	Wątpliwości wobec modelu ruchu. Wątpliwości wobec projektu modernizacji linii nr 292. Zastrzeżenia co do wykorzystania prognoz demograficznych.	Ad Model ruchu: Podstawą modelu ruchu są dane z badań kompleksowych w 2010 oraz pomiary ruchu z roku 2013 (a nie z 2006). Jednocześnie badania już wykonane mogą być wykorzystane w sposób odpowiadający dacie powstania.	Wyjaśnienie jak obok, jednocześnie przekazany do działań operacyjnych.

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	rozdziału nie są odzwierciedlone w pozostałych częściach planu ? dostrzeżono zmiany demograficzne (starzenie się mieszkańców), ale nie zaproponowano adekwatnych działań, raczej przeciwnie ? tworzy się ułatwienia dla rowerów kosztem możliwości dojechania samochodem do centrum			
55	Rozdział 8.1 Tabele 11, 12, 13 Proponowane standardy stoją w sprzeczności z celem jakim jest uczynienie z transportu zbiorowego atrakcyjnej alternatywy dla transportu indywidualnego. W szczególności zapełnienie powierzchni miejsc do stania w zestawieniu z brakiem klimatyzacji w większości taboru oznacza brak możliwości podróżowania w godnych warunkach, co na pewno nie zachęca do korzystania z komunikacji zbiorowej; brak zmian w ilości miejsc siedzących oznacza ignorowanie wyników rozdziału 5.1 ? zwiększającej się ilości ludzi starszych. Skrócenie czasu podróży o 1-2 minuty oznacza praktyczny brak postępu w tej dziedzinie, co oznacza założenie, że planowane przedsięwzięcia będą nieskuteczne i nie przyniosą poprawy sytuacji. Rozdział 9 Wioski z tego rozdziału nie przystają do treści planu ? z tabeli 8 wynika, że planowane zwiększenie udziału transportu zbiorowego to ok. 1 % (punkt procentowy) a jednocześnie planuje się zwiększenie pracy przewozowej transportu indywidualnego mierzonej w pojazdogodzinach o 13 % (tab. 7); w zestawieniu z proponowanymi standardami (rozd. 8.1.) ? skróceniem czasu podróży komunikacja zbiorowa o 1-2 minuty oznacza to, że realizacja planu ma polegać w niewielkim stopniu na poprawie działania komunikacji zbiorowej a przede wszystkim na dalszym paraliżowaniu transportu indywidualnego, co oznacza większe zatory na drogach w mieście. Jednak Autorzy planu stawiają tezę, że wpłynie to pozytywnie na jakość środowiska (str. 105) ? teza ta jest całkowicie nieuprawniona.	Krytyczne uwagi do szczegółowych zapisów dotyczących standardów usług .	Ad Standardy powierzchni do stania: Związek tego standardu z klimatyzacją jest wątpliwy i sporadyczny. Podniesiony będzie udział pojazdów z klimatyzacją. Instalowanie klimatyzacji łączy się z wymiana taboru na nowy (instalacja w pojazdach używanych jest bardzo kosztowna). Pozostałe uwagi o charakterze opinii, nowe wyliczenia w tabelach.	Wyjaśnienia jak obok, w części dot wyliczeń - wskazane nowe wyliczenia
56	Proszę zweryfikować datę (2020) przebudowy autostrady A4. Rozbudowa autostrady A4 na odcinku Wrocław - Krzyżowa i autostrady A18 na odcinku Krzyżowa - Golnice nie znajduje się w rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych (PBDK) 2014-2023. Na ten moment brak jest podstaw by udzielić wiążącej informacji o terminie realizacji inwestycji.	Kwestia aktualności dat w przebudowie A4	Uwaga jest zasadna, w wersji PBDK z września 2015 wymienione roboty nie są przewidywane. Nie wpływa to istotnie na wyniki analiz.	<u>Niezbędne jest skorygowanie stosownych fragmentów dokumentu</u>
57	1. ZSTS w Aglomeracji W-wia musi przewidywać pociągnięcie szyn tramwajowych z Hubskiej na Jagodno (wydzielona trasa tramwajowo-autobusowa+4 pasy dla samochodów) 2. Przebudowa Zwycięskiej musi uwzględniać szyny tramwajowe, a nie wyłącznie przedłużenie linii autobusowych (trasa od Karkonoskiej, przez Zwycięską do Grota-Roweckiego, Borowska, Świeradowska)+poszerzenie ulicy: 4	Propozycje zmian w programie inwestycyjnym	Uwaga w zakresie Ołtaszyna i innych kierunków rozwoju transportu tramwajowego uwzględniona	<u>Uwaga uwzględniona</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	pasy oraz poszerzenie Grota_Roweckiego (wiadukt!!!!). Zapraszam rano na Grota - to jest koszmar, a deweloperzy stawiają wzdłuż tej ulicy kolejne bloki bez opamiętania - za chwilę nie da się wyjechać z bocznych ulic, bo już w tej chwili jest z tym problem.			
58	W projekcie planu niestety brak projektu budowy tramwaju w nowej inwestycji łączącej aleje Piastów z Racławicką, tramwaj mógł by dalej przechodzić w Gajowicką, dalej zaporoską dochodząc do linii na Grabiszyńskiej. Ważnym elementem w tym miejscu są aspekty społeczne nowa linia tramwajowa połączyła by oddalone osiedla z parkami Park Grabiszyński, Park Gajowicki. - W planie brak mowy o remoncie ul. Gajowickiej odcinka od Hallera do Zaporoskiej, nawierzchnia powinna zostać wyremontowana wraz z wydzielonym Bus pasem i miejscem na linie tramwajową. Autobusy na Gajowickiej stoją w korkach codziennie. - Miasto powinno inwestować przede wszystkim w nowy tabor tramwajowy i rozwój linii tramwajowych, jak i zapewnienie węzłów przesiadkowych autobus, tramwaj, pociąg, rower. Tak rower jako że system roweru miejskiego jest zamawiany przez miasto też powinien w tym planie być uwzględniony jako środek uzupełniający, system powinien zostać rozbudowany i wyposażony w rowery tandemy i rowery typu cargo. - Ruch samochodowy w centrum miasta powinien zostać jeszcze bardziej uspokojony. - Miasto powinno po za ścisłym centrum miasta zorganizować strefy płatnego parkowania w celu zwiększenia rotacji pojazdów tym samym nieco zmuszając kierowców do wyboru komunikacji zbiorowej.	Propozycje zmian w programie inwestycyjnym	Propozycje koncentrują się na przyspieszeniu realizacji inwestycji. Nie jest to zakres PT. Zadaniem PT jest, aby do czasu realizacji tych inwestycji zapewnione były przewozy autobusowe w wymiarze wynikającym z potrzeb. I takie jest założenie Planu.	<u>Uwaga nie może być uwzględniona</u>
59	W tabeli kluczowych inwestycji Ołtaszyn i Wojszyce zasłużyły tylko na jedną wzmiankę. Tymczasem w ciągu kilku ostatnich lat zaludnienie Ołtaszyna wzrosło z ok. 4000 do ok. 22000, a są to tylko oficjalne dane, należy przypuszczać, iż mieszkańców niezameldowanych jest dużo więcej (z komunikacji korzystają też mieszkańcy Wysokiej). Nawet założywszy, że tylko część tych osób będzie korzystała z komunikacji, nadal wzrost jest ogromny, a plan nie odzwierciedla tego w żaden sposób. Str. 58-59, INFRASTRUKTURA DROGOWO-TRAMWAJOWA - W GRANICACH MIASTA Tramwaje: możliwe powstanie linii Krzyki-Partynice lub Krzyki-Ołtaszyn. Była taka planowana, ale plany porzucono. Drogi: można przedłużyć ulicę Agrestową, dodając przejazd kolejowy i łącząc w ten sposób krótszą drogą Ołtaszyn z Krzykami. Str. 60, INFRASTRUKTURA KOLEJOWA - W GRANICACH MIASTA Możliwe dodanie przystanków kolejowych w okolicach ulic Zwycięskiej i/lub Agrestowej. Str. 61, SIEĆ TRANSPORTU ZBIOROWEGO Do	Propozycje zmian w programie inwestycyjnym	Uwaga w zakresie Ołtaszyna i innych kierunków rozwoju transportu tramwajowego uwzględniona	<u>Uwaga uwzględniona</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	wzmianki o ?przedłużeniu linii autobusowych do Ołtaszyna? należy dodać szczegóły - np. przedłużenie linii 144 i nocnej 259 do Ołtaszyna. Należy zwiększyć częstotliwość kursowania linii 112 i 113 oraz 612. Należy zwiększyć częstotliwość kursowania linii nocnej 249 i/lub wydłużyć godziny kursowania linii 113. Należy połączyć Ołtaszyn linią autobusową z Brochowem oraz z Kleciną.			
60	Moja uwaga dotyczy pomysłu utworzenia trasy autobusowo-tramwajowej na Nowy Dwór i dotyczy jej dwóch aspektów. Pierwszy i chyba niepodlegający dyskusji fakt, to kumulacja karygodnych zaniedbań na ulicy Strzegomskiej od MW do przystanku Nowodworska: brak dobrego połączenia z innymi dużymi arteriami, przejazd kolejowy, wąski i zużyty wiadukt itd. --- Ulica ta wymaga kompleksowej i natychmiastowej przebudowy. Przebudowa ta powinna pociągać za sobą utworzenie niezależnego pasa dla komunikacji zbiorowej - TAK ale w formie wydzielonego BUS-PASA, zupełnie nie zgadzam się z pomysłem tramwajowo-autobusowym, argumentację opieram o fragment planu dotyczący korzyści płynących z systemu tramwajowego (str.36). 1) gdy koncepcja przewiduje zmianę przeznaczenia/modyfikację torowiska to ogromne koszty, jak i same jego położenie to dużo większy koszt 2) BUS-PAS można wydzielić tak samo łatwo jak torowisko 3) każdy cm2 dla dobrze zaplanowanej trasy to efektywne wykorzystanie terenu 4) oba warianty zrobią to równie skutecznie 5) niska uciążliwość tramwajów to "mit" teoretyczny wystarczy zamknąć oczy i posłuchać co jest najgłośniejsze na pl. JPil lub co najgłośniej podjeżdża na rondzie Regana, pod względem ekologicznym autobusy sprawne, spełniające wysokie normy Euro6 są dużo bardziej "zielone" tym bardziej jeśli weźmie się pod uwagę pochodzenie energii elektrycznej. Dodatkowo 1) Ewentualny tramwaj powstanie zapewne w formie jednej nitki jak ma to miejsce w Leśnicy - ewentualna awaria pociąga za sobą zablokowanie całej trasy!!! Autobusy nie mają takich problemów. 2) Koszty utworzenie takiej trasy (łącznie z zajezdniami) są dużo wyższe, zabierają dużo więcej miejsca. Podsumowując decydując się na tram-bus płacimy więcej, zabieramy więcej miejsca na zajeździe, budujemy dłużej, hałasujemy bardziej, komplikujemy bardziej. Wybierając tylko bus dostajemy dokładnie te same "plusy" za mniejsze pieniądze, szybciej, bardziej elastycznie odnośnie zmian koncepcji i odporności na awarie.	Dyskusja nad argumentami za/przeciw trasie tramwajowo – autobusowej na Nowy Dwór	Nie jest to tematyka PT	Uwaga nie dotyczy PT
61	Nie zauważyłem informacji dotyczącej systemu kontroli biletów pasażerów. Ze względu na to, że odrzucany jest koncept podobny londyńskiemu (wejście przez	Propozycja nowego	jest to szczegół przewidziany rozwojem systemu informacji pasażerskiej, lecz warto	<u>Propozycja zaakceptowana</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	przednie drzwi i kontrola i sprzedaż biletów przez prowadzącego pojazd), postulowałem wprowadzenie konduktorów zamiast kontrolerów. I postulat ten utrzymuję. Konduktorzy byłoby odpowiednio umundurowani i prowadzili sprzedaż biletów w cenach taryfowych. Kontrolowanie biletów byłoby także ich obowiązkiem ale osoby, które korzystałyby z komunikacji bez ważnego biletu, najpierw otrzymywałyby propozycję jego zakupu w cenie taryfowej a przy odmowie byłyby wypraszane z pojazdu. Konduktorzy także kontrolowaliby przestrzeganie regulaminu przewozów (np. teraz nagminnie jest spożywany alkohol w pojazdach i jeździ nimi menelstwo) i odpowiednio, w połączeniu ze służbami interwencyjnymi, reagowali w sytuacjach jego łamania.	systemu sprzedaży i kontroli biletów	te elementy wyspecyfikować w PT	
62	Wszystkie tablice Dynamicznej Informacji Pasażerskiej od roku 2020 powinny mieć system zapowiedzi głosowej dla osób niewidomych (najlepiej uruchamiany poprzez przycisk przy tablicy), a także powinny wskazywać, czy nadjeżdżający pojazd będzie przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. W przypadku, gdyby najbliższy pojazd danej linii nie był niskopodłogowy, linia ta powinna na tablicy pojawić się dwukrotnie (osobno dla pojazdu wysokopodłogowego i osobno dla niskopodłogowego). Tablice DIP powinny także pokazywać zmiany tras danych linii, np. poprzez inwersję danego numeru linii (analogicznie, jak to jest na wyświetlaczach w pojazdach).	Propozycja ewolucji systemu informacji pasażerskiej	Propozycja jest interesująca, jest to pewnie szczegół przewidziany rozwojem systemu informacji pasażerskiej, lecz warto te elementy wyspecyfikować w PT	<u>Propozycja zaakceptowana</u>
63 - 71	Nasze postulaty: 1.- rezygnacja z tych inwestycji drogowych, które pogarszają konkurencyjność transportu zbiorowego - rezygnacja z tramwaju dwusystemowego 2 - przekazanie całości wynikających z tego oszczędności, przeszło 1 mld zł, na rozwój sieci tramwajowej oraz zakup nowych autobusów I tramwajów - uwzględnienie w planach finansowych dodatkowych środków, około 200 mln zł rocznie, wynikających z utworzenia wrocławskiego związku metropolitalnego 3 - wykorzystanie zmniejszonego zapotrzebowania na ruch autobusowy w śródmieściu na rzecz skokowej poprawy interwałów obsługi liniami autobusowymi peryferyjnych osiedli Wrocławia I gmin podwrocławskich 4 - w perspektywie do 2022 r. 100% pojazdów komunikacji miejskiej winno być niskopodłogowe I klimatyzowane 5 - ograniczenie zakupu nowych autobusów do autobusów elektrycznych, co przyniesie kilkadziesiąt milionów oszczędności rocznie z tytułu czterokrotnie niższych kosztów paliwa 6- ograniczenie zakupów nowych tramwajów do wagonów z 100% udziałem niskiej podłogi, 7 - 15 minut jako maksymalny interwał obsługi korytarzy transportowych miasta w dni robocze	Różne propozycje usprawnienia systemu transportu publicznego	Ad 1 – Postulat nierealny, ponieważ układ drogowy jest niezbędny dla funkcjonowania miasta, nie wspominając iż umożliwia rozwój sieci autobusowej i wspiera w sieci tramwajowej Ad 2 – niemożliwy do realizacji wg p. 1, Ad 3 - postulat zawarty jest PT, Ad 4 – Nie w każdym przypadku potrzebny jest pojazd niskopodłogowy, przewidziano 5% udział wysokiej podłogi w taborze, zaś co do klimatyzacji to zostanie wprowadzona do wszystkich zakupywanych pojazdów, więc proces osiągnięcia 100% jest uzależniony od tempa wymiany (2022 prognozuje się	<u>Uwagi w większości nieuzasadnione lub niemożliwe do zastosowania.</u> <u>Jedna uwaga zaakceptowana</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	między 06:00 I 22:00 - rezygnacja z międzyszczytu w odniesieniu do zwartej zabudowy poza śródmieściem, 8 - 30 minut jako maksymalny interwał obsługi korytarzy transportowych poza miastem w dni robocze między 06:00 I 22:00, 9 - 100% przystanków autobusowych I tramwajowych z oświetloną wiatą, co najmniej 50% z wyświetlaczami podającymi aktualizowane czasy przyjazdu, 10 - uwzględnienie procentu przystanków wyposażonych w stojaki rowerowe jako parametr standardów obsługi związanych z wyposażeniem przystanków I wyznaczenie wysokości tego parametru w porozumieniu z organizacjami cyklistów 11 - uwzględnienie kolei aglomeracyjnej jako pełnoprawnego środka transportu miejskiego I podmiejskiego z analizą budowy nowych przystanków, np. Krakowska, Księża Małe, Jagodno, Tarnogaj, Wojszyce, Klecina, Bielany Wrocławskie, Ligota, Sportowa, włącznie 12 - Prosimy o potwierdzenie otrzymania.		uzyskanie wskaźnika 50% w obu trakcjach Ad 5 – teza o niższych kosztach błędna, pojazdy elektryczne są około 3 razy droższe w zakupie i znacznie droższe w eksploatacji od spalinowych (nie tylko koszt energii odgrywa rolę, także akumulator, ładowanie, częste awarie, itp.; kwestia ta jest obecnie badana, brak na rynku wiarygodnych ofert, 6 – wymóg jest już spełniany, Ad 7 do 9 – standardy zbyt kosztowne, zwiększenie kosztów o około 25% przy niewielkim wzroście wpływów Ad 10 – Do zaakceptowania, Ad 11 – postulat aktualny z chwilą uruchomienia kolei aglomeracyjnej, obecnie są to tylko pojedyncze kursy pociągów, Ad 12 – otrzymano!	
72	Proszę o wprowadzenie na PLANIE TRANSPORTOWYM węzła zintegrowanego zlokalizowanego między nowymi zakładami przemysłowymi VOLVO oraz 3M. UZASADNIENIE: 1. Na MIEJSCOWYM PLANIE ZAGOSPODAROWANIA nr 312 jest wydzielone miejsce dla przedłużenia linii tramwajowej [teren 5KDD/4] z dotychczasowej pętli (przy fabryce POLIFARB) do nowej pętli zlokalizowanej na przedłużeniu ul.Kwidzyńskiej przy torowisku linii kolejowej nr 292 [teren o oznaczeniu 2KDS]. 2. Obszar między Odrą a Widawą jest niedorozwinięty komunikacyjnie, a jednym ze środków mających poprawić sytuację ma być uruchomienie kolejki aglomeracyjnej. 3. Węzły zintegrowane przy centrum KORONA oraz przy ul. Żeleńskiego nie mogą być atrakcyjne ze względu na oddalenie komunikacji miejskiej od przystanków kolejowych; węzeł przesiadkowy Wrocław Nadodrże jest jeszcze bardziej oddalony dla pasażerów wjeżdżających od strony gminy Czernica, a linię tramwajową oddziela od stacji kolejowej różnica poziomów. Wnioskowany węzeł daje możliwość łatwej i szybkiej przesiadki do odpowiednio zsynchronizowanego tramwaju. 4. Linia tramwajowa wzdłuż ul.	Uwagi są ciekawe i zapewne przedstawiają realne problemy do rozwiązania.	Proces lokalizacji węzłów przystankowych nastąpi po uchwaleniu PT.	Proces lokalizacji węzłów przystankowych nastąpi po uchwaleniu PT i będzie zgodny z postanowieniami dokumentów planowania przestrzennego, a jeśli tego będą wymagały okoliczności – przeprowadzona będzie procedura

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	Kwidzińskiej i Toruńskiej jest poprowadzona wydzielonym pasem i prowadzi do węzła przesiadkowego MPK na pl.Kromera. 5. Omawiany obszar jest centrum aktywności gospodarczej (w szczególności nowe, rozbudowywane fabryki VOLVO i 3M); pracownicy tam zatrudnieni mają problemy z dojazdem do miejsca pracy. 6. Rezerwa terenu jak i potrzeby komunikacyjne dają wielorakie możliwości wykorzystania opisanego miejsca: może tu być również połączenie torowisk dla tramwaju dwusystemowego jak i bocznicą dla lokalizacji stacji KOŃCOWEJ szynobusu (bez konieczności wjeżdżania na bardziej zatłoczone odcinki za stacją KOWALE; przy ulokowaniu drugiego przystanku krańcowego w Czernicy - zamiast w Laskowicach - dałoby to możliwość zwiększenia liczby kursów wzdłuż najgęściej zamieszkałej części trasy. 7. Sprawę należy szeroko skonsultować oraz rozpatrywać wraz z innymi rozwiązaniami postulowanymi społecznie dla tego obszaru			korekt planów miejscowych.
73	Podróżowanie komunikacją miejską niestety nie należy do najprzyjemniejszych, w odróżnieniu np. do Poznania czy Warszawy. Siedzenia są brudne i śmierdzące, trzeba uważać czy nie usiądzie się na zmoczonym przed chwilą siedzeniu, bo podróżował tu jakiś "niezbyt czysty" pan. Pan, wokół którego robi się pusto w promieniu 2 metrów przygotowuje sobie posiłek wyciągając z reklamówek co ma. Najgorsze to, że kierowcy na prośby pasażerów w ogóle nie reagują lub wręcz pouczają, że "jest to taki sam pasażer jak inni". Można by nawet powiedzieć że jest to pasażer VIP, bo nie dość że ma pół autobusu dla siebie to jeszcze podróżuje za darmo. Komfort jazdy zapewniają też osoby palące e-papierosy, gdzie kierowcy również nie reagują i głośniki z zapowiedziami gdzie nie słyszy się własnych myśli.	Wrażenia z podróży	Kwestia nie dotyczy PT	Kwestia nie dotyczy PT
74	Zupełnie nie rozumiem dlaczego w tak długoletnim planie nie przewiduje się parkingów na obrzeżach miast połączonych z komunikacją miejską?? Przecież to najprostsze rozwiązanie żeby ludzie dojeżdżający codziennie do pracy zostawiali auta i do centrum jechali komunikacją miejską. Tak jest na zachodzie i to działa! Jest natomiast kilka czynników, które muszą być spełnione żeby kierowcy korzystali z takich rozwiązań, tj.: - parkingi muszą mieć dobrą lokalizację przy głównych drogach wjazdowych do miasta, - nie mogą rujnować kieszeni (myślę, że cena 10zł za cały dzień jest ok i w tym transport komunikacją miejską do centrum i z powrotem na parking), możliwość miesięcznych karnetów, - duża liczba połączeń szybkich połączeń komunikacją miejską na linii parking-centrum, szczególnie rano i po południu. Rozważacie metro we Wrocławiu, które jest strasznie drogim i pracochłonnym rozwiązaniem a nie spróbujecie nawet opcji z przesiadkowymi	Postulat rozwoju P&R	Uwaga uzasadniona, PT zawiera ogólne stwierdzenia w tej kwestii, zostaną one uzupełnione konkretnymi propozycjami. Prace nad systemem P&R są obecnie prowadzone. Wrocław jest rozległym miastem więc warunki dla powodzenia takiego rozwiązania są sprzyjające, ale wymaga to starannego planowania. Kierowcy nie pozostawiają samochodów tam, gdzie czas dojazdu samochodem do śródmieścia (gdzie brak miejsc parkingowych) będzie porównywalny z	<u>Uwaga zasadna, do wykorzystania.</u> <u>Dokument zostanie poszerzony w zakresie problematyki P&R, wraz ze wskazaniem proponowanych lokalizacji najważniejszych obiektów.</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	parkingami?? Nie rozumiem, po prostu nie wiem dlaczego tej opcji nie sprawdzicie? Przykładowe lokalizacje wg mnie: - drogi z południa nr 94, 395 i 5, - od wschodu 98, - północ 5, - zachód 94, 347. Najprościej i najmniejszym kosztem w lokalizacji gdzie nie trzeba dużo robić (czyli przygotować plac, utwardzić (nie musi być asfalt) i ogrodzić + oznaczenia, parkomaty itp. naprawdę na przygotowanie takiego miejsca żeby sprawdzić czy to u nas w mieście zadziała nie potrzeba fortuny tylko dobrych chęci! Mam nadzieję, że się znajdą :)		czasem dojazdu komunikacja miejską. Najlepsze wyniki przynosi lokowanie P&R przy przystankach i stacjach kolejowych na granicach lub poza miastem.	
75	Moi rodzice mieszkają w Lamowicach obok Jagodna i jak tylko dowiedziałem się, że planowany jest remont ulicy Buforowej odetchnąłem z ulgą. Dojazd do Lamowic w godzinach popołudniowych z okolic dworca PKP zajmuje średnio ok 30-35 minut (jest to odcinek ok 4-5km). Taka sama sytuacja jest rano, a nawet gorsza kiedy ludzie dojeżdżają do pracy, dzieci do szkoły lub ktoś po prostu jedzie do lekarza. Problem w tym, że dołożenie 1 pasa i ścieżki rowerowej, które są zaplanowane nic nie zmieni bo w ciągu ostatnich kilku lat oddano wzdłuż ul. Buforowej setki mieszkań, a następne rosną jak grzyby po deszczu. Nie znam statystyk ale wystarczy się przejechać i zliczyć nowe bloki (nie liczę małych lokalnych inwestycji). Nie rozumiem więc dlaczego podczas remontu nie zrobić torowiska tramwajowego tym bardziej, że infrastruktura na początku ul. Buforowej jest przygotowana, a jedyny problem to wiadukt kolejowy. Nie sądzę, żeby nie udało się z kolejną w tej sprawie dogadać (czy ktoś w ogóle próbował podjąć ten temat??) Obawiam się, że bez tramwaju za 3-4 lata dodatkowym kosztem będziemy znowu rozkopywać ul. Buforową żeby zrobić torowisko, podwójna robota wg mnie. Druga sprawa to zabezpieczenie terenów w okolicach ronda w Iwinach na zrobienie zajezdni tramwajowej, żeby tramwaje mogły zawracać (chyba, że trasa będzie obsługiwana przez pojazdy, które jeżdżą w 2 kierunkach).	Przebudowa ul. Buforowej i tramwaj do Jagodna	Przedsięwzięcie jest na liście najbliższych w czasie realizacji po zakończeniu obecnego okresu budżetowego UE.	Przedsięwzięcie jest w trakcie przygotowań. Nie ma wpływu na treść PT
76	W dokumencie zapisano, że podstawą sieci transportu publicznego mają być tramwaje. Planuje się (strona 63) zakup 77 sztuk a łącznie w ciągu 6 lat przybyć ma prawie 60 nowych-wzrost z 225 do 283 (bo część pewnie będzie zełomowana z racji ponad 40 lat użytkowania). Pytanie, gdzie miasto planuje trzymać te dodatkowe składki, jeśli w ŻADNYM dokumencie oficjalnym- Wieloletnim Planie Inwestycyjnym(do roku 2019) nie ma ANI słowa na temat budowy nowej-4 zajezdni tramwajowej a dotychczasowe trzy nie będą w stanie przyjąć tak dużej ilości dodatkowego taboru! To pokazuje jedynie życzeniowe myślenie i nierealność	Kwestia planowania zmian w taborze tramwajowym	W dokumencie nie podaje się planu zakupów, ale łączną liczbę pojazdów, jakie mają obsługiwać sieć w okresie szczytowego zapotrzebowania. Po dodatkowych analizach i zbilansowaniu z taborom autobusowym podane będą nowe wartości, nieco niższe od obecnych	Uwaga odnotowana, zostanie wzięta pod uwagę w działaniach zarządczych

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	zapisów planu.			
77	Dokument nazywa się planem zrównoważonego transportu. Jak tutaj mówić o ZRÓWNOWAŻONYM skoro ponad 70% środków na inwestycje w ramach planu będzie przeznaczonych na komunikację indywidualną(KI)-samochody-dodatkowe generatory korków a nie na komunikację zbiorową(KZ)-realnie ograniczającą ruch, emisję spalin? 4 z 6 największych inwestycji służą przede wszystkim KI Zakładając, że z inwestycji w stylu Most Wielkiej Wyspy 90% pojazdów to będą samochody prywatne a zaledwie 10% komunikacja zbiorowa, można w takich proporcjach ustalić koszty przeznaczone na każdy z tych typów transportu. W ten sposób zaglądając do Wieloletniego Planu Inwestycyjnego mamy takie dane: Inwestycje flagowe: 1.Koszt Alei WW 330 mln zł (90%KI,10%KZ) 2.ZSTS(tram na Popowice i Hubska- w sporej mierze ta ostatnia pomoże autom) 100 mln zł Także z kosztów MWW 90% licząc pod KI czyli 300 mln a 130 z ZSTS pod KZ Inwestycje priorytetowe: 1.DK 94 oś Zachodnia 312 mln-wyłącznie pod KI! 2.Trasa ul. Racławicka i most dla samochodów-koło 30 mln zł(90%KI,10%KZ) 3.TAT na Nowy Dwór 180 mln(wyłącznie KZ) 4. Rozbudowa Buforowej - 79 mln(90%KI,10%KZ) W punkcie 2 i 4 licząc, że 10% ruchu to KZ, odejmując od kosztów inwestycji i wychodzi, że z inwestycji priorytetowych 410 mln zł trafi na KI a 190 mln zł na KZ. Sumując mamy 710 mln zł inwestycji w KI i 320 mln zł w KZczyli 70:30 w ZRÓWNOWAŻONYM transporcie a i tak zaniżyłem, bo pewnie zdecydowanie mniej niż 10% pojazdów w inwestycjach drogowych korzystających z nich to będą pojazdy KZ! Jakby przyjąć 5% to wyjdzie, że na KI pójdzie koło 730 mln a na KZ koło 300 mln! Dlatego nie można mówić o zrównoważonym transporcie! Rozumiem jakby proporcje były 55:45 lub nawet 60:40, ale nie 70:30! Pora na zmianę priorytetu! Więcej inwestycji tramwajowych.	Wypowiedź dyskusyjna	Miarą zrównoważenia nie jest wielkość kwot wydawanych na inwestycje, ale uzyskane rezultaty. A te wskazują, że zrównoważenie poprawia się, skoro zwiększa się liczba osób korzystających z transportu zbiorowego, a parametry użytkowe (głównie czasy podróżowania po mieście) poprawiają się w transporcie zbiorowym, a pogarszają w samochodowym.	Wypowiedź dyskusyjna, trudno wyprowadzić z niej konkretne wnioski do PT
78	W planie wspomniano o integracji przystanków i infrastruktury transportowej poprzez budowę wspólnych węzłów- kolejowo-drogowo-tramwajowych ułatwiających przesiadkę. Dlaczego więc miasto rezygnuje z możliwości stworzenia takiego węzła na Nowym Dworze planując budowę pętli przy skrzyżowaniu ul. Strzegomskiej i Rogowskiej(daleko od stacji kolejowej Nowy Dwór) zamiast przedłużyć linię do wspomnianej stacji kolejowej i przystanku Nowy Dwór jednocześnie budując parking P&R! Tutaj byłaby świetna okazja wykorzystania potencjału kolei, komunikacji zbiorowej.	Wniosek o stworzenie węzła przesiadkowego w rejonie przystanku kolejowego Nowy Dwór w powiązaniu z	Obecna wersja uwzględnia budowę węzła przy stacji kolejowej	<u>Uwagę uznano i wyjaśniono</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		planowaną linią tramwajową.		
79	Dlaczego w dokumencie mowa o tramwaju dwusystemowym skoro władze miasta zrezygnowały z tego jeszcze w listopadzie 2014?	Tramwaj dwusystemowy	Informacja o rezygnacji z tramwaju dwusystemowego (jakoby w 2014 r.) nie jest prawdziwa. Przedsięwzięcie to jest nadal brane pod uwagę. Jego rozpoczęcia jest ściśle uzależnione od stanowiska Urzędu Marszałkowskiego co do skali i terminów planowanego uruchomienia i intensyfikacji aglomeracyjnych przewozów kolejowych na niektórych liniach w pobliżu miejskich tras tramwajowych np. liniach nr nr 292)Jelcz), nr 283 (Kobierzyce) czy 273 (Pracze) do Jelcza Laskowic. Stanowiska w tych sprawach nie zostały w tym Urzędzie jeszcze określone.	Uwagę wyjaśniono
80	Brak jakichkolwiek informacji na temat rozwoju transportu publicznego na terenie Wojszyc!! Stworzyli Państwo MPZP, za którym nie idą żadne decyzje dotyczą transportu. Minimum to puszczenie linii autobusowej przez ulicę Pawią / Przystankową.	Pytanie o rozwój transport zbiorowego na terenie Wojszyc	Uwaga nie ma związku z PT. Uchwalenie planu miejscowego (MPZP) nie jest decyzją inwestycyjną, lecz wskazującą możliwości zagospodarowania przestrzennego. Linia autobusowa nie jest warunkowana uchwaleniem planu miejscowego.	Wniosek o linię autobusową do rozpatrzenia w trybie spraw bieżących.
81	Wzorując się na niektórych miastach, polecam wprowadzić darmową komunikację miejską i przejazdu PKP na terenie miasta. Takowa przyniesie miastu większe zyski niżeli płaćna	Wniosek o darmową komunikację	Darmowa komunikacja nie jest przewidywana.	<u>Uwaga nie została przyjęta</u>
82	Brak jakichkolwiek informacji na temat rozwoju transportu publicznego na terenie Wojszyc!! Stworzyli Państwo MPZP, za którym nie idą żadne decyzje dotyczą transportu. Minimum to puszczenie linii autobusowej przez ulicę Pawią / Przystankową.	Postulat nowej linii autobusowej na terenie Wojszyc	Postulat nie dotyczy PT.	Do rozważenia w ramach bieżącej działalności zarządczej w zakresie nowych linii autobusowych
83 - 99	Uwagi dot. Projektów flagowych / priorytetowych Moim zdaniem sześć wymienionych przedsięwzięć flagowych/priorytetowych nie	Dyskusja planów	Zauważono, że lista projektów priorytetowych jest zbyt długa, oraz że	<u>Uwagi z tej opinii są łatwe do</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	można nazwać zrównoważonym rozwojem transportu. Kolejno: 1. Aleja Wielkiej Wypsy - planowane wyłącznie dla ruchu samochodowego. Dlaczego nie przewiduje się poprowadzenia linii tramwajowej, która stanowiłaby doskonałe połączenie wschodniej części miasta z południową oraz alternatywę do wąskich gardeł (most Zwierzyniecki, rondo Reagana, most Grunwaldzki). Linia mogłaby łączyć się docelowo z trasami w ul. Ślężnej, Powstańców Śl., Hallera. 2. Linie tramwajowe w ul. Hubskiej i Długiej - odcinek w ul. Hubskiej trudno nazwać strategicznym dla sieci tramwajowej we Wrocławiu. Odcinek ten nie wnosi nowej jakości ani nie łączy nowych obszarów miasta z centrum lub innymi dzielnicami. Odcinek w ul. Długiej jest jak najbardziej oczekiwany, natomiast czy miasto ma pomysł na poprowadzenie linii pod wiaduktem kolejowym w razie opóźnienia jego przebudowy przez PLK? 3. Trasa na Nowy Dwór - bardzo oczekiwana, a decyzja o poprowadzeniu linii tramwajowej, która będzie spójna z resztą sieci transportowej (w odróżnieniu od tzw. metrobusu) była bardzo słuszna. 4. Oś Zachodnia - typowa trasa dla samochodów, generująca tranzyt przez miasto (Nowy Dwór). Gdzie tu jest transport zrównoważony? 5. ul. Buforowa - planowanie trasy dwujezdniowej nie jest dobrym pomysłem. Spowoduje dodatkowy napływ samochodów do centrum miasta. Dlaczego nie można zamiast tego poprowadzić linii tramwajowej w okolice ronda przy obwodnicy wschodniej i zbudować parking P+R? To mógłby być wzorcowy przykład na rozwój zrównoważony. A obecny projekt jest tylko generatorem ruchu samochodów do centrum - to jest kompletnie niezrozumiałe. 6. Połączenie ul. Raławickiej i al. Piastów - następna błędna decyzja. Co to ma wspólnego z transportem zrównoważonym? Następna trasa dla samochodów generująca potoki pojazdów z dzielnic peryferyjnych do centrum. Ta trasa powinna być wyłącznie tramwajowa, tak żeby transport publiczny miał realną przewagę nad indywidualnym. Gdyby mieszkańcy Oporowa mieli szansę na szybki dojazd do centrum tramwajem przez Krzyki, o ile mniej samochodów tłoczyło by się po ulicach miasta? Podsumowując – tylko dwa na sześć kluczowych projektów można wpisać w strategię transportu zrównoważonego. To dosyć mało i nadal świadczy de facto o polityce miasta w kierunku rozwoju komunikacji samochodowej. Uwagi ogólne dot. Planu transportowego	inwestycyjnych i polityki transportowej miasta	drogom w PT nie powinna być przypisana taka rola. To zostanie skorygowane. Niemniej: Ad 1. Teza nieprawdziwa, przewiduje się linie autobusowe. Tramwaj nie jest uzasadniony – zbyt małe potoki ruchu. Ad 2. Teza zupełnie chybiona – połączenie układu linii tramwajowych wokół centralnego, zintegrowanego węzła przesiadkowego jest czynnikiem owej integracji, a w układzie tym brakuje właśnie powiązania Hubska – Sucha. Dzięki uzupełnieniu tego niewielkiego odcinka pojawia się możliwość elastycznego kształtowania układu linii i zdolności integracji w układzie kolejowym, autobusów regionalnych i lokalnego transportu miejskiego. Ad 4. Ta trasa nie leży stricte w osi DK 94. Jej zadaniem jest odciążenie odcinka DK 94 wokół Leśnicy, ale równocześnie poprowadzenie nowej osi rozwojowej w tej części miasta, co wyjaśnia, iż nie jest to klasyczna droga dla przeniesienia znacznych potoków ruchu, ale droga dla umożliwienia rozwoju terenów przyległych. Niejako „po drodze” poprawia dostęp do lotniska Strachowice. Droga ta będzie ważnym ciągiem dla linii autobusowych. Ad . 5. Argumentacja pomija fakt, że centrum na znacznym obszarze wg PT będzie miało mocno ograniczony dostęp samochodem, więc wieszczenie nowego napływu samochodów jest przesadzone. Ad podsumowanie: wyniki analiz	<u>podważenia,</u> <u>operują często</u> <u>falszywymi</u> <u>założeniami a</u> <u>nawet są</u> <u>nieprecyzyjne co do</u> <u>faktów. Stąd w</u> <u>całości opinia nie</u> <u>może być</u> <u>wykorzystana a</u> <u>jedynie w zakresie</u> <u>nowych połączeń -</u> <u>PT nakreśli kierunki</u> <u>rozwoju.</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	7. Rozwój sieci tramwajowej – w planie zauważa się brak szczegółowego planu rozwoju sieci tramwajowej z wyjątkiem projektów wymienionych jako kluczowe (tylko dwa?). Brak planu rozwoju sieci małymi krokami. Np. dlaczego nie planuje się przedłużania istniejących linii tak, aby łączyć kolejne osiedla? Przykładowo: Przedłużenie linii w ul. Olszewskiego do Bartoszowic, Przedłużenie linii w ul. Kowalskiej na Swojczyce i/lub Psie Pole, Przedłużenie linii w ul. Ślężnej w okolicy Ołtaszyna, Przedłużenie linii z Tarnogaju na Brochów 8. Drogi krajowe przez centrum miasta – dlaczego Wrocław nie dąży do likwidacji przebiegu dróg krajowych przez centrum. Eliminacja ruchu tranzytowego mogłaby znacząco zmniejszyć ogólne natężenie ruchu. Przykładowo: Droga krajowa nr 5 – miała pierwotnie iść po nowej obwodnicy AOW – miasto świadomie utrwała przebieg przez obwodnicę śródmiejską, Droga krajowa nr 98 – dlaczego obwodnica wschodnia nie wyprowadza z miasta tego ruchu, a jest drogą wojewódzką, Droga krajowa nr 94 – dlaczego nie można wyprowadzić ruchu z miasta – mógłby to realizować planowany odcinek obwodnicy wschodniej od Siechnic do Bielán (A 4) + A8 + obwodnica Leśnicy (i dlaczego budowa nowego odcinka drogi 94 nie jest finansowana przez budżet GDDKiA?) 9. Brak konkretnego planu rozwoju sieci parkingów P+R. Takie parkingi powinny powstawać na peryferiach miasta z dostępem do sprawnej linii transportu publicznego (autobus, tramwaj, ew. rower miejski). 10. Tramwaje dwusystemowe – dziwi upór miasta w analizowanie rozwiązania, które ma bardzo wiele praktycznych problemów do rozwiązania, w sytuacji gdzie wiele innych miast porzuciło taki absurdalny pomysł (np. Kraków ok. 15 lat temu). 11. Eliminacja dzikich parkingów w centrum – brak zdecydowanej polityki eliminacji dzikich parkingów poprzez odpowiednie zagospodarowanie terenów zielonych oraz masowe i skuteczne interwencje służb porządkowych 12. Brak planu na aglomeracyjną taryfę przewozową (jeden system biletowy i strefy). Wrocław jako trzon aglomeracji powinien kontynuować wspólną taryfę przewozową (nie tylko koleje w granicach miasta, ale wszystkie linie autobusowe w aglomeracji). 13. Miejska wypożyczalnia aut elektrycznych oraz dedykowane parkingi – to nie jest transport zrównoważony. To są nadal samochody, które zajmują przestrzeń miasta i nie rozwiązują systemowo żadnego problemu – przeciwnie, przyczyniają się do wzrostu natężenia ruchu. Jeśli miasto chce promować samochody elektryczne, to bardziej wskazana byłaby polityka zniżek za opłaty parkingowe dla		ruchowych wykonanych w ramach PT przeczą tej tezie o podtrzymywaniu rozwoju dla ruchu samochodowego. Zrównoważenie nie oznacza wtłoczenie którejś formy transportu w skrajne zatłoczenie. Inne uwagi: Ad 7. Zarówno duże kierunki rozwoju sieci jak i drobne wydłużenia znajdują się obecnie w części dotyczącej planowanych kierunków rozwoju - Wrocławski Program Tramwajowy. Ad 8. Nie dotyczy PT. Ponadto teza jest fałszywa – drogi krajowe nie biegną przez centrum, raczej otaczają śródmieście (nie w sensie nazwy dzielnicy). Zakładana organizacja ruchu w centrum (uspokojenie) nie dopuści do zatłoczenia tej części miasta. Ponadto instrumentem zarządzania zatłoczeniem jest ITS. Dlatego teza o trudności z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego („wyprowadzenie z miasta”) jest fałszywa. Ruch nie rozkłada się w sieci dlatego, że jakaś droga ma taki a nie inny numer. W już ruch w mieście szczególnie. Ponadto należy zauważyć, że znaczna część ruchu wlotowego to ruch do i z miasta, więc on i tak będzie penetrował sieć drogową miasta. Ad 9. Ten aspekt zostanie uzupełniony w nowej wersji, wg wstępnych koncepcji miasta.. Ad 10. To że rozwiązanie ma problemy do rozwiązania nie oznacza, że należy je odrzucić bez analizy. Ta technologia jest rozważana z powodu znacznych zasobów infrastruktury kolejowej w mieście oraz trudności w poprowadzeniu nowej	

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	takich aut i/lub opłaty winietowe dla starych aut w centrum miasta. 14. Polityka parkingowa na przykładzie parkingu podziemnego przy Hali Stulecia – błędem było oddanie polityki biletowej prywatnej firmie – to miasto powinno kształtować politykę cen biletów i płacić firmie „za dostępność” obiektu stałą kwotę miesięczną. W rezultacie obiekt jest słabo wykorzystany w dni robocze, a miał szansę stać się parkingiem P+R dla tej części miasta. 15. Tabor tramwajowy niskopodłogowy - bardzo dobry kierunek rozwoju, natomiast zakup tramwajów typu Moderus to był duży krok wstecz. Z osobistego doświadczenia, komfort dla pasażerów jest fatalny – duża koncentracja osób w środkowej części pojazdu, tylko jedne drzwi w tej części (powolna wymiana pasażerów), jedyny automat biletowy (czyli jak ktoś wsiada innymi drzwiami i tak musi przeciskać się do środkowej części – najpierw schody pod górę, potem na dół do automatu, potem znowu pod górę do miejsca siedzącego), tylko dwa miejsca siedzące – czyli osoby starsze albo stoją, albo i tak muszą wchodzić po schodach.		infrastruktury. W nowej wersji PT zostanie to wyjaśnione. Ad 11. Kwestia działań bieżących – nie dotyczy PT Ad 12. Sugestia pokrywa się z planami operacyjnymi miasta. Założenie PT jest takie, że taryfa nie będzie powodowała zwiększenia obciążenia pasażerów co do wysokości opłat. Ad 13. Uwaga nie dotyczy PT – nie jest przewidywana organizacja takiej usługi jako transport publiczny. Ad 14. I 15. Uwaga nie dotyczy PT.	
100	Proszę o uwzględnienie faktu bardzo intensywnego rozwoju budownictwa mieszkaniowego w północno-zachodnim Wrocławiu, który dotąd jest najbardziej zaniedbanym obszarem w każdym zakresie, także komunikacji zbiorowej. Jeżeli BRW decyduje o umieszczeniu tu jednego z większych obszarów rozwoju budownictwa mieszkaniowego, to muszą równolegle za tym iść inwestycje w komunikację zbiorową i infrastrukturę drogową. Tylko w Zespole Urbanistycznym Kminkowa zlokalizowanym na Lipie Piotrowskiej ma docelowo zamieszkać k. 10 tys. osób. - już teraz mieszka tu ok. 4 tys. osób (oczywiście liczba osób zameldowanych jest o wiele mniejsza), a wiele inwestycji jest w toku. W związku z wygaszeniem pól irygacyjnych dojdzie z pewnością do jeszcze szybszej rozbudowy Świniar, Widawy i Lipy Piotrowskiej. Tymczasem mamy jeden autobus 105 jeżdżący przez Pełczyńską co 30 minut w szczycie! Są plany uruchomienia linii na nowe osiedle do ul. Kminkowej. Jednak te działania już są spóźnione, bo kolejni sąsiedzi kupują następne samochody i pewnie szybko z nich nie zrezygnują, mając alternatywę przejechania w ciągu 10 minut (gdy nie ma korków) do ul. Legnickiej i ok. 1,5 godz. komunikacją miejską, bo trzeba korzystać z 2 autobusów kursujących co 30 minut i jechać przez Różankę, ponadto iść zabłoconym poboczem ok. 1 km do/z przystanku przy ul. Pełczyńskiej. W aspekcie wykorzystania infrastruktury kolejowej - przy modernizacji trasy kolejowej Wrocław-Poznań nie uwzględniono budowy przystanku na wysokości ul. Kminkowej, który jest w Studium i nie widzę,	Wniosek o uwzględnienie intensywnego rozwoju budownictwa mieszkaniowego w północno-zachodnim Wrocławiu	Nadążanie za postępującymi inwestycjami z obsługą transportem zbiorowym jest jednym z zadań PT, ale także bieżącego zarządzania wdrażania Planu. BRW prowadzi bazę danych o wydanych pozwoleniach na budowę nowych obiektów intensywnego mieszkalnictwa, co zostało uwzględnione w PT. Drugim wyzwaniem jest stałe monitorowanie zmian w rozkładzie generatorów ruchu i natężeń ruchu w sieci transportowej. PT zawiera opis stałego procesu monitorowania tych zjawisk.	Uwaga przyjęta do bieżącej działalności zarządczej.

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	aby ta stacja pojawiała się w nowych opracowaniach. Jeśli planuje się tak duże osiedla, to nie tylko trzeba zapewnić dobrą komunikację zbiorową, ścieżki rowerowe i chodniki, ale także odciążyć od tranzytu ulice osiedlowe, które pełnią teraz funkcję dróg wojewódzkich (np. Pełczyńska, Pęgowska) - bez wybudowania Trasy Obornickiej, która wyprowadziłaby tranzyt od strony Obornik Śl. będzie tu niedługo paraliż komunikacyjny.			
101	Przedłużenie linii tramwajowej na ul. Żmigrodzkiej, a najlepiej do granic miasta. Linia tramwajowa lub autobusowa na, dokończona na północy, obwodnicy śródmiejskiej, która pozwoli m.in. na szybki przejazd komunikacją zbiorową z osiedli w północnej części Wrocławia do ul. Legnickiej.	Wniosek o przedłużenie linii tramwajowej w ul. Żmigrodzkiej	Plan generalny rozwoju transportu szynowego zawiera koncepcję przedłużenia linii trawkowych w tym rejonie wg wniosku. Nie jest jednak to przedsięwzięcie umieszczone w WPI.	<u>Wniosek jest uzasadniony, lecz realizacja nastąpi po roku 2022.</u>
102	Istotnym problemem są braki w połączeniach drogowych między osiedlami. Dróżki międzyosiedlowe mogłyby odciążyć główne trasy komunikacyjne, bo kierowcy mogli by sobie "uciec". Jako przykłady mogę podać dwa miejsca: 1. Partynice: nie ma sposobu, żeby przejechać osiedlami z okolic Obrońców Poczty Gdańskiej do wsi Wysoka. Zwykle jeżdżę rowerem ale czasami muszę pojechać autem. Jednym rozwiązaniem jest przejazd Zwycięską (ha-ha) i Ołtaszyńską lub Kutrzeby. Był kiedyś dziki przejazd ale został zlikwidowany. 2. Gaj: nie ma przejazdu między ulicą Pawią a Wandy Rutkiewicz, trzeba się wciskać na Borowską. To nie muszą być wielkie arterie, uliczka z ograniczeniem do 30km/h i progami by wystarczyła. Wiadomo, że w takich miejscach autobusu czy tym bardziej tramwaju nie będzie, ale mogło by rozładować większe ulice.	Opinia o niespranym układzie drogowym na południowych osiedlach peryferyjnych	Uwaga nie dotyczy PT.	Uwaga nie dotyczy PT. Przekazana do BRW.
103	Linia 119 powinna jeździć co 15 minut. Jest to jedyna linia umożliwiająca dostanie się z Nowego Dworu na Legnicką, gdzie przesiada się duża liczba pasażerów. Nie wspominam o 122, które jedzie przez wszystkie osiedla po kolei, prawie zawsze stoi na przejazdach kolejowych i jazda tą linią czasami jest dłuższa niż pójście piechotą. Wiele osób przesiada się z kierunku Kuźniki (109, 148, itp) na przystanku Nowy Dwór właśnie do 119. Poza tym jest to też transport dla wielu studentów do UW (pl. Daniowskiego, Koszarowa), czasami nie można wsiąść do autobusu, bo tyle jest ludzi. Dotyczy to zarówno godzin porannych, gdy studenci jada na zajęcia, jak i godzin popołudniowych, gdy z nich wracają. Ostatnio słyszałem rozmowę studentów, że jadą na KOSZMAROWĄ, bo to najgorsze połączenie komunikacyjne w mieście.	Wniosek do planowania układu linii autobusowych	Uwaga odnosi się do bieżącego planowania układu linii autobusowych, co nie wchodzi w zakres PT.	Uwaga do działań zarządczych Wydziału Transportu
104	Linia 149, która została przedłużona do Kuźnik, w kierunku pl. Grunwaldzki	Wniosek do	Uwaga odnosi się do bieżącego planowania	Uwaga do działań

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	powinna zatrzymywać się na pętli Nowy Dwór (np. na swoim starym przystanku). Wiele, zwłaszcza starszych ludzi idzie na ten autobus, a on przejeżdża obok nie zatrzymując się.	planowania układu linii autobusowych	układu linii autobusowych, co nie wchodzi w zakres PT.	zarządczych Wydziału Transportu
105	Należy całkowicie przeorganizować linie w MPK - skoncentrować się na głównych trasach, do których powinny dojeżdżać busy/autobusy z okolicznych ulic. Główne trasy to wzdłuż głównych ulic, na których są dodatkowo linie tramwajowe. Na liniach tramwajowych powinny istnieć linie obsługujące 2-3 przystanki oraz dłuższe - np. pl. JPil - Astra; Astra - Leśnica. Na wydzielonych trasach dla tramwajów powinien być asfalt i możliwość korzystania autobusom, taxi itp. Powinny być wykorzystane linie aglomeracyjne PKP - np dwupoziomowe przystanki, gdzie można się przesiąść z pociągu na tramwaj/autobus - np. przy CH Borek, Na Legnickiej - przy TGG, Pętla Krzyki, Ołtaszyn - na ul. Zwycięskiej, Ołtaszyńskiej, Boroska/Grota Roweckiego, Bardzka/Buforowa itp. Takich miejsc jest więcej. Dzięki takiemu podziałowi na osiedlach mogłyby jeździć małe busy dla osób starszych, aby nie musieli dochodzić czasami kilka km do najbliższego przystanku MPK (np. ul. Pawia/Terenowa). Aktualne rozwiązanie MPK jest nie do zaakceptowania. na Placu JPil jeździ kilkanaście różnych linii i jedna awaria powoduje brak możliwości korzystania z MPK. Dlatego na jednym kawałku trasy powinny jeździć max 2 tramwaje - jeden obsługujący 2-3 przystanki, który jeździ jak wahadło wte - wewte. drugi jak już napisałem dłuższą trasę. Jedyny minus - konieczność przesiadania się (w sumie dobre dla zdrowia) Dodatkowo należy zrobić linie pospieszne od A do Z obsługujące połączenia z miast z okolic Wrocławia - np. Kobierzyce - Długołęka, Bielany - Kamieniec Wrocławski, Kąty Wrocławskie - Kamieniec Wrocławski itp.	Wnioski o zmiany układu linii tramwajowych i autobusowych	Uwaga odnosi się do bieżącego planowania układu linii a, co nie wchodzi w zakres PT. PT przewiduje dokonanie szerokiego przeglądu układu linii i dokonanie zmian w myśl zasad minimalizacji pracy przewozowej, przyspieszenia ruchu oraz dostosowania do wielkości potoków ruchu.	Uwaga do działań zarządczych Wydziału Transportu, w tym planowanej remarszrutyzacji linii tramwajowych i autobusowych.
106	Proponuję zmianę trasę linii 602 (do Biskupic Podgórnych), w związku z otwarciem nowego odcinka drogi, który pozwoliłby skrócić tę trasę o 5 km (!), z zyskiem dla MPK (koszty benzyny) i pracowników firm w strefie ekonomicznej (czas). Ponadto potrzebny jest koniecznie sobotni kurs linii 607, również do Biskupic. W pracujące soboty, które zdarzają się w strefie nader często, JEDYNY autobus jaki tam jedzie to 602 i już dwukrotnie byłem świadkiem sytuacji kiedy komuś nie udało się nawet do niego wsiąść, bo jest przeładowany. O tym że osoby zwykle jeżdżące 607 nie mają jak się do niego dostać (ze względu na niespasowane czasowo sobotnie rozkłady jazdy), nawet nie wspominam.	Wniosek do planowania układu linii autobusowych	Uwaga odnosi się do bieżącego planowania układu linii autobusowych, co nie wchodzi w zakres PT.	Uwaga do działań zarządczych Wydziału Transportu
107	1. Proszę zrobić by autobusy i tramwaje posiadały numery tras z 4 czterech stron a	Wniosek do	Uwaga odnosi się do bieżącego zarządzania	Uwaga do działań

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	nie tylko z trzech. 2. proszę o podniesienie pasów w wszystkich strefach uspokojonego ruchu ponad jezdnie tworząc wymuszenie do zwolnienia przez kierowców. 3. proszę o wprowadzenie znaków na drogach informujących o przekierowaniu ruchu rowerowego na ścieżki rowerowe i zakazujących jazdy ulicą i chodnikiem znaków dla rowerów w tych miejscach.	zarządzania ruchem pojazdów transportu zbiorowego linii autobusowych	trasami linii autobusowych, co nie wchodzi w zakres PT.	zarządczych Wydziału Transportu
108	Witam. kiedy pojawią się we Wrocławiu autobusy elektryczne?	Pytanie o autobusy eklektyczne	PT nie przewiduje obecnie wprowadzenie takich pojazdów, głównie z powodu bardzo wysokich kosztów zakupu i eksploatacji. Także oferty rynkowe producentów są ryzykowne, ponieważ pojazdy te są wrażliwe na warunki ruchu miejskiego. Niemniej prowadzone jest rozpoznanie rynku i w przyszłości prawdopodobnie do takich zakupów może dojść, przy czym trzeba pamiętać, że zgodnie z polityką Unii Europejskiej pojazdy takie powinny dawać w bilansie zmniejszenie emisji CO ₂ , czemu w Polsce z powodu produkcji prądu z węgla nie można sprostać. Temat jest wciąż w dopracowywaniu.	Temat jest wciąż w dopracowywaniu.
109	Niemożliwe jest przewiezienie 4700 pasażerów na godzinę przez Aleję Sobieskiego tylko autobusami. Biorąc nominalną pojemność autobusu przegubowego jako 130 osób (zgodnie z normami 4os/m ²) to wychodzi 36 zapchanych autobusów ale na stronie 85 wynika, że średnie zapełnienie ma być 3 osoby na metr kwadratowy więc pojemność takiego autobusu spadnie poniżej 100 miejsc a to oznacza 47 autobusów na godzinę tylko na tej ulicy co oznacza, że autobusów do obsługi Psiego Pola powinno dwa razy więcej a natomiast na 87 stronie wynika, że będą jeździć rzadziej niż dotychczas. Więc jedynym sposobem zapewnienia obsługi Psiego Pola zgodnego z prognozą jest wybudowanie tam tramwaju i skierowanie tam przynajmniej 4 linii tramwajowych z obecnymi częstotliwościami.	Uwaga o zdolności przewozowej w dojazdach do Psiego Pola	Uwaga jest słuszna i plan dojazdu tramwajowego w ten rejon jest na tapecie, zgodnie z Planem Generalnym rozwoju transportu szynowego. Wyliczenia nie są dokładne, można wykazać że rząd 50 autobusów / godzinę jest możliwy, szczególnie na wydzielonym bus-pasie.	Wniosek do działań zarządczych Wydziału Transportu
110	Moim zdaniem Plan zawiera dobrze sformułowany cel strategiczny, czyli poprawę dostępności miasta przez rozwój transportu zbiorowego i dopasowane do niego działania. Możliwe są również dodatkowe kroki, które pozwolą znacząco	Wnioski dotyczące instrumentów	Uwagi dotyczące sposobów osiągania celu strategicznego. Wyjaśnienia: Ad a) Tak, jest przewidziana w najbliższym czasie (zapis	<u>Wniosek uzasadniony, w zasadzie w realizacji</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	przyspieszyć osiągnięcie celu strategicznego przy minimalnych kosztach. a) Optymalizacja sieci tramwajowej, autobusowej oraz systemu komunikacyjnego jako całości. b) Stworzenie pierwszego etapu sieci kolei aglomeracyjnej bez konieczności inwestycji infrastrukturalnych lub taborowych. c) Identyfikacja efektywnego rozmieszczenia węzłów przesiadkowych i dostosowanie tras autobusów aglomeracyjnych. d) Opracowanie założeń scenariusza przyspieszonego rozwoju transportu zbiorowego zmniejszającego problem kongestii ulic Wrocławia. Mogę zaoferować Państwu współpracę obejmującą zaplanowanie i pomoc przy wdrożeniu powyższych działań. Szczegóły mojej oferty w załączniku.	osiągania celu strategicznego	PT). Ad b) Ten etap jest zrealizowany, pierwsze pociągi wspólnie zorganizowane i finansowane przez miasto i Urząd Marszałkowski obsługują 8 kierunków wylotowych, dalsze działania w przygotowaniu, c) w realizacji, d) w realizacji, w tym szczególnie ważne jest uspokojenie ruchu w centrum wielkomiejskim, ze zmianą polityki parkingowej oraz doskonaleniem systemu ITS	
111	Co to jest Guided Tram on Tyres? Gdzie będzie tego zajezdnia? I jakie jest uzasadnienie wprowadzenia kolejnego środka transportu w mieście?	Wątpliwość dla nowego środka transportu zbiorowego	Chodzi o pojazd typu tramwajowego, z trakcją elektryczną jak w tramwaju, lecz budową pojazdu bliżej autobusu przegubowego, z kierowaniem pojazdu przez dodatkową szynę w jezdni (guide, czyli prowadzenie). Takie pojazdy są lżejsze od tradycyjnego tramwaju i ciche, czyli tańsze w eksploatacji (o około 20%), lecz ich wadą jest to, że wymagają oddzielnej traktacji. Zajezdnia jest taka sama jak w tradycyjnym tramwaju.	Zrezygnowano z rozważania tego typu pojazdu
112	Jeśli planujemy do ruchu pasażerskiego kolejową obwodnicę towarową Wrocławia to naturalnym miejscem na węzeł zdaje się przecięcie Karkonoskiej/Powstańców Śląskich w okolicach istniejącej pętli Krzyki a tego brakuje. Obecnie jest to węzeł dla linii podmiejskich gminy Kobierzyce oraz tramwajowy dla 4 linii - jest to o wiele bardziej znaczące miejsce niż planowany przystanek przy ulicy Hallera gdzie jeździ tylko 14, 20 i 24.	Uwarunkowania wykorzystania kolejowej obwodnicy towarowej	Uwaga interesująca, lecz obecnie nie jest ta sprawa rozważana w takich szczegółach, ponieważ nie przygotowano jeszcze koncepcji kolei aglomeracyjnej i nie zakończono uzgodnień ze stroną kolejową, bez czego takie ustalenia nie są możliwe. Prace są w toku.	Ciekawa koncepcja, do wykorzystania w fazie planowania sieci kolei aglomeracyjnej.
113	Dezaktywacja ITS, albo gruntowny przegląd i racjonalizacja sposobu działania systemu. W obecnej formie system faworyzuje tylko niektóre tramwaje, co już samo w sobie jest absurdalne skoro jeden tramwaj przejeżdża korzystając z priorytetu, a drugi musi karnie czekać na normalny cykl świateł (gdzie tu usprawnienie transportu zbiorowego??). Nie są przez system brane pod uwagę	Uwagi krytyczne o działaniu ITS	Temat nie dotyczy PT.	Uwaga do rozpoznania w działaniach zarządczych Urzędu Miejskiego

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	korzyści jakie z przejazdu tramwaju mogą czerpać inni uczestnicy ruchu (np. piesi, rowerzyści na przejściach równoległych do tras tramwaju, autobusy i samochody na niekolizyjnych kierunkach ruchu). Także "wycinanie" faz świateł aby przepuścić jedynie tramwaj jest zupełnie nieracjonalne i powodujące korki w sytuacji gdy np. 5s zwłoka w ruszeniu tramwaju pozwoliłaby zachować zupełnie płynny, niezmienny cykl świateł.			
114	Stworzenie alternatywy dla ruchu samochodowego w ciągu obwodnicy śródmiejskiej (głównie chodzi o odcinek Na Ostatnim Groszu - FAT. Widać, że projektant ulicy zakładał stworzenie w przyszłości buspasu/tramwaju, gdyż pozostała tam spora rezerwa terenowa po środku ulicy. O tym jak ważna jest to arteria świadczą codzienne korki ciągnące się często już od Lidla przy parku technologicznym do FATU. W samym parku technologiczny już teraz pracuje co najmniej kilkanaście tysięcy osób, dojeżdżających do pracy głównie samochodem. Dzieje się tak gdyż alternatywa w postaci autobusu opcją dalece nie atrakcyjną. W autobusie gorąco (bo nie wiedzieć czemu na trasę wiodącą z jednego końca miasta na drugi (136), wysła się stare autobusy bez klimatyzacji-im dłuższa trasa tym większy komfort powinny one zapewniać), na stojąco, wolno i w tłumie. Nic dziwnego, że pomimo stania w korkach ludzie wybierają samochód. Perspektywa wygodnego siedzenia, klimatyzacji i muzyki sprawia, że nawet stanie w korku jest o niebo lepsze we własnym aucie niż w autobusie. Tylko opcja szybkiego ominięcia korka jest w stanie przekonać ludzi do transportu publicznego. Domyślam się, że miasto nawet nie zakłada tam tramwaju (choć spięcie FATU i skrzyżowania Legnickiej z Na Ostatnim Groszu wydaje się dla mnie opcją wręcz naturalną), więc można by pomyśleć przynajmniej o buspasie. Na wczoraj konieczna jest realizacja buspasa w stronę WPT -> FAT (od FAT'u do WPT nie ma raczej problemu z korkami). Z kolei na odcinku Borek <-> FAT powinno się stworzyć trasę tramwajowo-autobusową (wystarczy zabetonować istniejące torowisko). Dzięki temu autobus pomknie obok długiego korka, który tworzy się tam codziennie (chodzi głównie o trasę Borek->FAT. W ten sposób, stosunkowo niewielkim nakładem kosztów, można sprawić, że transport publiczny stanie w końcu atrakcyjną opcją (zwłaszcza w godzinach szczytu). A ja być może w relacji Gądów -> Gaj (136) wybiorę wreszcie autobus a nie auto.	Uwagi o funkcjonowaniu komunikacji autobusowej	Uwaga nie ma odniesienia do PT	Uwaga do wykorzystania w działaniach zarządczych Urzędu Miejskiego
115	Tramwaj na Jagodno lub bus-pas przy okazji przebudowy ul. Buforowej! Obecne plany przebudowy ul. Buforowej spowodują, że nadal autobusy będą stały w korku	Warunki funkcjonowania	Takie założenia będą wzięte pod uwagę podczas prac nad przebudową ul.	Uwagi do wykorzystania w

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	co nie zachęci mieszkańców i przyjezdnych z okolicznych miejscowości do przesiadki do KZ. Osiedle Jagodno to typowa sypialnia, gdzie nie ma miejskich szkół ani przedszkoli - WSZYSCY muszą wjechać do miasta. Tylko szybka komunikacja jest w stanie odblokować tę część miasta.	ul. Buforowej po przebudowie	Buforowej	fazie projektowania
116	Na stronie 57 brakuje prognozy ruchu dla Obwodnicy Śródmiejskiej a szczególności mostu Wschodniego i wybudowanego mostu na ulicy Raclawickiej oraz istniejących ulic Sołtysowickiej i Kowalskiej, które z braku funduszy muszą robić za obwodnicę Śródmiejską.	Uwaga o braku prognozy	Uwaga nie jest skierowana do PT. W ramach PT taka prognoza została sporządzona, lecz nie w celu wymiarowania kwestii ruchowych w poszczególnych ulicach.	Uwaga nie dotyczy tematu, wymaga konsultacji w BRW i ZDiUM
117	Wydłużenie trasy linii autobusu MPK 132 od ulicy Muchobór Roślinna do FAT. Na odcinku Nowy Dwór - Muchobór Roślinna autobus jeździ prawie pusty. Z kolei autobusy 107 i 119 są bardzo przepełnione na tej trasie, dlatego wsparcie dodatkową linią 132 byłoby słusznym rozwiązaniem istniejących korków i lepszym dotarciem pasażerów do Centrum Miasta. Osiedle Muchobór Wielki należy do intensywnie rozwijających się pod względem budownictwa mieszkaniowego i sieci handlowych. Przy ulicy Krzemienieckiej budowanych jest obecnie 9 willi, trwają też budowy przy ulicach Stanisławowskiej i Trawowej. Ruch kołowy przechodzący przez Rondo Rotmistrza Pileckiego jest coraz bardziej intensywny. Powoduje to znaczne spowolnienia ruchu na trasie Krzemieniecka - FAT. Autobus miejski nr 132 byłby stosownym rozwiązaniem aktualnych utrudnień na tej trasie.	Wniosek do planowania układu linii autobusowych	Uwaga odnosi się do bieżącego planowania układu linii autobusowych, co nie wchodzi w zakres PT.	Uwaga do działań zarządczych Wydziału Transportu
118 - 128	1. Plan Transportowy zawiera warianty i opcje inwestycyjne, które zawarte zostały w innych dokumentach strategicznych - są nieaktualne, nie odnoszą się do stanu rzeczywistego (rok 2015/2016) 2. Sieć publicznego transportu zbiorowego na rok 2022 rys. 52 uwzględnia tylko centralną część miasta. Korytarze publicznego transportu zbiorowego winny być przedłużone do dużych ośrodków mieszkalnych tj. Maślice, Leśnica, Muchobór Wielki, Klecina, Ołtaszyn, Jagodno, Brochów, Sępolno, Swojczyce/Wojnów. 3. Schemat funkcjonalny planowanej sieci dla 2022 roku uwzględnia inwestycje nie określone w Planie Transportowym takie jak tramwaj na Maślice, tramwaj na ul. Na Ostatnim Groszu, tramwaj wzdłuż ul. Borowskiej 4. Na podstawie jakich czynników określono wzrost prędkości transportu indywidualnego i zbiorowego na odcinku Plac Grunwaldzki - Dembowskiego. Inwestycja w postaci budowy Alei Wielkiej Wyspy diametralnie wpłynie na ruch	Szczegółowe uwagi (głównie krytyczne) dotyczące sytuacji transportu we Wrocławiu. Kilka ciekawych propozycji na przyszłość	Ad 1. Brak wskazania o jakie sytuacje chodzi. Dokumenty obowiązują tak długo, aż nie zostaną anulowane. Ad.2 . Rysunek obejmuje całość Wrocławia i pokazuje powiązania zewnętrzne. Do tego PT obejmuje też Planszę zbiorczą, wykonaną w dwóch skalach, w tym całość obszaru Planu (miasto + gminy sąsiednie). Ad 3. Rysunek został skorygowany i ograniczony do horyzontu roku 2022 Ad 4. Wzrost prędkości rzeczywiście wynika ze zmiany prognozowanych natężeń ruchu, dokładnie spadku natężeń dzięki nowemu mostowi. Symulacja ruchu	Uwagi są tendencyjne, nie wnoszą nowych aspektów w zarządzaniu rozwojem. Brakuje także konkretnych propozycji (oprócz jednego przypadku). Opinia jak obok.

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	na tej osi (wzrostu ruchu na odcinku Rondo Reagana - Aleja Wielkiej Wypsy). Podobnie na odcinku Drobnera – Sobieskiego - brak bezpośrednich inwestycji nie może skutkować wzrostem prędkości na tym odcinku. 5. Niewielka liczba projektów transportowych określona jako „flagowe” 6. Inwestycja „Uruchomienie pierwszej linii kolejowo - tramwajowych przewozów aglomeracyjnych — linia tramwaju dwusystemowego” do 2020 ujęta w ZIT WrOF jest niemożliwa ze względu na przepisy dotyczące transportu kolejowego (tramwaj dwusystemowy jest zbyt lekkim pojazdem, aby mógł kursować po liniach kolejowych) 7. Stwierdzenia dotyczące rozwoju sieci tramwajowej, które rzutować będą na zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy autobusowe są nieracjonalne. Rozwój przestrzenny miasta, a także rozbudowa przede wszystkim osiedli mieszkalnych na terenach peryferyjnych wymagać będzie rozwoju systemu transportu autobusowego - dowozowego do węzłów przesiadkowych. Ponadto ujęte w Planie Transportowym inwestycje związane z budową nowych linii tramwajowych nie będą w stanie kompleksowo obsłużyć nowych obszarów - np. mieszkańcy osiedla Nowy Dwór nadal będą musieli wykorzystać autobus aby dojechać z okolic obecnej pętli autobusowej, stacji kolejowej Wrocław Nowy Dwór, ul. Rogowskiej do powstałej linii tramwajowej w ul. Strzegomskiej. Dynamicznie rozwijające się osiedla będą wymagały uruchomienia nowych linii komunikacyjnych, które będą w stanie obsłużyć zwiększone potoki pasażerskie - komunikacja autobusowa jest już niewydolna na takich osiedlach jak: Pracze Odrzańskie, Maślice, Stabłowice, Złotniki, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Jagodno. 8. Zastosowanie bagażników rowerowych wpłynie negatywnie na funkcjonowanie linii komunikacyjnych (opóźnienia wynikające z czasu, który poświęci kierowca na montaż roweru na bagażniku czy też wymóg dodatkowych kwalifikacji kierowców w przypadku zastosowania bagażników w formie przyczepy - prawo jazdy kat. D + E). 9. Standardy obsługi związane z konstrukcją i wyposażeniem pojazdów - obecnie miasto Wrocław posiada w 100% autobusów niskopodłogowych, wskaźnik 25% udział tramwajów niskopodłogowych do 2022 roku jest zbyt niskim wskaźnikiem, ponieważ przy realizacji wspomnianych w Planie Transportowym wskaźnik ten będzie zdecydowanie wyższy. 10. Ze względu na dalszy rozwój technologii związanym z zastosowaniem		nie potwierdza obaw o korkowanie się dojazdu do nowego mostu. Ad 5. To określenie użyte jest dla wskazania ważności inwestycji, czyli konieczności koncentracji zarządzających na tym właśnie zadaniu. Nie można takim oznaczeniem określać wielu projektów. Ad 6. W istocie, polskie przepisy wymagają zmiany i to jest część przedsięwzięcia. Wzorem Niemiec można założyć, że zmiana przepisów jest dość prosta. Waga pojazdu nie jest kluczowa, chodzi o drogę hamowania, a lekki pojazd z natury ma krótką drogę hamowania. Ad 7. Nie podano na czym polega „irracjonalność” stwierdzenia dotyczącego rozwoju sieci tramwajowej, która ma rzutować na zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy autobusowe”. Nie jest racjonalne wprowadzanie nowej usługi tramwajowej i pozostawianie tam obsługi autobusowej – obie staną się nierentowne. Czym innym są lokalne linie autobusowe, służące dowozom na krótkie odległości, zwłaszcza na terenach nowych inwestycji. To oczywiście pozostaną, a nawet zostaną rozwinięte, dzięki zmniejszeniu zaangażowania w rejonach nowych linii tramwajowych. Podane lokalizacje są m. in. potencjalnym terenem takich zmian. Ad 8. Takie wyposażenie powinno być wykorzystywane tylko na liniach rekreacyjnych, tam gdzie ta strata czasu nie będzie stanowiła problemu ze względu na	

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	alternatywnych źródeł zasilania pojazdów komunikacji miejskiej (autobusów), a także dalszej zawodności (brak współmiernych korzyści w stosunku do poniesionych kosztów) systemów hybrydowych, a także autobusów w pełni elektrycznych korzystniejszym rozwiązaniem byłoby określenie wskaźnika (%) autobusów niskoemisyjnych - większa elastyczność dla MPK Wrocław. 11. Plan transportowy nie uwzględnia żadnych konkretnych rozwiązań dotyczących dopasowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Pominęto całkowicie problem nowych osiedli, które cierpią na brak dostępu do transportu zbiorowego. Całość planu dotyczy w głównej mierze centralnej części miasta i sztandarowych projektów, które skierowane są wyłącznie do ograniczonej grupy mieszkańców		wygodę pasażerów przewożących rowery. Ad 9. Autobusy niskopodłogowe stanowią około 95% używanego taboru, licząc razem z pojazdami podmiejskimi. Dla tramwajów wskaźnik zostanie podniesiony tak, że wszystkie nowe zakupy będą dotyczyły takich pojazdów. Ad 10. Przyjęto, że całość zakupów będzie dotyczyła pojazdów niskoemisyjnych (EURO 6), co podniesie wskaźnik. Ad 11. PT określa kierunki rozwoju również do nowych osiedli zarówno w horyzoncie Planu 2022 jak i dla dalszych działań.	
129	Nawiązując do uchwały Rada Osiedla Krzyki – Partynice, która na swojej XXXVI sesji w dniu 12 kwietnia 2016 r. m.in. przyjęła uchwałę w sprawie uwzględnienia w tzw. Planie Transportowym Wrocławia linii tramwajowej na Partynice i Ołtaszyn pragnę dodać, że tylko rozwiązanie wielokierunkowe, może poprawić sytuację komunikacyjną na południu Wrocławia. Propozycja budowy linii tramwajowej jest więc jedną z wielu, które razem mogłyby poprawić sytuację komunikacyjną. Obok niej bowiem należy uwzględnić dokończenie budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, jej odcinka południowego, budowę przystanków kolei aglomeracyjnej oraz ścieżek rowerowych. WNISOKUJĘ O: 1. Budowę linii tramwajowej prowadzącej na osiedle Partynice z pętlą tramwajową zlokalizowaną na terenie byłej jednostki wojskowej przy ul. Zwycięskiej (patrz mapka); 2. Budowę linii tramwajowej na osiedle Ołtaszyn i Partynice w okolicy ul. Obrońców Poczty Gdańskiej (patrz mapka) 3. Uwzględnienie w planie rozwoju kolei aglomeracyjnej, miejskiej powstanie przystanku na Partynicach w okolicach ul. Ołtaszyńskiej; 4. budowę ścieżek rowerowych komunikujących osiedle Krzyki - Partynice z miejscowościami podwrocławskimi: (poprzez ul. Ołtaszyńską z wsią Wysoka, poprzez ul. Gen. Kutrzeby)	Propozycja nowych linii tramwajowych w rejonie osiedli Partynice - Ołtaszyn	Plan Generalny rozwoju transportu szynowego zawiera podobne propozycje, jako okres po obecnej perspektywie, co pokazuje poniższy rysunek (czerwone linie planowane). Sprawa wymaga konsultacji między Urzędem Miejskim a radą osiedla. Obszar ten jest także w strefie oddziaływania potencjalnej linii kolei aglomeracyjnej (zielona linia)., a jednocześnie wchodzi do realizacji budowa linii tramwajowej na Ołtaszyn.	Do rozpatrzenia w ramach działalności zarządczej Wydziału Transportu a częściowo zaakceptowany

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
				
130	W dniu 15 kwietnia uczestniczyłam w konsultacjach społecznych ,podniosłam tam problem dojazdu mieszkańców miejscowości ościennych do Wrocławia. Mówimy tu o południowej części Wilczyc i wsi Kiełczówek. Zależy nam na utworzeniu linii autobusowej poruszającej się ul. Wilczycką do ul. Strachocińskiej i dalej Sępólna. Tam można by utworzyć parking park&drive,co dobrze wpisywałoby się w całościowy plan transportu zbiorowego dla naszej aglomeracji. W załączeniu podpisy naszych mieszkańców.	Wniosek do planowania układu linii autobusowych	Uwaga odnosi się do bieżącego planowania układu linii autobusowych, co nie wchodzi w zakres PT.	Uwaga do działań zarządczych Wydziału Transportu
131	Tramwaj na Jagodno wraz z parkingiem dla mieszkańców, którzy chcą dojeżdżać do centrum miasta z Siechnic, Strzelina, Sw. Katarzyny itd. Droga jest zawsze zakorkowana, a tramwaj jest ekologiczny, ograniczy wjazd aut do centrum, nie będzie stał w korkach. Korzystać z niego będą nie tylko mieszkańcy Jagodna!	Uwaga dot. linii tramwajowej do jagodna	Linia na Jagodno wchodzi do działań po 2022 w ramach przyszłych działań rozwoju sieci	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
132	Tramwaj na Jagodno jest niezbędny. Koszt tej inwestycji jest na prawdę niewielki biorąc pod uwagę fakt iż Buforowa zostanie przebudowana już "teraz" z uwzględnieniem tramwaju w przyszłości więc po co to odwlekać. Koszt tramwaju na Jagodno w tych warunkach jest inwestycją o kilka rzędów mniejszą jak ten na	Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla .	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	Nowy Dwór czy Psie Pole.			przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
133	Jeżeli Rada Miasta Wrocławia nie zgadza się z pomysłem budowy linii tramwajowej, może chociaż rozważy wydzielenie pasa dla autobusów ? Nic nie dadzą nawet 4 dodatkowe pasy ruchu, ponieważ zator będzie zaczynał się już na światłach z ulicą Konduktorską. Nikt nie przesiądzie się z auta na transport publiczny bez widocznych korzyści wynikających z zaoszczędzenia czasu. Bez pasa dla autobusów, przebudowa ulicy Buforowej nie ma najmniejszego sensu.	Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla. Sugestia „tymczasowego” pasa autobusowego warta rozważenia	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
134	<u>Czy sytuację na drogach poprawiłaby kompletna przebudowa trasy, tak aby w każdą stronę były co najmniej po dwa pasy?</u> Na początku tak - mieszkańcy Jagodna przez chwilę odczuliby ulgę. Jednak po niedługim czasie ruch na tej trasie zwiększy się, a korki, choć częściowo znikną z Jagodna, pojawią się bliżej centrum. Ponadto trasa ta będzie przenosić ruch z Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, co przyczyni się do wzrostu liczby samochodów. Rezultatem będzie spowolnienie ruchu w tym rejonie miasta. Najlepszym rozwiązaniem dla tego niemal 15000 osiedla byłaby budowa torowiska tramwajowego ? powinno być ono zaprojektowane i wybudowane w ramach tej inwestycji (jako pas autobusowo-tramwajowy). Dzięki temu powstałaby wydzielona trasa dla komunikacji zbiorowej, której użytkownicy mogliby szybciej i sprawniej dojeżdżać do miasta. Torowisko powinno zostać zakończone pętlą połączoną z parkingiem Park and Ride oraz możliwością przesiadki na autobus. Węzeł ten powinien być zlokalizowany możliwie blisko granic miasta ? np. w okolicach ul. Kiepur. W rezultacie część kierowców kierowałoby się na parking, a stamtąd mogliby dojeżdżać do centrum szybkim tramwajem. Przy wykorzystaniu dofinansowania z Unii Europejskiej całkowity koszt budowy prawdopodobnie byłby podobny do planowanych aktualnie środków, a oprócz remontu drogi mieszkańcy otrzymaliby także sprawny transport publiczny. Korzyści? Ogromne! Nowi mieszkańcy nie byłiby skazani na HardKorek oraz ograniczony zostałby napływ samochodów od tej strony miasta.	Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla. Obawy o przeciążenie ruchem samochodowym przebudowywanej ul. Buforowej uzasadniona. Sugestia wyprzedzającego wykonania torowiska tramwajowo – autobusowego interesująca, do rozważenia.	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu. Wersja z pasem tramwajowo – autobusowym do rozważenia na etapie studialnym.
135	Przedłużenie linii tramwajowej do Jagodna.	Uwaga dot. linii tramwajowej do	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej	Projekt przebudowy ul.

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
		Jagodna	kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla.	Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
136	Przedłużenie linii tramwajowej do Jagodna. Tramwaj zdecydowanie usprawniłby komunikację w tej części miasta. Obecnie powstają tam kolejne inwestycje,; przybywa ludzi i samochodów. Tramwaj pozwoliłby na szybkie przemieszczanie się do innych części miasta. Poza tym byłaby to cenne inicjatywa proekologiczna (zmniejszenie smogu w mieście). Część osób na pewno wybrałaby tramwaj zamiast samochodu.	Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla.	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
137	Tramwaj na Jagodno jest od lat jednym z najdynamiczniej rozwijających się obszarów mieszkalnych Wrocławia. Obecna liczba mieszkańców oraz prognozowany jej dalszy wzrost idący za coraz to kolejnymi inwestycjami mieszkaniowymi powodują, że przedłużenie linii tramwajowej do Jagodna jest inwestycją zasługującą na priorytet. I to priorytet w wielowymiarowym aspekcie: ochrony środowiska, poprawy komunikacji na terenie całego Wrocławia (mniej samochodów z Jagodna) oraz poprawa jakości życia obecnych jak i przyszłych mieszkańców Jagodna, czyli Wrocławia.	Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla.	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
138	Witam ja przesyłam pomysł ogólnie dotyczący nowego przystanku Jagodno. chodzi o nowy przystanek,- przystanków,(choćby przystanki tymczasowe) który mógłby i powinien być przy nowym osiedlu 2 części Czterech Pór Roku, przy nowej ul Kajdasza i po drugiej stronie oczywiście. Przystanek w mojej opinii jest tam niezbędny ,gdyż nie ma pobocza , do przystanku kawałek, jest niebezpiecznie , nie ma na razie oświetlenia na Buforowej i nie wyobrażam sobie dojścia na dziś do przystanku zwłaszcza wieczorem.	Uwaga dot. przystanku w rejonie Jagodna	Uwaga nie dotyczy PT	Wniosek do rozpatrzenia w ramach działań zarządczych.
139	Zbyt mały priorytet tej inwestycji. Dodatkowo do czasu wybudowania linii tramwajowej przydałoby się zadbać o przystanek autobusowy dla nowo powstałych osiedli na wysokości ul. Kajdasza.	Uwaga dot. przystanku w rejonie Jagodna	Uwaga nie dotyczy PT	Wniosek do rozpatrzenia w ramach działań zarządczych.
140	Poprawa komunikacji na ulicy Buforowej. Rozwiązania: 1) Tramwaj 2) Buspas Dane	Uwaga dot. linii	Budowa ulicy Buforowej i linii do Jagodna	Projekt

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	o mieszkańcach podawane przez Urząd Miasta opierają się o liczbę zameldowanych mieszkańców. A jak wiadomo wielu mieszkańców nie jest tam zameldowanych (zarówno z innych miast jak samego Wrocławia, którzy dalej są zameldowani w innym miejscu, np. mieszkanie rodziców, wcześniejsze mieszkanie). Obecnie budowane są 4 kolejne osiedla: - Nowa część Archicom; - Obok starego Archicomu buduje Murapol (Druga Toscania); - Triada zaczęła przy Biedronce; - jeszcze kontynuuje budowę LC Corp; - powstaje też sporo szeregowców będącymi mieszkaniami (parter i piętro to osobne mieszkania). Z tego powodu liczba mieszkańców w ciągu 2 lat wzrośnie o połowę.	tramwajowej do Jagodna	jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla.	przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
141	Tramwaj na Jagodno z dużym parkingiem przy pętli - w tej chwili jest non stop korek na wjeździe na buforowej i na wyjeździe na bardzkiej bo dużo ludzi dojeżdża do pracy spoza Wrocławia. Rozładowałoby to korki, i mniej aut w ogóle wjeżdżałoby do miasta bo wiele osób przesiadłoby się na tramwaj który nie stoi w korkach. wniosek - mniej zanieczyszczone powietrze...	Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla.	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
142	Marzy mi się tramwaj na Jagodno, ale aż za Osiedle "Cztery pory roku ".Jest ekologiczny, szybki, Przy pętli duży , bezpłatny parking (lub ok. 100 zł / miesiąc - na utrzymanie parkingu). Jagodno to sypialnia Wrocławia, a trzeba zdążyć do pracy, z pracy szybko odebrać dzieci z przedszkola. Potem wrócić czasami z dziećmi do Śródmieścia i "pokazać im świat". Tramwaj na Jagodno byłby bardzo prorodzinny. Na Jagodnie mieszkają dwie moje wnuczki !!!	Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla. Sugestia „tymczasowego” pasa autobusowego warta rozważenia	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
143	Przebudowa ulicy Zwycięskiej (po 2 pasy) z racji ogromnego rozwoju budownictwa wielomieszkaniowego w tej okolicy. Według firmy Deloitte jest to najbardziej zakorkowana ulica w Polsce. Taka informacja nie świadczy dobrze o Wrocławiu. Dodatkowo w celu zmniejszenia natężenia ruchu można wyremontować ulicę Orawską.	Wniosek o remonty dróg	Wniosek nie dotyczy PT	Wniosek nie dotyczy PT. Do przekazania do ZDiUM
144	W ostatnim roku rozwój mieszkaniowy dzielnicy Jagodno wyraźnie przyspieszył. Obecnie budowane są co najmniej trzy duże osiedla - Nowa Toskania (268 mieszkań), Cztery Pory Roku (ponad 400 mieszkań), Nowe Jagodno (275 mieszkań). Już dziś trzeba myśleć o efektywnej komunikacji zbiorowej zachęcającej	Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna	Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla.	Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	mieszkańców do pozostawienia samochodów na parkingach. Priorytetem powinien być oczywiście tramwaj z modelowym rozwiązaniem Park & Ride zlokalizowanym przy granicy miasta. Planowana przebudowa ul. Buforowej daje wyśmienitą okazję, aby jednocześnie przygotować niezbędną infrastrukturę z myślą o przyszłej linii tramwajowej. Druga sprawa to wydzielenie pasa autobusowego na nowej drodze. Bez niego autobusy utkną w tych samych korkach co samochody, a to nikogo nie zmotywuje do wyboru MPK. Najlepszym rozwiązaniem byłby współdzielony pas autobusowo-tramwajowy. Ostatnia sprawa jako rozwiązanie tymczasowe do czasu zakończenia przebudowy - zwiększenie liczby przystanków wzdłuż ul. Buforowej. Aby umożliwić mieszkańcom nowo powstających osiedli korzystanie z usług MPK należało by umożliwić im również bezpieczne dojście do przystanku. W chwili obecnej dojście z ul. Kajdasza do przystanku Jagodno lub Lamowice wymaga pokonania kilkuset metrów wzdłuż ruchliwej i niebezpiecznej ul. Buforowej nieposiadającej jakiegokolwiek pobocza, nie mówiąc o chodniku.			przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu.
145	Chciałbym zaproponować zwiększenie częstotliwości przystanków autobusowych na ulicy Buforowej oraz zaproponować jeden w miejscu nowego osiedla Cztery Pory Roku w którym ma być docelowo 450 mieszkań. Argumentacja jest następująca: ulica Buforowa nie posiada poboczy i poruszanie się nią (np. w drodze na przystanek) jest bardzo niebezpieczne. Najbliższy przystanek z Nowego CPR byłby oddalony o dobrych kilkaset metrów, stąd propozycja stworzenia takowego (nawet na żądanie) na osiedlu Nowe Cztery Pory Roku.	Uwaga dot. przystanku w rejonie Jagodna	Uwaga nie dotyczy PT	Wniosek do rozpatrzenia w ramach działań zarządczych.
146	Moja uwaga dotyczy ścieżki rowerowej na ulicy Strzegomskiej na odcinku przejazd kolejowy wiadukty przed Nowym Dworem. Budowa linii tramwajowej na Nowy Dwór pociągnie za sobą za pewne przebudowanie obecnego chodnika/ścieżki przy tej ulicy. Chciałbym aby ta wielka inwestycja pociągnęła również budowę równoległe ścieżki rowerowej na całym nowym odcinku tramwajowym aż po dworzec świebodzi - jest to trasa nie zwykle uczęszczana o dużym znaczeniu dla rowerzystów.	Uwaga dot. przystanku w rejonie Jagodna	Uwaga nie dotyczy PT	Wniosek do rozpatrzenia w ramach działań zarządczych.
147	Uważam, że w planie transportowym zabrakło kolei aglomeracyjnej. W ramach budowy kolei aglomeracyjnej - miasto w ramach ZIT WrOF planuje udział w inwestycji polegający tylko na budowie parkingów P&R, B&R / dróg dojazdowych do dworców / przystanków. Udział finansowy miasta w całym przedsięwzięciu należy określić jako wyjątkowo skromny. Zakup samego taboru do	Wniosek w sprawie kolei aglomeracyjnej	Uwaga o „skromnym udziale” nie wydaje się być zasadna. Miasto realizuje swoje zadanie (lokalny transport zbiorowy), zaś województwo ma zadanie regionalnych przewozów kolejowych, czyli wszystko jest	Wyjaśnienie jak obok

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	obsługi linii to ogromny wydatek dla samorządu województwa. Wrocław powinien rozważyć zbliżenie się do modelu Trójmiejskiej SKM, która jest doskonałym przykładem współpracy i wspólnych korzyści.		zgodnie z regułami. Dodatkowo miasto deklaruje dofinansowywanie kosztów operacyjnych w podróżach w granicach miasta (tak to jest w obecnym porozumieniu) z jednoczesną gotowością na szersze wsparcie.	
148	Szanowny Panie Prezydencie, przedstawiony plan transportowy zamówiony przez Wrocław spotkał się z ogromną krytyką ze strony zainteresowanych mieszkańców Wrocławia. Władze miasta opamiętały się, że coś takiego jak ?Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia? jest niezbędny do tego, aby uzyskać dotacje unijne na rozwój miejskiej infrastruktury. Ba! Jestem przekonana, że władze miasta uchwalą ten plan ze wszystkimi niedociągnięciami, błędami i absurdami podkreślanymi przez działaczy miejskich oraz opozycyjnych polityków. W moim przekonaniu powinniśmy iść śladami takich miast jak Gdańsk, Poznań, Kraków, które o wiele więcej środków przeznaczają na komunikację miejską niż Wrocław. Omawiany plan transportowy dla Wrocławia słusznie zakłada zwiększenie taboru tramwajowego. Niestety kosztem linii autobusowych. Czyli planuje się, aby komunikacja zbiorowa we Wrocławiu była tak samo niedofinansowana jak jest obecnie. Przecież zamiast zmniejszać liczbę wozokilometrów autobusów, można zaplanować międzdyzielnicowe linie autobusowe, tak aby mieszkańcy chcąc przemieścić się z punktu A do B nie musieli przejeżdżać przez zakorkowane centrum miasta. (...) Rozbudowa taboru tramwajowego musi wiązać się z wybudowaniem nowych zajezdni tramwajowych, o których w planie transportowym mowy nie ma. Gdzie będziemy te tramwaje trzymać? Nowy Dwór, Muchobór, Jagodno, Psie Pole. Wrocław potrzebuje nowych linii tramwajowych, a nie uwzględnionego w planie transportowym metra. Przecież oczywiste jest, że nie będzie nawet przymiarki do budowy metra we Wrocławiu. Mimo zbyt niskiej frekwencji wrocławianie w referendum pomysł ten odrzucili. Prezydent obiecał uszanować ich decyzję... Wszystkie uwagi udostępniam w załączniku.	Ogólna refleksja dotycząca PT	Zmniejszenie pracy przewozowej autobusów mogłoby nastąpić głównie w śródmieściu, a nie na osiedlach peryferyjnych. W obecnie opracowanych wersjach podniesiono nieco limit finansowy i w nowej wersji praca przewozowa autobusów zostanie utrzymana na poziomie zbliżonym do obecnego, przy wzroście dla tramwajów (co jest zrozumiałe w związku z nowymi liniami).	<u>Wniosek o utrzymaniu pracy przewozowej autobusów został spełniony, przy wzroście dla tramwajów.</u>
149 - 162	1. Proponuje się dodanie w Planie zapisów dot.: a. zwiększenia integracji miejskiego systemu transportu zbiorowego z transportem zbiorowym w całej aglomeracji oraz wzmocnienia roli transportu kolejowego na	Uwagi szczegółowe dotyczące	Ad.1 a. – takie zapisy są w tekście co do integracji, natomiast rola transportu kolejowego dla miasta nigdy nie będzie	Uwagi są szczegółowe, ale w większości

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	teren miasta oraz terenach podmiejskich, b. obowiązku koordynacji rozwoju transportu z rozwojem zabudowy z uwagi na wysokie koszty funkcjonowania transportu oraz ograniczenie negatywnych skutków związanych z występowaniem niskiej emisji. 2. Plan powinien uwzględniać konieczność lokowania parkingów P&R przy wszystkich wjazdach do Wrocławia umożliwiających przejęcie części ruchu indywidualnego oraz zwiększenia ilości zintegrowanych węzłów przesiadkowych. 3. Proponuję się, aby Plan określał pracę przewozową na poszczególnych liniach komunikacji zbiorowej 4. Brak odniesienia się w Planie do opracowania pn.: Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym 5. Sugeruje się wykorzystanie w Planie analiz przeprowadzonych w ramach Studium spójności funkcjonalnej we WrOF ze szczególnym uwzględnieniem zapisów dot. Wytycznych do planu transportowego dla WrOF 6. Nie podano więzby ruchu dla miasta. 7. Nie uwzględnienie wszystkich przewidzianych w SUIKZP inwestycji w infrastrukturę tramwajową nawet jako długofalowej perspektywy 8. Sugeruje się ujednolicenie nazw przedsięwzięć zgodnie z projektem Strategii ZIT WrOF: a. Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF, b. Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny, c. Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór, d. Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny. 9. Sugeruję się doprecyzowanie obecnego zapisu z Budowa drogi Bielany – Łany – Długołęka (wschodnia obwodnica Wrocławia, odciążenie układu drogowego śródmieścia, droga wojewódzka) na: Dokończenie budowy łącznika Aglomeracyjnego A4 – S8 poprzez: Budowę drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa) oraz Budowę drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98. 10. Brak uwzględnienia w Planie części inwestycji wskazanych do realizacji w	spójności PT z dokumentami WrOF oraz kilka uwag do samego tekstu.	zasadnicza, a wzmocnienie jej nie jest zależne od samorządu miasta, więc do czasu ustalenia zasad i programu współpracy z samorządem województwa i PKP PLK nie można takie zapisu wprowadzić. Ad 1 b, - to nie jest zadanie PT Ad 2. Koncepcja miasta nie przewiduje takiej zasady, ponieważ może się okazać niegospodarna (parkingi będą puste, co ma miejsce w wielu miastach, także polskich). Wybierane są te wloty, gdzie popyt na taką usługę rokuje na racjonalne wykorzystanie parkingów. Obecnie trwają prace planistyczne w tej mierze. Ad 3. Nie jest to realne. Zmienność układu linii i wykonywanych prac przewozowych wyklucza takie ustalenia. Analizy oczywiście biorą to pod uwagę, ale zapisanie tego w prawie lokalnym nie jest racjonalne. Ad 4. Nie jest to niezbędne, ponieważ to studium obejmuje zagadnienia nie mające związku z tematyką PT, jako dokumentu dotyczącego organizacji transport publicznego. Ad 5. Charakter planu WRoF jest nieco inny niż miasta Wrocławia. Ar. 6 PT nie jest pracą studialną, tylko prawem lokalnym. Takie materiały nie są niezbędne. Ad 7. SUIKZP nie jest planem inwestycyjnym, tylko określeniem możliwości i warunków realizacyjnych (lokalizacji). Plan jest dokumentem	rozmijają się z intencjami i możliwościami miasta. Do rozważenia w działaniach wdrożeniowych

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	ramach ZIT WrOF: Lista podstawowa: a. Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu -Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2017 b. Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu - Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2019 Lista rezerwowa: c. Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu - Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2019 d. Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu - Planowany termin zakończenia robót budowlanych II kw. 2017 11. Sugeruję się doprecyzowanie obecnego zapisu Poz. 2 Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98 - Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2019 Poz. 3 Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa) -- Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2020 12. Sugeruję się doprecyzowanie obecnego zapisu: a. Poz. 4 Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego lwiny. b. Poz. 5 Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF 13. Brak ujęcia w Planie inwestycji pn.: Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto przewidzianej do realizacji w ramach RPO WD na lata 2014 – 2020 14. Brak spójności Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia w zakresie Sieci publicznego transportu zbiorowego na rok 2022 oraz Schematu funkcjonalnego planowanej sieci dla 2022 r. z rozwiązaniami przyjętymi w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.		operacyjnym, rozstrzygającym w horyzoncie średnioterminowym kwestie organizacji systemu transportu zbiorowego. Podobnie jak WPI nie zawiera całości ustaleń SUIKZP. Ad 8 Uwaga ma zastosowanie w poz. A, inne pozycje nie mają istotnego znaczenia dla PT, więc użycie skrótowych nazw, lecz jasno mówiących o zakresie robót jest wystarczające dla PT. Ad 9. Wspomniana droga nie ma zasadniczego znaczenia dla PT, więc podawanie szczegółów formalnych nazw zadań nie jest niezbędne. Ad 10. PT nie musi uwzględniać wszystkich inwestycji drogowych – wybrano tylko te, które warunkują rozwój transportu zbiorowego. Ad 11 i 12 Zostanie dostosowane Ad 13. Ta linia nie jest włączona do planowanej kolei aglomeracyjnej, więc nie będzie objęta PT. Ar 14. Oba schematy pokazują zasady kierunkowe i mogą w detalach odbiegać od SUIKZP. Nie stanowi to wady PT.	
163	Na linii kolejowej Wrocław - Ople brak przystanków osobowych na wysokości Selgrosu czy Praktikera. Można by było wysiadać na nich zamiast jechać na główny	Propozycje nowych	Przystanki i stacje planowane w systemie kolei aglomeracyjnej pokazano na rysunku	<u>Uwaga odrzucona</u> , ale przekazana do

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	i cofać się na ul. Krakowską/Traugutta. Z Psiego Pola jadąc na ul. Krakowską/Traugutta nie można skorzystać z pociągów, bo dostanie się na te ulice z Dworca Głównego jest kłopotliwe. To samo osoby dojeżdżające np. z Oławy, muszą dojechać do Dworca Głównego a następnie cofnąć się w kierunku Krakowskiej/Traugutta.	lokalizacji przystanków kolejowych	Planszy Zbiorczej. Te propozycje, jak w uwadze, nie są przewidziane na obecnym etapie prac.	zespołu ds. kolei aglomeracyjnej.
	Dokument przeniesiono do części III „Uwagi i wnioski instytucjonalne”			
	Dokument przeniesiono do części III „Uwagi i wnioski instytucjonalne”			
164	Szanowni Państwo, Jako mieszkanka Grabiszynka chciałabym poznać zamiary miasta wobec naszego osiedla, ponieważ odnoszę wrażenie, że w wielu aspektach interes mieszkańców nie jest brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji dotyczących również transportu. Proszę o odpowiedź na kilka pytań: 1. Jakie linie autobusowe będą kończyć bieg na przyszłej pętli autobusowej u wylotu ul. Odkrywców i w jakie części miasta będą docierać? 2. Czy zostanie zlikwidowana pętla autobusowa przy al. Piastów? 3. Czy zwiększy się częstotliwość kursowania autobusu 119? 4. Czy plany przeprowadzenia linii tramwajowej na ul. Racławickiej jest realny i w jakim horyzoncie czasowym? 5. Czy planuje się włączenie w pełni do ruchu drogi (obecnie droga wewnętrzna) mającej przebieg wzdłuż nasypu kolejowego między al. Hallera (przy Ogrodach Hallera) a ul. Racławicką? 6. Dlaczego miasto zmusza mieszkańców do partycypacji w budowie dróg dojazdowych, zamiast budować je we własnym zakresie ze środków, które czerpie między innymi ze sprzedaży okolicznych działek budowlanych tym samym nie wykonując swoich obowiązków (przypadek ul. Blacharskiej)? 7. Dlaczego miasto dyskryminuje część mieszkańców kierując cały ruch kołowy tylko ulicami w sąsiedztwie ich nieruchomości, a faworyzuje innych zamykając wyloty ulic i stwarza w ten sposób sytuację, w której ulica staje się użyteczna tylko dla nich? Taka sytuacja ma miejsce na Grabiszynku: WIM zamknął wylot ul. Lakierniczej i Stolarskiej, czyniąc je drogami quasi-prywatnymi, natomiast cały ruch między Racławicką a Hallera skierował na ulicę w najgorszym stanie technicznym - na ul. Blacharską? 8. W jaki sposób zostanie rozwiązany transport dzieci do szkoły Fundacji Edukacji Międzynarodowej? Czy wobec zagrożenia zakorkowania ul. Racławickiej przez dojeżdżających do szkoły oraz wobec możliwości radykalnego zwiększenia ruchu na okolicznych ulicach klasy dojazdowej nie należałoby zastosować obligatoryjnie transportu zbiorowego dla uczniów?	Oczekiwanie szczegółowych informacji dotyczących obsługi okolicy zamieszkania wnioskodawcy	Nie dotyczy PT	Do przekazania w ramach działalności zarządzania bieżącego
165	Określenie planowanej sieci komunikacyjnej powinno zostać inaczej sformułowane	Uwagi do formy	Propozycja zapisu o charakterze ogólnym	<u>Uwaga</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	w ślad za zapisami art. 4 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego: "część tekstowa planu transportowego może określać obszar, na którym jest planowane realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej". W związku z czym z punktu widzenia konieczności posiadania elastyczności w kształtowaniu i zarządzaniu siecią komunikacyjną korzystniej będzie zastosować następujący zapis: "Wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planowane jest na obszarze Gminy Wrocław oraz gmin, z którymi Gmina Wrocław będzie posiadała porozumienia międzygminne na wspólną organizację publicznego transportu zbiorowego". Nadmienię, iż zgodnie z powyższym Rozporządzeniem dla przewozów będących komunikacją miejską tworzenie części graficznej z planowaną siecią komunikacyjną nie jest planowane (załącznik z planowaną siecią dla ostrożności lepiej nazwać w inny sposób).	dokumentu	zaakceptowana. Co do załącznika graficznego to dla potrzeb prezentacyjnych PT niezbędne jest pokazanie mapy układu sieci. Użyta nazwa jest właśnie – jak sugerują wnioskodawcy – sformułowana inaczej (Plansza zbiorcza).	<u>uwzględniona</u>
166	Zapis mówiący o wykonywaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez MPK Wrocław (w dokumencie mającym być aktem prawa miejscowego powinno podawać się pełne nazwy spółek) może w przyszłości utrudnić planowanie i zarządzanie siecią, jeśli doszłoby do wyboru innego operatora niż MPK na liniach wewnątrz miejskich. Treść akapitu nie obejmuje linii, które nie obsługuje MPK i nie są zamawiane dla gmin ościennych - czyli linii 117,123 i 308, które są organizowane dla realizacji potrzeb przewozowych Wrocławian.	Uwagi do formy dokumentu	Uwaga uzasadniona	<u>Uwaga</u> <u>uwzględniona</u>
167	Proponuję usunąć dopisek "wartości w milionach", bo oznacza, że aglomeracja wrocławska będzie liczyć ok. 800 miliardów mieszkańców	Uwagi do formy dokumentu	Uwaga uzasadniona	<u>Uwaga</u> <u>uwzględniona</u>
168	Jeżeli miasto ma ograniczać ruch samochodowy w centrum i do centrum, to w zamian powinno ułatwiać ruch wokół centrum. Temu powinny służyć obwodnice, tak śródmiejska, jak i staromiejska. Obwodnica Śródmiejska obwodzi tylko ten lepszy Wrocław i urzędnicy nie mają zamiaru jej domykać. Idea Obwodnicy Staromiejskiej skurczyła się i zanikła. Że brak pieniędzy - wiadomo, jednak należy wyraźnie napisać, że bez tras obwodowych ruch zawsze będzie musiał przecinać centrum.	Uwaga co do określenia typu układu drogowego wmieście	Układ drogowy Wrocławia jest w zasadzie nieregularny, z układem promienisto – obwodnicowym tylko w obrębie starego miasta. SUIKZP definiuje sieć uliczną bez obwodnicy staromiejskiej, i słusznie, bo nie jest to obszar gdzie obwodnica jest potrzebna (ruch powinien być „wypychany” od centrum na zewnątrz).	<u>Uwaga nie jest</u> <u>przyjęta</u>
169	Proponuję usunąć znaki wartości ujemnych z kolumny dopłata, bo teoretycznie oznaczają one zysk na działalności przewozowej w sektorze komunikacji miejskiej.	Korekta tekstu	Uwaga słuszna, dziękujemy	<u>Uwaga</u> <u>uwzględniona</u>
170	1. Uprzejmie proszę o podanie definicji, wybranych miejsc występowania oraz	Uwagi	Ad 1. Zmieniono zapis na pojęcie tramwaju	<u>Uwaga częściowo</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	przykładowych modeli taboru "lekkiego tramwaju". 2. Tabela 3 s. 57 - Autorzy Planu na konsultacjach 16.03 stwierdzili, że w tabeli tej niektóre dane są błędne i zostanie ona poprawiona. Pomimo upływu 6 tygodni taka korekta nie została podana do publicznej wiadomości. Proszę zatem na przykładzie korytarza 6 (Kazimierza Wielkiego) o: - wskazanie, jak (skąd dokąd) zmierzono długość ulicy - podana wartość to 1,6km - upublicznienie wzoru matematycznego, na podstawie którego uzyskano w roku bazowym czas przejazdu samochodem 6,4 min przy prędkości 15km/h, a dla roku prognozy czas przejazdu 8,14 min przy prędkości 5,9km/h, - ujawnienie danych źródłowych (protokołu pomiaru lub analogicznego dokumentu), na podstawie którego określono autobusowy potok pasażerski w roku 2013 na 1680 pasażerów na godzinę, - wskazanie szczegółowego algorytmu prognostycznego, na podstawie którego potok miarodajny w tramwajach w ciągu 6 lat ma się zwiększyć niemal trzykrotnie, zaś w autobusach ponad 2,5-krotnie. Wielkość potoku w 2022 oznacza 25 całkowicie wypełnionych autobusów przegubowych w godzinie, przy dzisiejszych 7 kursach. Proszę o skomentowanie tego faktu w świetle zapisanego w innym miejscu Planu zamiaru zmniejszenia pracy przewozowej autobusów.	szczegółowe do różnych zapisów	jako środka „lekkiego” Ad 2. Tabela 3 jest zmieniona i poprawiona, uwaga stała się bezprzedmiotowa. Dane do tabeli pochodzą głównie z modelu cyfrowego w programie VISUM (źródła danych opisano w tabeli) Zmiana potoków ruchu wynika z zasadniczej zmiany organizacji transportu w centrum – uspokojenie ruchu samochodowego powoduje, że transport zbiorowy przyciąga znaczne potoki pasażerów, co jest celem PT.	<u>przyjęta, zmiana tekstu czyni część uwagi bezprzedmiotową</u>
171	Proponuję usunąć znaki wartości ujemnych z kolumny dopłata, bo teoretycznie oznaczają one zysk na działalności przewozowej w sektorze komunikacji miejskiej	Korekta tekstu	Uwaga uwzględniona	<u>Uwaga uwzględniona</u>
172	Proponuję podmienić wykres, gdyż jest bardzo nieczytelny.	Korekta tekstu	Uwaga uwzględniona	<u>Uwaga uwzględniona</u>
173	Proponuję przeczytać od deski do deski 3 razy cały dokument, aby wyeliminować literówki typu "tabor MPK liczy 225 podciągów tramwajowych".	Korekta tekstu	Uwaga uwzględniona	<u>Uwaga uwzględniona</u>
	Dokument przeniesiono do części III „Uwagi i wnioski instytucjonalne”			
174	Proponuję dokonać następujących zmian w tabeli 11: - usunąć wiersz "Udział taboru z dostępem do Internetu [%]", który przy planowanym poziomie 0% w trakcji autobusowej i 5% dla trakcji tramwajowej nie jest ambitny; poza tym wraz z postępującym wzrostem liczby użytkowników telefonów komórkowych posiadających stały dostęp do Internetu, inwestowanie w WIFI w środkach komunikacji miejskiej nie jest już działaniem pożądanym i oczekiwanym przez pasażerów, - uwaga generalna - należy zastanowić się, czy nie należy napisać na początku akapitu wyjaśnienia, że podawane wartości należy traktować jako minimalne - 25% taboru tramwajowego z niską podłogą w 2022 r. w przeciwieństwie do innych polskich miast nie jest założeniem ambitnym (obecnie:	Korekty tekstu	Uwaga uwzględniona	<u>Uwagi uwzględnione</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	Warszawa 53% pociągów, Łódź 18% pociągów, Kraków 46% wagonów, Poznań 44% pociągów, Gdańsk 87%).			
175	Wartość minimalnego udziału liczby miejsc siedzących w pojazdach powinna być zweryfikowana i ewentualnie zmieniona - przykładowo w tramwajach podano 25% (jako stan obecny w 2013 r. i pożądaný w 2022 r.), podczas gdy wagony Skoda 19T posiadają 51 miejsc siedzących i 201 miejsc stojących, więc udział miejsc siedzących wynosi 20%. Udział taboru niskopodłogowego w 2022 r. w segmencie autobusowym można śmiało założyć na poziomie 100%, bo obecnie wszystkie pojazdy w KM są przynajmniej częściowo niskopodłogowe (nawet na liniach podmiejskich, gdzie również wybrane grupy pasażerów oczekują standardu w postaci niskiej podłogi).	Korekty tekstu	Uwagi częściowo uwzględnione	<u>Uwagi częściowo uwzględnione</u>
176	Tabele z oczekiwanymi maksymalnymi interwałami obsługi powinny zostać dopracowane: - częstotliwości dla centrum i szerokiego Śródmieścia na poziomie 5 minut w godz. 6-19 wymuszają zwiększenie częstotliwości kursowania nawet w trakcji tramwajowej, gdyż wiele ciągów jest obecnie obsługiwanych przez wiązki składające się z 2 linii, które dzięki dobrej synchronizacji kursują wspólnie co 6 minut w godzinach szczytu i co 7-8 w międzyszczytce (linie 9 i 17 na Sienkiewicza, linie 3 i 5 na Traugutta, linie 6 i 7 na Szewskiej, linie 2 i 10 na Szczytnickiej). Podwyższenie częstotliwości kursowania na wskazanych ciągach nie jest obecnie wskazane, więc jeśli zapisy planu zostaną wdrożone, to dopłata do utrzymania komunikacji miejskiej ulegnie nieracjonalnemu wzrostowi - rozproszona zabudowa Wrocławia wymaga doprecyzowania (co 20-30 minut), gdyż może ona obejmować swoim zasięgiem np. Opatowice (co 45-60 minut, podwyższenie częstotliwości do wymogów planu jest dyskusyjne) i Polanowice (obecny takt co 30 minut w szczycie popołudniowym jest stanowczo za niski).	Korekty tekstu	Uwagi częściowo uwzględnione	<u>Uwagi częściowo uwzględnione</u>
177	Brak jest wyraźnego zapisu w PLANIE, iż przyczyną nadmiernego ruchu pojazdów w centrum jest (oprócz braku dróg obwodowych) irracjonalne nagromadzenie obiektów o dużym znaczeniu w ścisłym centrum miasta. Przyczynia się do tego sam urząd miejski utrzymując i rozbudowując swoje obiekty niewiele wychodząc poza granice średniowiecznych murów miejskich, jak też udzielając zgody na powstawanie tam obiektów generujących duży ruch - tak w pojazdach prywatnych, jak i w transporcie publicznym. Miasto nadal ma całkiem proste narzędzie do przeciwdziałania temu zjawisku - opodatkowanie obiektów komercyjnych powinno zależeć od ich lokalizacji, tzn. najdrożej powinno być w centrum, by obiekty	Korekty tekstu	Bez względu na to kto będzie dysponentem budowli to będzie generator ruchu. Gęstość zabudowy w centrum Wrocławia nie jest szczególnie wysoka, więc nie ma co narzekać, że centrum generuje ruch osób. Zadaniem Miasta jest zapewnienie transportu, w tym przypadku publicznego i z tym PT musi się uporać. Co do opodatkowania to polski system	<u>Uwaga nie została zaakceptowana</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	handlowe, usługowe, finansowe, produkcyjne chętniej lokowały się w oddaleniu od centrum, co sprzyjałoby równomiernemu rozwojowi tkanki miejskiej i zrównoważeniu ruchu kołowego.		podatku od nieruchomości jest anachroniczny, ale też i bardzo sztywny i propozycje z uwagi nie mogą być spełnione.	
178	Idea kolejki aglomeracyjnej w zapisach PLANU jest niewystarczająco doceniona. Przy okazji dyskusji o PLANIE i opisywanej konieczności przeorganizowania transportu publicznego należy zauważyć, że to właśnie kolej daje największe szanse poprawnego działania w systemie przesiadkowym. Proste technicznie wydaje się uruchomienie linii obwodowej kolejki aglomeracyjnej (Główny-Nadodrze-Sołtysowice-Kowale-Chrzęstawa-Czernica-Siechnice-Brochów-Główny) - brakuje zaledwie jednego łuku aby zamknąć ruch między Chrzęstawą a Czernicą. Wówczas wszelkie linie promieniste dowoziłyby pasażerów tylko do stacji przesiadkowych na obwodnicy, ścisła synchronizacja tego ruchu dałaby odciążenie ruchu na odcinkach obecnie najbardziej obciążonych.	Ideo kolei aglomeracyjnej	Do tej pory nie powstała spójna koncepcja kolejki. Podane w uwadze tezy wydają się być przesadzone co do znacznicy kolei we Wrocławiu z powodu ukształtowania sieci węzła kolejowego. Ponadto mnożenie punktów przesiadkowych może okazać się groźne dla frekwencji – Wrocław jest dużym wprawdzie miastem, ale nie tak wielkim, jak metropolie światowe, więc dostęp do głównych celów/źródeł podróży nie może wiązać się z uciążliwymi wszak przesiadkami. Ogólnie: Bez wypracowania racjonalnej koncepcji trudno w ramach PT skupionego na transporcie miejskim rozstrzygać takie dylematy.	<u>Uwaga nie została uwzględniona</u>
179	Wspomniany w treści PLANU oraz nieco przybliżony w ramach konsultacji LEKKI TRAMWAJ powinien być szerzej opisany i powinny być wskazane propozycje tras, na których mógłby on być zastosowany.	Korekty tekstu	Pojęcie jest zdefiniowane	<u>Uwaga nie została uwzględniona</u>
180	1/ Brakuje na mapie istniejącej linii tramwajowej na odcinku Most Szczytnicki-Pętla Sępolno (jest tylko czerwona linia od Stadionu-do ul.Mickiewicza) 2/brakuje na mapie istniejącego przez ulicę Mickiewicza korytarza autobusowego na odcinku 9 Maja-Most Zwierzyniecki , podstawowego szlaku z kierunku Jelcz. Korytarz dla autobusów z kierunku planowanej tzw. alei Wielkiej Wyspy i z Jelcza do węzła C04 pl.Grunwaldzki poprowadzony jest bez sensu okrężnie przez Park Szczytnicki willową dzielnicą ul.Paderewskiego Moniuszki - lewoskrętem w obciążoną ruchem ul.Kochanowskiego i dalej przez Most Szczytnicki do pl.Grunwaldzkiego 3/Oczywiste jest, że cały tranzyt na Warszawę i na Jelcz będzie odbywał się po szlaku zaplanowanych korytarzy dla autobusów , , zablokuje ruchem poprzecznym istniejące szlaki komunikacyjne ul.Wróblewskiego i Mickiewicza w kierunku węzła	Korekty tekstu	Ad 1/ Rysunki 2 i 3 (to nie są mapy) pokazują główne elementy infrastruktury dla zobrazowania zasad funkcjonowania sieci transportowej. Dogęszczanie rysunku zaciemnia obraz. Korytarze mają na celu pomóc w kształtowaniu obsługi, czego ostateczną formą są rozkłady jazdy. Ad 2/ Wspomniane rysunki nie są mapami, tylko schematami, stąd pewne odkształcenia są nieuniknione dla czytelności rysunku.	<u>Uwagi nie zostały uwzględnione</u>

Lp.	Treść uwagi	Czego dotyczy uwaga	Wyjaśnienia co do meritum	Stanowisko Urzędu Miejskiego
	pl.Grunwaldzki C04. Dodatkowo zanieczyszczony będzie spalinami obszar Parku Szczytnickiego wpisanego na listę dziedzictwa UNESCO . Budowa Mostu Wschodniego bez linii tramwajowej dochodzącej do okolic Hali Stulecia jest inwestycją bez związku z poprawą sytuacji w transporcie publicznego Wrocławia. Planowana Aleja Wielkiej wyspy, nazywana wprost przez Autora planu Obwodnicą Śródmiejską jest to trasa bez związku z poprawą transportu publicznego, wręcz szkodliwa, gdyż wprowadza ruch tranzytowy na Warszawę w obszar Parku Szczytnickiego i Stadionu Olimpijskiego.		Ad 3/ szczegóły trasowaniu tras drogowych nie są przedmiotem PT, decyzje w tych sprawa są podjęte.	
181	Witam, do uchwały Zarządu Osiedla Grabiszyn Grabiszynek (przesłanej przez sekretarza), chciałbym dodać propozycję dowozu autobusem szkolnym uczniów do szkoły międzynarodowej przy ul. Racławickiej. Dodatkowo koleżanka Radna podesłała pytania .pdf	Dowóz uczniów	Przewozy fakultatywne (w tym szkolne) nie należą do kategorii transportu publicznego, stąd nie są przedmiotem PT.	<u>Uwaga nie została uwzględniona.</u>

4. Część III. PODSUMOWANIE POSZCZEGÓLNYCH ETAPÓW KONSULTACJI

Po pierwszej turze konsultacji ogólnych:

Dyskusyjna aktualność badań - 2013.

Stwierdzenie o "dyskusyjnej wartości" wyników badań jest nieuzasadnione. Kluczowe badania przeprowadzono w roku 2013, zaś dane z lat 2006 i 2010 zostały wykorzystane jedynie do określenia **tendencji zmian** w ruchliwości, **w okresie ostatnich 10 lat**. Te ostatnie są niezbędne do prognozowania trendów. Tak duże badania, robi się raz na 10 lat. Zasadniczy moment porównawczy między stanem zastanym a planowanym dotyczy tego co powstanie około roku 2017, A dla tego wszak momentu, nie dysponujemy wynikami pomiarów i musimy bazować na hipotezach, wyrażonych w modelu ruchu. Tak więc wszelkie szacunki należy traktować zgodnie z ich specyfiką.

Czemu plan nie jest zaktualizowany do roku 2016?

Na rok 2016 nie ma jeszcze danych wejściowych. Nawet za rok 2015 wielu takich danych jeszcze nie ma. Rok 2013 wybrano jako porównawczy, ponieważ w tym czasie wykonano większość badań i pomiarów ruchu, oraz dostępne były wszelkie dane statystyczne (zgodnie ze sztuką planistyczną należy dysponować kompletem danych), co umożliwiło na zbilansowanie różnych informacji dla skalibrowania modelu ruchu. Momentem porównawczym dla proponowanych działań jest rok 2017, czyli ten, kiedy zaczynają funkcjonować obok istniejących – także obecnie realizowane obiekty infrastruktury. Niemniej te dane, które są dostępne dla roku 2015 – zostaną dodatkowo wprowadzone (informacyjnie) do tabel.

Plan jest tworzony krótkoterminowo a nie długoterminowo i to jest błąd w podstawach tego dokumentu.

Plan jest dostosowany do systemu planowania strategicznego i finansowego w polskich samorządach. Planowanie długoterminowe odbywa się w innym trybie, inny jest zakres i metody pracy. Zakres Planu dostosowany jest do obowiązujących polskich przepisów prawa, podanych na początku dokumentu.

Dlaczego wzrost wozokilometrów w sieci tramwajowej powoduje automatycznie zmniejszenie wozokilometrów w sieci autobusowej?

Zmiana zamawianej pracy przewozowej wynika z realizowanych i planowanych **inwestycji w infrastrukturę tramwajową**. Przejęcie przez komunikację tramwajową części obecnej pracy przewozowej autobusów wynika z potrzeby lepszego wykorzystania infrastruktury tramwajowej, która poprzez wysoki stopień wydzielenia z ruchu ogółu pojazdów jest - w odróżnieniu od autobusów - mniej wrażliwa na zatłoczenie motoryzacyjne, a ponadto skuteczniej można realizować priorytety na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, dzięki czemu tramwaje mogą osiągać wyższą prędkość komunikacyjną niż autobusy. Obecnie ponad 90% torowisk jest wydzielone od ruchu ogólnego. Ponieważ autorzy planu otrzymali zadanie dopasowania Planu do wszystkich dokumentów miejskich, w tym do Wieloletniej Prognozy Finansowej na rok 2022, to w modelu prognostycznym suma pracy przewozowej (tramwaje + autobusy) nieco zmniejsza się po dodaniu pracy przewozowej tramwajów, ponieważ praca wozokm tramwajów jest **bardziej „pojemna”** niż wozokm autobusów. Stąd w pierwszym wyliczeniu wynikła teoretyczna redukcja pracy przewozowej autobusów, która jest prostym następstwem wzrostu pracy przewozowej w tramwajach. Ale nie jest planowane obniżanie poziomu pracy przewozowej w sieci autobusowej. Ten aspekt autorzy Planu uwzględnili ponownych przeliczeniach.

Konsekwencje zwiększenia pracy przewozowej tramwajów wynikają z dążenia do maksymalnego wykorzystania przepustowości poszerzonej i zmodernizowanej sieci tramwajowej, także z użyciem ITS. Dlatego wzrost

przebiegów i w konsekwencji liczebności taboru do obsługi nowej sieci nie jest tylko proporcjonalny do przyrostu sieci.

Gospodarka taborowa autobusów MPK

Plan nie ingeruje w sprawy gospodarki taborowej MPK, odnosi się tylko do minimalnej liczby **pojazdów niezbędnych** do obsłużenia planowanej sieci. Dla czytelności usunięte będzie zdanie mówiące, że nie ma konieczności robienia zakupów taboru autobusowego, pozostaną natomiast informacje o liczbie **pojazdów niezbędnych** do obsługi sieci, które nie stoją w sprzeczności z obecną i planowaną gospodarką taborową MPK

Błędne dane, np. 95% taboru niskopodłogowego w 2022 skoro już dziś MPK posiada 100% autobusów niskopodłogowych.

Przywołane dane o stopniu wyposażenia pojazdów w niską podłogę lub klimatyzację w tabelach wartości standardów są minimalnym wymogiem, a nie stanem inwentarzowym. Dodatkowo dotyczą wszystkich obszarów zarządzanych przez Organizatora transportu publicznego, jakim jest Gmina Wrocław (a więc nie tylko MPK), ale również operatorów na strefowych liniach podmiejskich. Zwłaszcza na tych liniach, w roku 2022 nadal dopuszczalne będzie częściowe wykorzystywanie taboru innego niż niskopodłogowy. Dla czytelności dodany będzie zapis że „w zakresie taboru MPK jest 100% autobusów niskopodłogowych”

Dlaczego w planie rozwoju transportu zbiorowego ujęto inwestycje nie tylko tramwajowe ale i budowę dróg?

Nowe inwestycje drogowe, zwłaszcza budowa obwodnicy wschodniej śródmieścia (Aleja Wielkiej Wyspy) skracają powiązania autobusowe między obsługiwanymi obszarami. Czyli te same zadania można zrealizować mniejszą pracą przewozową. Jednocześnie funkcja autobusów ulega częściowej zmianie: nie dublowanie linii tramwajowych liniami autobusowymi, lecz potraktowanie autobusów jako środek dowozowy do tramwaju, oraz obsługa przez autobus obszarów dotąd nie obsługiwanych wraz z poprawą obsługi obszarów słabo obsługiwanych.

Dlaczego w Planie jest mowa o gondolach wodnych i napowietrznych?

Plan w części opisowej wymienia wcześniejsze dokumenty strategiczne miasta i nawiązuje do nich. Nazwa „gondole wodne i napowietrzne” pojawiła się jedynie w kontekście **omówienia dokumentów** strategicznych, konkretnie w **Strategii rozwoju Wrocławia** „Wrocław w perspektywie 2020 plus” z 2006 roku, oraz w konsekwencji z Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2010 r., w których to ten zapis się pojawił jako **jedno z możliwych działań**. Dodatkowo przykładem może być zrealizowane połączenie gondolowe Politechniki Wrocławskiej tzw. Polinki.

Jeśli podstawą transportu mają być tramwaje, dlaczego wiele osiedli jest odłączonych od sieci tramwajowych? Nie ma pomysłu na Psie Pole, Ołtaszyn, Jagodno, Swojczyce, Maślice itd.

Plan jest średnioterminowy, jest częścią długofalowego zamierzenia zwanego Planem Generalnym rozwoju transportu szynowego z roku 2007. Założeniem tego planu było uzyskanie dostępu tramwajowego do wszystkich skupisk źródeł i celów ruchu. Plan poprowadzenia linii do Psiego Pola istnieje, choć nie mieści w ramach najbliższych (do 2022r.) możliwości finansowych miasta. Stąd póki co, jest i będzie świadczona tam usługa autobusowa. Trwają prace nad wydzieleniem pasa autobusowego w ul. Krzywoustego choć szczegóły inżynierii ruchu nie są przedmiotem Planu. Analogicznie sytuacja wygląda na Jagodnie dla którego Plan Generalny Rozwoju Transportu Szynowego przewidywał poprowadzenie linii tramwajowych. Na Swojczycach

natomiast, poza planowanymi operacyjnie zmianami przebiegu linii autobusowych, zwłaszcza po wyremontowaniu w tym roku torowiska do pętli na Sępólnie (takie zadania nie są przedmiotem Planu), przygotowywane jest również połączenie pośrednie linią kolejową z Jelcza. Jednocześnie, w wyniku ogłoszenia Wrocławskiego Programu Tramwajowego, do realizacji w latach Planu poza dotychczasowymi inwestycjami (Strzegomska, Długa i Hubska) wejdą trasy tramwajowe na Ołtaszyn, Swojczyce i wzdłuż ul. Rogowskiej

Dlaczego w Planie nie mówi się o rozwoju kolei?

Stwierdzenie nie jest dokładne – w wielu miejscach Planu jest wspomniane, że taka opcja jest brana pod uwagę w dłuższej perspektywie a pierwsze działania integrujące (węzły przesiadkowe, wspólny bilet URBANCARD) są od wielu lat podejmowane (patrz w wersji pierwotnej s. 49-51, 54, 60, 61, 70, 71, 74, 75, 82, 83, 85, 90, 91, 93, 97, 99-101, 105-110). Urząd Miejski prowadzi w tej kwestii konsultacje z partnerami (samorząd województwa, spółki kolejowe). Obecnie nie ma jeszcze szczegółowych ustaleń o wdrożeniu nowych usług. MPK ma licencje na przewozy kolejowe, ale brak jest propozycji, co do uruchomienia konkretnych usług, co wymaga licznych uzgodnień. Możliwe to będzie do wdrożenia, ale po podstawowych przesądzeniach (linie, tabor, środki na dopłaty, wybór przewoźnika). W perspektywie realizacji Planu (2022) wykracza to poza jego zakres. Niemniej zawiera on działania dotyczące nowych przystanków (uzgodnione z partnerami), co pozwala na zwiększenie przewozów już w ramach obecnych usług (Plan przewiduje wzrost popytu o około 10%).

Plan nie odnosi się do komunikacji nocnej.

Tak, w założeniach autorzy przyjęli, że komunikacja nocna nie stanowi kwestii strategicznej i jest kwestią organizacji na poziomie operacyjnym. Jednak, w celu określenia minimalnych standardów również dla tego środka transportu zostanie to ujęte w korekcie dokumentu.

W tabeli 3 przewiduje się 20% spadek prędkości na odcinku tramwaju PLUS - z czego to wynika?

W tabeli 3 pojawiły się błędne lub wątpliwe informacje – autorzy sprawdzają szczegóły i podadzą skorygowaną tabelę. Tabela łączy wyniki pomiarów ruchu na sieci i wyniki modelowania dla prognoz.

Tramwaj na moście wschodnim został wycofany a są linie, które omijają centrum a tam jest odpowiednia podaż pasażerów np. linie 14, 20 i 24. Założenie kursowania tramwajów jedynie do centrum jest błędne.

Nie ma w Planie Transportowym założenia, że tramwaje kursują „tylko do centrum”. Takie założenie byłoby oczywiście błędne. Podkreślona jest rola centrum dlatego, że przyciąga znaczącą część ruchu (ponad 30% w skali miasta na stosunkowo małym obszarze). Ponadto badania wskazują, że około 50% podróży związanych jest z relacjami z domu do pracy i nauki i z powrotem (bez innych celów). A więc w takim znaczeniu można mówić o innym niż kierunek do centrum.

Co do tramwaju na moście wschodnim nie wykazywały tego zapotrzebowania nawet analizy przeprowadzone przy tworzeniu Planu Generalnego Rozwoju Transportu Szynowego w 2007 roku, którego kontynuację reprezentuje niniejszy projekt Planu, a potwierdził te prowadzone dla opracowania Planu.

WTAT jak to miałyby wyglądać, jak miałyby przebiegać, czy mają iść na Jagodno?

To pojęcie jest zdefiniowane w opracowaniu na str. 11, stosowne przedsięwzięcia inwestycyjne znajduje się w wykazie inwestycji (tabela 4) zaś proponowana pierwsza trasa pokazana jest na Planszy zbiorczej. Idea jest następująca: wybudować odseparowaną od ruchu ogólnego trasę-jezdnię z torowiskiem. Przystanki wspólne tramwajowo autobusowe. Priorytet na skrzyżowaniach z poprzecznym ruchem samochodowym. Szczegóły

techniczne są przedmiotem kolejnych faz przygotowania przedsięwzięcia. Odnosnie Jagodna w mocy pozostają założenia Planu Generalnego i budowy w przyszłości linii tramwajowej jednak co do terminu realizacji Plan nie będzie przesądzał konkretnej daty.

Brak na schemacie mostu na przedłużeniu ul. Raławickiej.

Ta inwestycja jest przewidziana w najbliższych planach miasta (tabela 4, poz. „Budowa ul. Raławickiej od ul. Skarbowców do ul. Odkrywców + most do al. Piastów”). Brak w schemacie, najprawdopodobniej chodzi o rysunki 2 i 3 wynika z wysokiego poziomu ogólności na tych rysunkach oraz, że ten ciąg uliczny nie jest obecnie zaliczany do kluczowych w sieci transportu zbiorowego – w sąsiedztwie mamy dwa ważne korytarze: Powstańców Śląskich i Grabiszyńska. Jednak jest pewne, że w planowanym przedłużeniu ulicy Raławickiej wprowadzone zostaną przewozy autobusowe.

Węzły w schemacie – dlaczego są relatywnie daleko od wjazdów do miasta a są bardzo blisko OŚ.

Zasada jest taka, że węzły te służą zmianie linii lub środka transportu, a to jest możliwe bliżej śródmieścia, gdzie gęstość sieci jest wystarczająca dla takich przesiadek. Jak zaznaczono w Planie nie podano konkretnych lokalizacji obiektów Park&Ride, ponieważ ich lokalizacje nie wszędzie są przesądzone, choć pokazano (Rysunek 3) rejon, w jakim planiści wskazują potrzebą takich obiektów. .

Czy plan i obliczenia uwzględniają ruch, który wjeżdża do Wrocławia? Przykład – wschodnie osiedla Wrocławia.

Tak, obszar analizy, określony w rozdziale „Podsumowanie Planu...” określa obszar, na granicy którego ruch do / z tego obszaru traktowany jest jako zewnętrzny i jest badany i prognozowany. Dotyczy to całości miasta i gmin sąsiednich, wg rysunku 1. Ruch do / z gmin poza wskazanym obszarem został zbadany i prognozowany na podstawie pomiarów ruchu na poszczególnych trasach wlotowych (drogowych i kolejowych). Dotyczy to zarówno transportu zbiorowego jak i indywidualnego. Wykorzystano badania i pomiary wykonane w roku 2013 przez Firmę TRAKO.

Co z tą Buforową i dostępem do Jagodna?

Potrzeba rozwiązania zatłoczenia na ciągu ulic Bardzka – Buforowa i dalej w drodze wojewódzkiej 395 jest w pełni uzasadniona i będzie realizowane w najbliższych latach. Jednocześnie, w wyniku ogłoszenia Wrocławskiego Programu Tramwajowego, do Planu Transportowego dodaje się kierunki rozwoju sieci bez podawania dokładnych terminów i Jagodno jest w grupie zdań do realizacji po 2022.

Tabela 3 - Legnicka, Pilczycka/Popowicka, Kazimierza Wielkiego – zwiększenie potoków ludzkich. Jak to jest możliwe skoro obecnie jesteśmy na ul. Kazimierza Wielkiego bliscy wyczerpania przepustowości tras. Słyszymy od UM, że nie można puścić więcej linii, że jesteśmy na granicy przepustowości, a nagle słyszymy, że można to zrobić.

Granica przepustowości dotyczy możliwości przepuszczenia pociągów tramwajowych / autobusów w newralgicznych punktach tras. Tabela pokazuje potrzeby, popyt, zaś dobór narzędzi do jego zaspokojenia jest materiały zarządzania operacyjnego, w tym przypadku trasowania linii, programowania sygnalizacji świetlnej, innych aspektów organizacji ruchu. Zdaniem autorów Planu wykreowanie podaży miejsc na odcinkach zgodnie z tab. 3 jest możliwe.

Nowe aspekty po dodatkowych spotkaniach konsultacyjnych i spotkaniach z samorządami osiedlowymi:

Jak powstaje WPI i czy jest dokumentem wiarygodnym?

Pytanie nie dotyczy Planu Transportowego jednak ukryta w nim intencja jest jak najbardziej zrozumiała. Otwartość procesu decyzyjnego jest realizowana m.in. przez konsultacje społeczne, choć nie dotyczy to wszystkich tematów. W wyniku konsultacji Planu Transportowego padł wniosek o stworzenie platformy informacyjnej o pracach przygotowawczych nad WPI i procesie podejmowania decyzji. Każda propozycja przed wprowadzeniem do WPI mogłaby mieć raport zasadności z uwzględnieniem wstępnie wyliczonej efektywności społeczno – ekonomicznej. Wniosek do rozważenia w ramach działań operacyjnych.

Dlaczego budujemy drogi w ramach PT zamiast systemów transportu zbiorowego, a nawet jeśli w zakresie są linie tramwajowe to z reguły powstają po zrealizowaniu części drogowej (Buforowa, Aleja Piatów)?

Podane przykłady są silnym wsparciem tej tezy, choć to „drogowe uprzedzenie” może być przypadkowe, to efekt publiczny jest taki jak w pytaniu. Wielu dyskutantów stawia radykalną tezę, iż należy w ogóle zaniechać rozbudowy systemu drogowego, bo dzięki temu zwiększy się frekwencja w transporcie zbiorowym (taka teza jest uzasadniona, choć pomija fakt, że w obu systemach dojdzie do pogorszenia warunków świadczonych usług). Znakomitą kontrą na tego typu zarzuty jest ogłoszony obecnie Wrocławski Program Tramwajowy którego elementy wchodzi do Planu Transportowego.

Układ linii autobusowych wymaga wielu zmian dla lepszego dostosowania do lokalnych uwarunkowań i potrzeb. Potrzebna re-marszrutyzacja układu autobusowe, a układ tramwajowy musi być także zmieniony a powody wprowadzania nowych linii.

Te sprawy mają swoją procedurę i (ostrożną) dynamikę w dochodzeniu do rozwiązań. One w zasadzie wykraczają poza PT, ale potrzebne jest ustalenie w ramach Planu jasnych procedur rozpatrywania wniosków wraz z konkluzjami. Proponuje się (w konsultacjach) stworzenie platformy wymiany pomysłów i drogi do ich oceny i podejmowania decyzji.

Kiedy wreszcie będą konkrety w sprawie kolejki aglomeracyjnej?

Rozproszone informacje w tej sprawie nie dają na razie klarownego obrazu jednak Wrocław, w ścisłej współpracy z Samorządem Wojewódzkim, realizuje działania na rzecz rozwoju kolejowych przewozów aglomeracyjnych uznając to jeden z decydujących czynników zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko. Z naszego miasta wybiegają bowiem trasy kolejowe aż w 11 kierunkach, co powinno być maksymalnie wykorzystane dla zmniejszenia potoków samochodowych dojeżdżających do Wrocławia. Celem jest stworzenie atrakcyjnej oferty charakteryzującej się niezawodnością i regularnością kursów o częstotliwości w godzinach szczytów nie mniejszej niż co 30 lub 45 minut z każdego z 11 kierunków wylotowych, co jednak będzie procesem trudnym i czasochłonnym, angażującym wiele środowisk i instytucji.