

PGN - zestawienie uwag po konsultacjach

I.P.	Zgłaszający	Treść uwagi	Odpowiedź
1	osoba fizyczna	trzeba podawać tawniki, zwłaszcza w czasie upałów- tylko żywa trawa pełni rolę filtra powietrza; można też splukiwać chodniki i jezdnie; w dalszym czasie można pomyśleć o programie odzyskiwania w tym celu wody deszczowej, choćby z dachów miejskich budynków	uwaga uwzględniona
2	osoba fizyczna	Szanowni Państwo Przesyłam uwagi do projektu PGN. Załącznik: na str. 4 dokumentu powinny się znaleźć: 1. Tu powinna być mapa z miejscowościami, czyli obszarem działania PGN na 35 lat. 2. Co to są za "sektory". Najlepiej pisać się o "stanunkach", "obszarach" a teraz o "sektorach". Bałagan pojęciowy! 3. Najlepiej pisać się "do roku 2050" a teraz pisać się "do roku 2020". To o jaki czas chodzi? 4. UPS-to się nazywa UPS! 5. Brak informacji na temat spalania odpadów w instalacjach domowych, które są plagą i powodują zatrucie dioksynami. 6. na stronie 7. ...energetyki, w tym odnawialnych źródeł energii(OZE).... 8. w roku bazowym- tzn. jakim? 9. na stronie 10. Znowu rok bazowy, czyli jaki? na str. 5: 11. Skróty i definicje Powinny być przed Streszczeniem. 12. Droga krajowa - Niezgodność z oznakowaniem stosowanym w mmpz. 13. GHG - braki definicji 14. Gospodarka niskoemisyjna - Brak definicji. 15. Mg CO2e - Brak definicji. 16. OZE - Brak definicji. 17. PES - Brak definicji na str. 6 18: WROF - Brak definicji 19. Brak definicji Roku Bazowego (RB1990) na str. 7 20. (PGN) 21. zaznaczenie żółte - wykreślić. Masło maślane. 22. Dlaczego rokiem bazowym jest rok 1990? 23. po co nawias? 24. Dlaczego perspektywa średnioterminowa to jest rok 2020? Od 1990 do 2050 czas wynosi 60 lat. Średni to powinien być rok 2030. 25. to znaczy w ciągu 5 lat. 26. Programie ochrony powietrza (POP). na str. 8 27. Brak nr uchwały RMW. 28. Już nieaktualny, mamy 2015 rok. 29. Wykłada ponad 3 tysiące drzew. 30. Już nieaktualne, mamy 2015 rok. 31. Te zasady mają już 17 lat! Bez aktualizacji! na str. 9 32. Właśnie trwają prace nad aktualizacją. na str. 10 33. Dane powinny być z 2014 roku! na str. 35 34. Należy ujednolicić dane do jednego roku 2014! str. 46	ad 1) uwaga odrzucona - konsultowany PGN dotyczy Wrocławia; ad 2) uwaga uwzględniona; ad 3) uwaga uwzględniona; ad 4) uwaga uwzględniona; ad 5) uwaga odrzucona; ad 6) uwaga uwzględniona; ad 7) uwaga uwzględniona; ad 8) uwaga uwzględniona; ad 9) uwaga uwzględniona; ad 10) nie dotyczy; ad 11) uwaga uwzględniona; ad 12) uwaga uwzględniona; ad 13-17) uwaga uwzględniona częściowo; ad 18) nie dotyczy - w innym miejscu w dokumencie, str.6; ad 19) nie dotyczy - w innym miejscu w dokumencie, str.63; ad 20) nie dotyczy - w innym miejscu w dokumencie, str.5; ad 21) uwaga odrzucona - Plan dla Wrocławia jest częścią planu dla WroF; ad 22) nie dotyczy - w innym miejscu w dokumencie, str.63; ad 23) uwaga uwzględniona; ad 24) uwaga częściowo uwzględniona - rok bazowy wynika z wytycznych NFOSIGW; ad 25) uwaga odrzucona - chodzi o 30 lat; ad 26) nie dotyczy - w innym miejscu w dokumencie; ad 27) uwaga uwzględniona; ad 28) uwaga uwzględniona; ad 29) uwaga nie na temat; ad 30) uwaga uwzględniona; ad 31) uwaga nie na temat - uchwała nie została uchylona ****; ad 32) uwaga nie na temat - uchwała nie została uchylona; ad 33) uwaga bezprzedmiotowa - rokiem kontrolnym jest rok 2015; ad 34) uwaga bezprzedmiotowa - rokiem kontrolnym jest rok 2013; ad 35) uwaga uwzględniona ad 36) uwaga odrzucona - dioksyny nie są zaliczane do gazów cieplarnianych; ad 37) uwaga odrzucona - dioksyny nie są zaliczane do gazów cieplarnianych; ad 38) uwaga uwzględniona - ad 39) uwaga uwzględniona
3	Zespół projektu TransGeoTherm	Szanowni Państwo, Analiza treści Planu Gospodarki Niskoemisyjnej wskazuje, że nie zostały w nim wskazane kompleksowe działania o charakterze „miejskim”, planistycznym, których celem byłoby wzmocnienie wiedzy i ułatwienie procesów decyzyjnych na rzecz poprawy i wzrostu wykorzystania OZE na obszarze WroF, lecz jedynie przykładowe, jednostkowe działania, z których na dodatek tylko dwa zakładają wzrost OZE. Proponowane, nowe działania mogłyby polegać np. na stworzeniu w każdej gminie systemu typu GIS zawierającego dane przestrzenne (topograficzne) i dodatkowe dane specjalistyczne, których wspólna analiza mogłaby wskazać najlepsze możliwości lokalizacyjne dla wykorzystania poszczególnych typów energii odnawialnych. W przypadku, gdy taki system GIS już istnieje, działania te polegałyby tylko na jego uzupełnieniu o nowe dane. Przykładowo, ujęcie w bazie GIS nieużytki lub budynki, o określonej powierzchni płaskich dachów, mogą być analizowane pod kątem ich przydatności do zainstalowania paneli fotowoltaicznych i obliczeń możliwej do wytworzenia energii elektrycznej. Obszary zurbanizowane posiadające poza zasięgiem sieci ciepłowniczej, i co do których jest pewność, że w najbliższym czasie nie będą do niej podłączone, mogą być brane pod uwagę jako rezerwy wskazane do zastosowania pomp ciepła w celach grzewczych. Podjęcie właściwej decyzji o instalacji pomp ciepła w nowych lub modernizowanych budynkach musi być jednak poprzedzone audytem energetycznym, uzasadniającym określone rozwiązania techniczne, także pod względem ekonomicznym Bardzo ważne w przypadku planowania zastosowań pomp ciepła z nąpopularniejszym pionowym wymiennikiem ciepła, są właściwości fizyko-temiczne skał podłoża. Właściwości te można rozpoznać dla konkretnej, punktowej lokalizacji wykonując projekt badań geologicznych, który w większości wypadków stanowi obowiązkową, odpłatną procedurę dla wykonania instalacji wykorzystujących ciepło Ziemi. Wadliwą cenę tych właściwości, bez ponoszenia kosztów, można by uzyskać, gdyby dla danego obszaru (gminy, miasta) istniały mapy potencjału płytkiej geotermii, wykonywane zazwyczaj dla kilku poziomów głębokościowych (maks. do około 140-200m głębokości). Odczytane z tego typu map wartości opisujące właściwości termiczne podłoża skalnego (takie jak współnikł mowy cieplnej lub przewodność cieplna) wskazują najkorzystniejsze lokalizacje dla montażu pomp ciepła oraz umożliwiają wstępne zaplanowanie ilości otworów wiertniczych, niezbędnych do wykonania pompy ciepła. Mapy potencjału geotermii niskotemperaturowej są narzędziem wspierającym planowanie przestrzenne dla OZE i stanowią jednocześnie rodzaj audytu energetycznego dla możliwości wykorzystania OZE, w tym przypadku instalacji pomp ciepła na danym terenie. Ich opracowanie dla każdej z gmin stanowiłoby więc kompleksowe wsparcie dla gmin na rzecz zwiększenia wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych, które powinno poprzedzać realizację konkretnych działań związanych z instalacją OZE, w tym przypadku pomp ciepła, w gminach. Z tego punktu widzenia wykonanie map potencjału płytkiej geotermii dla gmin objętych WroF i wpisanie ich do Katalogu przykładowych działań w perspektywie średnioterminowej PGN wydaje się wysoce uzasadnione. Mapy te mogą funkcjonować jako niezależne opracowanie (w formie wydruku lub pliku typu pdf, do pobrania ze strony internetowej urzędu gminy/miasta) lub też stanowić część systemu GIS, o którym wspomniano na wstępie. Przykładowa mapa – produkt transgranicznego projektu TransGeoTherm zrealizowanego przez służby geologiczne Polski i Saksonii w ramach POWIT SN-PL, 2007-2013, dostępna jest na stronie internetowej: www.transgeotherm.eu Z jakiej racji skądinąd wykorzystanie kamienie w ripinach ul. Półalskiego zostało wpisane w wasze plany? W czym interesie występujacie - deweloperów i techników, afirmujących "zabetonowywanie" Wrocławia?	zadanie dodano do katalogu zadań realizowanych przez interesariuszy zewnętrznych
4	osoba fizyczna		uwaga odrzucona - poza tematem
5	osoba fizyczna	Dzień dobry, Czy Pan Prezydent jeździ rowerem? Chętnie zaproszę Pana Prezydenta na wspólną przejażdżkę rowerową po mieście. Wrocławia	uwaga odrzucona - poza tematem
6	Konrad Rychlewski Koło Wrocławskie Partia Zieloni	Szanowni Państwo, wnosimy o uwzględnienie załączonych postulatów. Większość zadań proponowanych w obszarze transportu jest sprzeczna z nową strategią polityki transportowej i przyczyni się do zwiększenia korków, uciążliwości i zanieczyszczeń. Państwo sami o tym wspomnieli na stronie 51: "Poniżej poprawiają się warunki komunikacyjne, to tym samym wzrasta wykorzystanie pojazdów w transporcie prywatnym. To z kolei przyczynia się do wzrostu emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, które polegają problem niskiej emisji oraz są uciążliwe dla mieszkańców." Proponujemy rezygnację z większości inwestycji drogowych i przeznaczenie zaoszczędzonych w ten sposób środków na skutkową poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego we Wrocławiu. Zmniejszy to energochłonność komunikacji miejskiej, zwiększając równocześnie jej atrakcyjność i wydolność. Proponujemy zakup 100 niskopodłogowych, 45-metrowych tramwajów (przykładowe modele to PESA Jaz i Moderus Gamma) oraz opracowanie studium wykonalności budowy szybkiej kolei miejskiej we Wrocławiu. Szczegóły znajdą Państwo w załączniku.	uwaga ogólna odrzucona - PGN jest dokumentem strategicznym nieposiadającym alokacji.
7		Str. 29: usunąć „usprawnienie ruchu samochodowego w mieście” z listy zadań ITS, pozostawiając jedynie usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego	uwaga uwzględniona
8		Str. 31: usunąć z opisu wrocławskiego węzła kolejowego Wrocławską Kolej Aglomeracyjną. Ona nie funkcjonuje, więc uznanie jej jako faktycznie działającej struktury transportowej jest wprowadzaniem czystnika w błąd.	uwaga uwzględniona częściowo
9		Str. 31: zastąpić podaną liczbę tramwajów (376) stanem faktycznym, czyli około 275 tramwajami, lub zastąpić słowa tramwaje słowami „wagony tramwajowe (motorowe i doczepne)”	uwaga uwzględniona częściowo
10		Str. 44: wykreślić z silnych stron istnienie Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej, która po prostu nie istnieje	uwaga uwzględniona częściowo
11		Str. 44: wykreślić ze słabych niewystarczająca liczba obiektów P&R	uwaga uwzględniona częściowo - system P&R jest w trakcie tworzenia.
12		Str. 44: poprawić błąd gramatyczny w punkcie „zanieczyszczenie powietrza pochodzące w wyniku natężenia ruchu pojazdów silnikowych w centralnej części miasta Wrocław”	uwaga uwzględniona
13		Str. 45: usunąć z nawiasu „(w celu ograniczenia i upłynienia ruchu samochodowego)” upłynienie, pozostawiając jedynie ograniczenie ruchu	uwaga uwzględniona częściowo- usunięto "samochodowego"
14		Str. 50: w tabeli postąpić analogicznie do pkt 3	uwaga uwzględniona częściowo
15		Str. 51: usunąć z listy głównych kierunków działań w sektorze transportu budowę obiektów park & ride (P&R), pozostawiając budowę obiektów bike & ride (B&R) i kiss & ride (K&R) przy równoczesnym ujednoliceniu nazewnictwa w zakresie stosowania znaku „&” i angielskiego słowa „and”	uwaga uwzględniona - uwaga merytoryczna odrzucona - brak uzasadnienia postulatu - parkingi P&R są jednym z elementów zrównoważonej polityki transportowej, zapisanym m.in. We Wrocławskiej polityce mobilności
16		Str. 51: usunąć z listy głównych kierunków działań w sektorze transportu pkt „modernizację oraz budowę dróg (w tym dokończenie budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia oraz Śródmiejskiej Obwodnicy)”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych "Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020", budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
17		Str. 62: usunąć z listy głównych kierunków działań w zakresie poprawy jakości powietrza punktów nr 4 (dublowany przez pkt 1) i nr 8 („usprawnienie ruchu miejskiego, eliminacja zatorów drogowych poprzez „zielone fale”), dostosować numerację	uwaga uwzględniona
18		Str. 62: usunąć z dawnego pkt 7 listy głównych kierunków działań w zakresie poprawy jakości powietrza nawias „(realizacja w miarę możliwości)” i z dawnego pkt 12 nawias „ograniczających”	uwaga odrzucona - sformułowanie obrazuje stan obecny
19		Str. 63: dodać kropkę na końcu zdania „Rok 1990 przyjęły na potrzeby niniejszego opracowania za rok bazowy to okres transformacji ustrojowej i gospodarczej, jaka miała miejsce we Wrocławiu Energochłonna gospodarka...”	uwaga uwzględniona
20		Str. 64: poprawić błąd w zdaniu „udział emisji transportowych był mniej znaczący niż obecnie.”	uwaga uwzględniona
21		Str. 72: pozostawić na liście przykładów w pkt 1 listy działań w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców jedynie niskoemisyjne konwencjonalne, hybrydowe i elektryczne	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulatu - paliwa alternatywne oraz biopaliwa 2 i 3 generacji są zgodne z ideą PGN
22		Str. 72: usunąć z listy działań w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców w pkt 2 obiekty „park & ride”, dodać obiekty „kiss & ride”	uwaga odrzucona - obiekty park&ride są zgodne z ideą PGN
23		Str. 72: usunąć z listy działań w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców pkt 3	uwaga odrzucona - multimodalność jest zgodna z ideą PGN.
24		Str. 72: obniżyć maksymalny udział indywidualnego transportu samochodowego w bilansie transportowym miasta z 35% do 15% (obecny pkt 5)	uwaga odrzucona - zapis zgodny z Wrocławską Polityką Mobilności
25		Str. 72: dodać na liście działań w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców przed obecnym pkt nr 9 nowy punkt w brzmieniu „wdrażanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi komunikacji rowerowej”	uwaga uwzględniona
26		Str. 125: dostosować przykłady w pkt 4 katalogu działań do postulatu nr 15	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulatu - paliwa alternatywne oraz biopaliwa 2 i 3 generacji są zgodne z ideą PGN
27		Str. 126: usunąć z katalogu działań w pkt 8 obiekty park & ride	uwaga odrzucona - obiekty park&ride są zgodne z ideą PGN
28		Str. 126: usunąć z katalogu działań pkt 9	uwaga odrzucona - multimodalność jest zgodna z ideą PGN.
29		Str. 126: usunąć „w” w pkt 13 „Opracowywanie i wdrażanie skoordynowanych koncepcji, narzędzi zarządzania oraz usług mających na w celu zwiększenie udziału przyszłej środowisku logistyki...”	uwaga uwzględniona
30		Str. 129: zrezygnować z zadania „Budowa Alei Wielkiej Wypsy we Wrocławiu”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych "Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020", budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
31		Str. 130: zrezygnować z zadania „Przebudowa ulicy Bulforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych "Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020", budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
32		Str. 131: zrezygnować z zadania „Budowa Osi Zachodniej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 94”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych "Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020", budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
33		Str. 132: ograniczyć napęd nowo pozyskiwanych autobusów do napędu elektrycznego w zadaniu „Modernizacja taboru autobusowego we Wrocławiu”	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulatu - paliwa alternatywne są zgodne z ideą PGN
34		Str. 133: zrezygnować z zadania „Modernizacja taboru tramwajowego we Wrocławiu pod względem polepszenia efektywności oraz zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej sprawności poruszania – Etap I i II”	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulatu - komunikacja publiczna jest zgodna z ideą PGN

L.P.	Zgłaszający	Treść uwagi	Odpowiedź
35		Str. 134: zrezygnować z budowy obiektów park & ride w ramach zadania „Modernizacja infrastruktury kolejowej na terenie Gminy Wrocław”	uwaga odrzucona - obiekty park&ride są zgodne z ideą PGN
36		Str. 136: zrezygnować z budowy obiektów park & ride w ramach zadania „Stworzenie systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych we Wrocławiu”	uwaga odrzucona - obiekty park&ride są zgodne z ideą PGN
37		Str. 138 i 139: zrezygnować z zadania „Poprawa dostępności komunikacyjnej Gminy Wrocław”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych “Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020”, budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
38		Str. 142: ograniczyć zadanie „Program poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej; obiekty inżynierskie, torowiska – Pułaskiego” do części bezpośrednio związanych z poprawą warunków dla komunikacji tramwajowej, rowerowej i pieszej	uwaga odrzucona - przebudowa torowisk, ścieżek rowerowych i energooszczędnego oświetlenia ulicznego są zgodne z ideą PGN a poprawa dostępności nie oznacza tylko budowy dróg
39		Str. 142: zrezygnować z zadania „Uruchomienie pierwszej linii kolejowo-tramwajowych przewozów aglomeracyjnych - linia tramwaju dwusystemowego”	uwaga odrzucona - przebudowa torowisk i przystanków kolejowo-tamwajowych są zgodne z ideą PGN, a poprawa dostępności nie oznacza tylko budowy dróg
40		Str. 143: zrezygnować z zadania „Rowerowe taksówki jako alternatywny transport podczas Europejskiej Stolicy Kultury 2016, rozdania Europejskich Oscarów 2016, World Games 2017”	uwaga odrzucona - taksówki rowerowe są zgodne z ideą PGN
41		Str. 144: dodać zadanie „Poprawa komunikacji tramwajowej na terenie Wrocławia”, w ramach którego za łączną kwotę 1,25 mld zł (oszczędności z postulatów nr 24, 25, 26, 28 i 33): o Zakupimy 100 45-metrowych, klimatyzowanych, wyposażonych w całkowicie płaską podłogę na wysokości 350 mm nad głowką szyny, system rekuperacji energii i nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, w tym nagłośnienie wewnętrzne i zewnętrzne, tramwajów o Wybudujemy nową zajeżdżnię, dedykowaną tym tramwajom o Zmodernizujemy wszystkie przystanki tramwajowe, aby umożliwić obsługę 45- metrowych tramwajów	uwaga ogólna odrzucona - PGN jest dokumentem strategicznym nieposiadającym alokacji.
42		Str. 144: dodać zadanie „Opracowanie założeń i studium wykonalności wrocławskiej kolei miejskiej” w wysokości 15 mln zł (oszczędności z postulatów nr 24, 25, 26, 28 i 33)	uwaga odrzucona - niekompletne zgłoszenie zadania; możliwość dodania poprzez infopgn.pl
43	Konrad Rychlewski Kolo Wrocławskie Partia Zieloni (ponowne zgłoszenie)	Szanowni Państwo, wnosimy o uwzględnienie załączonych postulatów. Większość zadań proponowanych w obszarze transportu jest sprzeczna z nowoczesną polityką transportową i przyczyni się do zwiększenia korków, uciążliwości i zanieczyszczeń. Państwo sami o tym wspominali na stronie 51: “Ponieważ poprawiają się warunki komunikacyjne, to tym samym wzrasta wykorzystanie pojazdów w transporcie prywatnym. To z kolei przyczynia się do wzrostu emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, które polegają problem niskiej emisji oraz są uciążliwe dla mieszkańców.” Proponujemy rezygnację z większości inwestycji drogowych i przeznaczanie zaszczędzonych w ten sposób środków na skokową poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego we Wrocławiu. Zmniejszą to energochłonność komunikacji miejskiej, zwiększając jednocześnie jej atrakcyjność i wydolność. Proponujemy zakup 100 niskopodłogowych, 45-metrowych tramwajów (przykładowe modele to PESA Jazz i Moderus Gamma) oraz opracowanie studium wykonalności budowy szybkiej kolei miejskiej we Wrocławiu. Szczegóły znajdą Państwo w załączniku. Wniosek ten w identycznym brzmieniu trafił też do Państwa poprzez formularz, ale niestety formularz nie wysłał potwierdzenia, że wniosek doszedł. Łączę wyrazy szacunku,	uwaga ogólna odrzucona - PGN jest dokumentem strategicznym nieposiadającym alokacji.
44		Str. 29: usunąć „usprawnienie ruchu samochodowego w mieście” z listy zadań ITS, pozostawiając jedynie usprawnienie ruchu pojazdów transportu publicznego	uwaga uwzględniona
45		Str. 31: usunąć z opisu wrocławskiego węzła kolejowego Wrocławską Kolej Aglomeracyjną. Ona nie funkcjonuje, więc uznanie jej jako faktycznie działającej struktury transportowej jest wprowadzaniem czytelnika w błąd.	uwaga uwzględniona
46		Str. 31: zastąpić podaną liczbę tramwajów (376) stanem faktycznym, czyli około 275 tramwajami, lub zastąpić słowa tramwaje słowami „wagony tramwajowe (motorowe i doczepne)”	uwaga uwzględniona częściowo
47		Str. 44: wykreślić z silnych stron istnienie Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej, która po prostu nie istnieje	uwaga uwzględniona częściowo
48		Str. 44: wykreślić ze słabości niewystarczającą liczbę obiektów P&R	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulat
49		Str. 44: poprawić błąd gramatyczny w punkcie „zanieczyszczenie powietrza pochodzące w wyniku natężenia ruchu pojazdów silnikowych w centralnej części miasta Wrocław”	uwaga uwzględniona
50		Str. 45: usunąć z nawiasu „(w celu ograniczenia i upłynienia ruchu samochodowego)” upłynienie, pozostawiając jedynie ograniczenie ruchu	uwaga uwzględniona - usunięto “samochodowego”
51		Str. 50: w tabeli postąpić analogicznie do pkt 3	uwaga uwzględniona częściowo
52		Str. 51: usunąć z listy głównych kierunków działań w sektorze transportu budowę obiektów park & ride (P&R), pozostawiając budowę obiektów bike & ride (B&R) i kiss & ride (K&R) przy równoczesnym ujednoliceniu nazewnictwa w zakresie stosowania znaku „&” i angielskiego słowa „and”	uwaga językowa uwzględniona uwaga merytoryczna odrzucona - brak uzasadnienia postulat
53		Str. 51: usunąć z listy głównych kierunków działań w sektorze transportu pkt „modernizację oraz budowę dróg (w tym dokończenie budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia oraz Śródmiejskiej Obwodnicy)”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych “Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020”, budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
54		Str. 62: usunąć z listy głównych kierunków działań w zakresie poprawy jakości powietrza punktów nr 4 (ubulowany przez pkt 7) i nr 8 („usprawnienie ruchu miejskiego, eliminacja zatorów drogowych poprzez „zielone fale”), dosłosować numerację	uwaga uwzględniona
55		Str. 62: usunąć z dawnego pkt 7 listy głównych kierunków działań w zakresie poprawy jakości powietrza nawias „(realizacja w miarę możliwości)” i z dawnego pkt 12 nawias „(organizacyjnych)”	uwaga odrzucona - sformułowanie obrazuje stan obecny
56		Str. 63: dodać kropkę na końcu zdania „Rok 1990 przyjęły na potrzeby niniejszego opracowania za rok bazowy to okres transformacji ustrojowej i gospodarczej, jaka miała miejsce we Wrocławiu Energochłonna gospodarka...”	uwaga uwzględniona
57		Str. 64: poprawić błąd w zdaniu „udział emisji transportowych był mniej znaczący niż obecnie.”	uwaga uwzględniona
58		Str. 72: pozostawić na liście przykładów w pkt 1 listy działań w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców jedynie niskoemisyjne konwencjonalne, hybrydowe i elektryczne	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulat - paliwa alternatywne oraz biopaliwa 2 i 3 generacji są zgodne z ideą PGN
59		Str. 72: usunąć z listy działań w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców w pkt 2 obiekty „park & ride”, dodać obiekty „kiss & ride”	uwaga odrzucona - obiekty park&ride są zgodne z ideą PGN
60		Str. 72: usunąć z listy działań w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców pkt 3	uwaga odrzucona - multimodalność jest zgodna z ideą PGN, budowa dróg jest działaniem komplementarnym
61		Str. 72: obniżyć maksymalny udział indywidualnego transportu samochodowego w bilansie transportowym miasta z 35% do 15% (obecny pkt 5)	uwaga odrzucona - zapis zgodny z Wrocławską Polityką Mobilności
62		Str. 72: dodać na liście działań w zakresie zrównoważonej mobilności mieszkańców przed obecnym pkt nr 9 nowy punkt w brzmieniu „wdrażanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi komunikacji rowerowej”	uwaga uwzględniona
63		Str. 125: dostosować przykłady w pkt 4 katalogu działań do postulatów nr 15	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulat - paliwa alternatywne oraz biopaliwa 2 i 3 generacji są zgodne z ideą PGN
64		Str. 126: usunąć z katalogu działań w pkt 8 obiekty park & ride	uwaga odrzucona - obiekty park&ride są zgodne z ideą PGN
65		Str. 126: usunąć z katalogu działań pkt 9	uwaga odrzucona - multimodalność jest zgodna z ideą PGN, budowa dróg jest działaniem komplementarnym
66		Str. 126: usunąć „w” w pkt 13 „Opracowywanie i wdrażanie skoordynowanych koncepcji, narzędzi zarządzania oraz usług mających na w celu zwiększenie udziału przyszanj środowisku logistyk...”	uwaga uwzględniona
67		Str. 129: zrezygnować z zadania „Budowa Alei Wielkiej Wypsy we Wrocławiu”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych “Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020”, budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
68		Str. 130: zrezygnować z zadania „Przebudowa ulicy Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych “Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020”, budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
69		Str. 131: zrezygnować z zadania „Budowa Osi Zachodniej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 94”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych “Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020”, budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
70		Str. 132: ograniczyć napęd nowo pozyskiwanych autobusów do napędu elektrycznego w zadaniu „Modernizacja taboru autobusowego we Wrocławiu”	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulat - paliwa alternatywne są zgodne z ideą PGN
71		Str. 133: zrezygnować z zadania „Modernizacja taboru tramwajowego we Wrocławiu pod względem polepszenia efektywności energetycznej oraz zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej sprawności poruszania – Etap I i II”	uwaga odrzucona - brak uzasadnienia postulat - komunikacja publiczna jest zgodna z ideą PGN
72		Str. 134: zrezygnować z budowy obiektów park & ride w ramach zadania „Modernizacja infrastruktury kolejowej na terenie Gminy Wrocław”	uwaga odrzucona - obiekty park&ride są zgodne z ideą PGN
73		Str. 136: zrezygnować z budowy obiektów park & ride w ramach zadania „Stworzenie systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych we Wrocławiu”	uwaga odrzucona - obiekty park&ride są zgodne z ideą PGN
74		Str. 138 i 139: zrezygnować z zadania „Poprawa dostępności komunikacyjnej Gminy Wrocław”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych “Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020”, budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
75		Str. 142: ograniczyć zadanie „Program poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej; obiekty inżynierskie, torowiska – Pułaskiego” do części bezpośrednio związanych z poprawą warunków dla komunikacji tramwajowej, rowerowej i pieszej	uwaga odrzucona - przebudowa torowisk, ścieżek rowerowych i energooszczędnego oświetlenia ulicznego są zgodne z ideą PGN a poprawa dostępności nie oznacza tylko budowy dróg
76		Str. 142: zrezygnować z zadania „Uruchomienie pierwszej linii kolejowo-tramwajowych przewozów aglomeracyjnych - linia tramwaju dwusystemowego”	uwaga odrzucona - przebudowa torowisk i przystanków kolejowo-tamwajowych są zgodne z ideą PGN, budowa dróg jest działaniem komplementarnym
77		Str. 143: zrezygnować z zadania „Rowerowe taksówki jako alternatywny transport podczas Europejskiej Stolicy Kultury 2016, rozdania Europejskich Oscarów 2016, World Games 2017”	uwaga odrzucona - taksówki rowerowe są zgodne z ideą PGN
78		Str. 144: dodać zadanie „Poprawa komunikacji tramwajowej na terenie Wrocławia”, w ramach którego za łączną kwotę 1,25 mld zł (oszczędności z postulatów nr 24, 25, 26, 28 i 33): o Zakupimy 100 45-metrowych, klimatyzowanych, wyposażonych w całkowicie płaską podłogę na wysokości 350 mm nad głowką szyny, system rekuperacji energii i nowoczesne systemy informacji pasażerskiej, w tym nagłośnienie wewnętrzne i zewnętrzne, tramwajów o Wybudujemy nową zajeżdżnię, dedykowaną tym tramwajom o Zmodernizujemy wszystkie przystanki tramwajowe, aby umożliwić obsługę 45- metrowych tramwajów	uwaga ogólna odrzucona - PGN jest dokumentem strategicznym nieposiadającym alokacji.
79		Str. 144: dodać zadanie „Opracowanie założeń i studium wykonalności wrocławskiej kolei miejskiej” w wysokości 15 mln zł (oszczędności z postulatów nr 24, 25, 26, 28 i 33)	uwaga odrzucona - niekompletne zgłoszenie zadania; możliwość dodania poprzez infopgn.pl
80	PGN Forum	Str. 15, Tabela 2, prosimy o korektę nazwy naszej spółki z Forum S.A. na Forum Power and Heat Polska Sp. z o.o.	uwaga uwzględniona
81		Str. 18 – Str. 20, prosimy o korektę nazwy naszej spółki z Forum S.A. na Forum Power and Heat Polska Sp. z o.o. prosimy o korektę kolumny lokalnych będących w posiadaniu Forum, obecnie posiadamy jedynie następujące kolumnie: - ul. Łąka Mazurska 2-8 (0,32 MW) - ul. Poleska 37 a (2,16 MW) - ul. Rubczaka 25 a (0,23 MW) - ul. Wiejska 21-23 (0,63 MW) – dzierżawa prosimy o korektę całości mocy zainstalowanej oraz danych dot. zużycia paliwa w kolumniach lokalnych w oparciu o powyższe dane (obecna wersja została zaciągnięta z ZPZPC z 2012 i jest już nie aktualna)	uwaga uwzględniona
82		Str. 49, Głównie kierunki działań w obszarze Energetyka. W oparciu o pkt. 1.2.1.1.1. Sieć ciepłownicza (ostatni akapit) oraz założenia programu KAWKA, prosimy o dodanie zapisu „Termomodernizacja oraz wymiana ogrzewania na bardziej efektywne np. elektryczne, lub przyłączenie do wysokosprawnego systemu sieci ciepłowniczej (ciepło sieciowe)”	uwaga uwzględniona
83		Str. 84. Budowa wysokosprawnego źródła gazowo-parowego (CCGT CHP) w obiekcie przy ul. Obornickiej we Wrocławiu. Prosimy o korektę zapisu z „przyłącza elektromagnetycznego” na przyłącze elektroenergetyczne 400 kV (w pleniwszym i drugim akapicie) Prosimy o dodanie następującego zapisu (w nawiasie) przy punkcie „przyłącze gazowych DN 400, o ciśnieniu 5,4 MPa i łącznej długości 4,5 km” tj. (w oparciu o wydane nowe warunki przyłączenia do sieci gazowej, inwestycja przyłącza gazowego CCGT CHP Wrocław będzie w całości realizowana przez Gaz – System S.A.)	uwaga uwzględniona

L.P.	Zgłaszający	Treść uwagi	Odpowiedź
84		Str. 88 Sieć ciepłownicza magistralna 2xDn350 od komory K-II/39/22 przy ul. Hermanowskiej do ul. Białogardzkiej dla projektowanego osiedla „Nowe Żerniki” we Wrocławiu Prosimy o korektę nakładów inwestycyjnych – 11, MPLN Nie planuje się udziału środków zewnętrznych przy finansowaniu inwestycji (środki zewnętrzne = 0) Prosimy o korektę danych dla inwestycji Nowe Żerniki w oparciu o informacje poniżej: Sieć ciepłownicza magistralna 2xDn350 od komory K-II/39/22 przy ul. Hermanowskiej do ul. Białogardzkiej dla projektowanego osiedla „Nowe Żerniki” we Wrocławiu oraz sieć ciepłownicza rozdzielcza, zlokalizowana pod śladem drogi rowerowej Trasy Targowej oraz na osiedlu „Nowe Żerniki”. Zadanie swym zakresem objęcie budowę sieci ciepłowniczej 2xDn 350 o długości około 2000 m, od istniejącej komory ciepłowniczej K-II/39/22 zlokalizowanej przy ul. Hermanowskiej we Wrocławiu do osiedla „Nowe Żerniki” we Wrocławiu oraz budowę sieci ciepłowniczej rozdzielczej o długości około 2 000 mb według poniższego podziału odcinków i odpowiadających im średnic: - DN650/500, L=58,9m, - DN300/450, L=372,35m, - DN250/400, L=587,05m, - DN150/250, L=248,60m, - DN125/225, L=309,15m, - DN100/200, L=266,30m, - DN65/140, L=79,75m, - DN50/125, L=91,75m, Sieć ciepłownicza powstanie bez szkody w istniejącej infrastrukturze drogowej, z wykorzystaniem techniki mikrotunelingu, w celu przeprowadzenia sieci ciepłowniczej pod jezdnią AOW oraz pod rzeką Ślężą.	uwaga uwzględniona
85		Str. 89-90. W drodze ustaleń pomiędzy Kogeneracja S.A., a Fortum Power and Heat Polska Sp. z o.o. podczas spotkania w UM Wrocław, strony ustaliły, że projekt przyłącza Jagodna zostanie zrealizowany przez Fortum w z związku z czym prosimy o: Usunięcie zapisów ze str. 89 (Kogeneracja S.A. jako podmiot realizujący zadanie) Usunięcie zblubowanego opisu przyłącza Jagodna oraz aktualizację danych w oparciu o fiski dla projektów komplementarnych do ZIT (w załączeniu), uzgodnionych i dostarczonych do UM Wrocław do p. Karoliny Sobótki w dniu 19.06.15 oraz zatwierdzonych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (zgodnie z mailem z dnia 26.05.15) – Etap I oraz Etap II	uwaga uwzględniona
86		Str. 91 - 101, prosimy o aktualizację nazw projektów oraz ich danych w oparciu o fiski dla projektów komplementarnych do ZIT (w załączeniu), uzgodnionych i dostarczonych do UM Wrocław do p. Karoliny Sobótki w dniu 19.06.15 oraz zatwierdzonych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (zgodnie z mailem z dnia 26.05.15) prosimy o rozdzielenie projektów na podstawowe i rezerwowe zgodnie z fiskalami ZIT	uwaga uwzględniona
87		Str. 182, Interesariusze zewnętrzni prosimy o korektę nazwy naszej spółki z Fortum S.A. na Fortum Power and Heat Polska Sp. z o.o.	uwaga uwzględniona
88		+DODATKOWYCH 20 FIZYK PROJEKTOWYCH	uwaga uwzględniona - zadania dodano
89	Towarzystwo Benderowskie w imieniu własnym oraz Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia, Akcji Miasto, Fundacji EkoRozwoju, Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej, Eko-Unii	1. Zgodnie z uwagami zawartymi we wstępie, proponujemy przyjęcie następujących kryteriów dla wyboru priorytetów zadań w PGN (wg ważności): - efektywność kosztowa - mierzona potrzebnym nakładem finansowym zapewniającym redukcję Mg CO₂, - efektywność zdrowotna - odnosząca się zarówno do redukcji czynników chorobotwórczych (w tym związanych z emisją z lokalnych pieców i komunikacją - nie tylko CO₂, ale też PM₁₀ czy NO₂), jak i oddziaływaniem prozdrowotnym - stopień przygotowania zadania do realizacji (kryterium techniczne), - wpływ realizacji zadania na tworzenie lokalnych miejsc pracy (kryterium trudne do dopracowania, lecz bardzo ważne).	uwaga odrzucona.
90		2. Wnosimy o dodanie do „Cele strategicznego w perspektywie krótko-/średnio-/długoterminowej(S,7): - a.) ograniczenia do I połowy roku 2018 emisji gazów cieplarnianych o 10% w stosunku do roku bazowego; - b.) ograniczenia do I połowy roku 2018 zużycia energii o 10% w stosunku do roku bazowego; - c.) zwiększenia do I połowy roku 2018 udziału energii ze źródeł odnawialnych do 7.5% w końcowym zużyciu energii”.	uwaga uwzględniona w części. Założone cele w perspektywie krótkoterminowej (do roku 2018) wynikają bezpośrednio z obecnie zaplanowanych działań.
91		3. W Tabeli 15 “Analiza SWOT” wnosimy o (w zakresie punktu): a.) Silne strony: wykreślenie “stanowisko Oficera Rowerowego jako gwarancja rozwoju transportu rowerowego” , ponieważ nie jest on żadną gwarancją rozwoju transportu rowerowego;	uwaga uwzględniona
92		b.) jw. w odniesieniu do Oficera Pieszego;	uwaga uwzględniona
93		c.) Silne strony: wykreślenie z “plany przebudowy miejskiego układu komunikacyjnego (w celu ograniczenia i upłynienia ruchu samochodowego) oraz promocja i rozwój alternatywnych środków komunikacji” słowa “upłynienia” – tylko ograniczenie ruchu samochodowego, razem z rozwojem komunikacji zbiorowej, mogą zapewnić zmniejszenie emisji CO₂ i zanieczyszczeń komunikacyjnych; sytuacja również doprowadzi do upłynienia ruchu, bo część osób przesiądzie się z prywatnych samochodów do komunikacji publicznej;	uwaga odrzucona - polityka transportowa miasta jest kształtowana w zależności od obszaru, jakiego dotyczy, na określonych obszarach ruch samochodowy jest ograniczany, w innych nadzrędnym zadaniem jest jego upłynianie
94			
95		e.) Do silnych stron dodać: “struktura wiekowa budynków na terenie gminy (szczególnie budynków mieszkalnych komunalnych)” - stare kamienice po wyremontowaniu są mogą być tym, co przyciągnie nowych lub starych mieszkańców z powrotem do centrum (atrakcyjne mieszkania, duże, doświetlone, z wysokimi pomieszczeniami), dzięki czemu nie będą tak uzależnieni od samochodu, jak mieszkając na obrzeżach;	uwaga uwzględniona
96		f.) Słabe strony – dodać: zbyt niski udział podróży komunikacją zbiorową (wniosek z Kompleksowych Badań Ruchu, przeprowadzonych przez BRW);	uwaga uwzględniona
97		g.) Słabe strony – dodać: brak politycznego przywództwa do realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności (w tym: ograniczania ruchu aut w centrum Wrocławia);	uwaga odrzucona - uwaga subiektywna
98		h.) Słabe strony – dodać: bardzo wysoki współczynnik motoryzacji - 4. w Polsce i 2 x większy niż w miastach niemieckich;	uwaga uwzględniona częściowo
99		i.) słabe strony: po “problem niskiej emisji, pochodzącej głównie z indywidualnych systemów grzewczych” dodać: “j indywidualnego transportu samochodowego”;	uwaga uwzględniona
100		j.) słabe strony: po “niewystarczająca liczba obiektów P&R” dodać: “że lokalizacje P&R, przez co ludzie nie chcą z nich korzystać, że ich oznaczenie – często nie wiadomo, gdzie są, za małe P&R, żeby przyciągać znaczącą ilość pojazdów, które dzięki temu nie wjadą do centrum miasta”;	uwaga uwzględniona
101		k.) ze słabych stron wykreślić: “ograniczone możliwości modyfikacji sieci dróg w centrum miasta Wrocław” - centrum poprzecinane szerokimi arteriami nie byłoby atrakcyjne do mieszkania i spędzenia czasu, mieszkańcy tym bardziej uciekaliby na obrzeża, dlatego ograniczenia w rozbudowie dróg w centrum Wrocławia powodowane tradycyjną urbanistyką są raczej szansą, również w kontekście PGN, a nie słabą stroną;	uwaga uwzględniona
102		l.) do słabych stron dodać: Zbyt mała ilość zieleni urządzonej, szczególnie dużych drzew, w gęsto zabudowanych częściach miasta, ale także na nowych peryferijnych osiedlach, gdzie o zieleni, która filtruje powietrze z zanieczyszczeń, w ogóle się nie dba (dla deweloperów jest ona problemem, a nie potencjałem);	uwaga uwzględniona
103		i.) do słabych stron dodać: Niewystarczająca rozwinięta komunikacja zbiorowa we Wrocławiu; tylko ok. 35% podróży wykonywanych KZ (w Warszawie - ok. 70%); mało atrakcyjna, zbyt wolna, zbyt awaryjna, żeby przyciągać nowych pasażerów; brak linii tramwajowych penetrujących (niezależnie od dróg) duże osiedla, szczególnie z wielkiej płyty, znajdujących się w dość dużej odległości od centrum;	uwaga uwzględniona częściowo. Komunikacja zbiorowa we Wrocławiu ok. 35% podróży wykonywanych KZ dla przykładu w Warszawie - ok. 70%.
104		m.) Szanse – dodać: poparcie społeczne dla ograniczania ruchu w centrum miasta (badania Ibris z tego roku);	uwaga uwzględniona
105		n.) Szanse – dodać: silne lobby organizacji pozarządowych, które naciskają na bardziej zrównoważony transport;	uwaga uwzględniona
106		o.) Zagrożenia – dodać: postępująca suburbanizacja na terenie miasta i gmin ościennych, które zachęcają do zamieszkania poza Wrocławiem, co	uwaga uwzględniona
107		p.) Zagrożenia – dodać: postawa spółek kolejowych, które mogą utrudniać powstanie we Wrocławiu kolei miejskiej, a w aglomeracji – kolei	uwaga uwzględniona
108		TRANSPORT ZBIOROWY DROGOWY:	
109		4. Wnosimy o dodanie w sektorze problemowym: 1.2.1.3. Transport, główne kierunki działań, str. 51: stworzenie związku komunikacyjnego (na wzór niemiecki) obejmującego wszystkie gminy WroF (integracja biletów), dla połączeń tramwajowych, kolejowych i autobusowych. Przykładowo: 3 strefy: I obejmująca cały Wrocław, II obejmująca gminy graniczące z Wrocławiem, III obejmująca gminy graniczące z tymi, które graniczą z Wrocławiem (to będzie: Trzebnica - miasto i gmina, Oleśnica - miasto i gmina, Jędrz-Laskowice - miasto i gmina, i Sobótka - miasto i gmina). Stworzenie takiego związku komunikacyjnego z ujednoliconym systemem biletów (bilety czasowe, strefowe: na jedną, dwie lub wszystkie strefy) dla wszystkich gmin i wszystkich rodzajów transportu zbiorowego spowoduje radykalną poprawę dostępności komunikacyjnej całego WroF i zachęci do korzystania z komunikacji zbiorowej, zarówno w codziennych, jak i weekendowych podróżach.	uwaga uwzględniona
111		5. Wnosimy o powtórzenie punktu poprzedniego w strategii długoterminowej dla transportu: 1.5.1.2.3. Transport w punkcie 6: “Wdrażanie rozwiązań organizacyjnych, sterowania ruchem i zarządzania komunikacją zbiorową – inteligentne systemy transportowe, jednolity system opłat itp”.	uwaga uwzględniona
112		6. Wnosimy o dodanie w sektorze problemowym: 1.2.1.3. Transport, główne kierunki działań, str. 51: rozwijanie kolei miejskiej we Wrocławiu i aglomeracyjnej we WroF: nowe przystanki w miejscach o dużej liczbie mieszkańców lub potencjalnej dużej liczbie mieszkańców (rozbudowujące się osiedla), rewitalizacja linii kolejowych, zakup nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.	uwaga uwzględniona
113		7. Wnosimy o wykreślenie w sektorze problemowym: 1.2.1.3. Transport, główne kierunki działań, str. 51: “modernizację oraz budowę dróg (w tym dokończenie budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia oraz Śródmiejskiej Obwodnicy).”	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych “Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020”, budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
114		8. W sekcji 1.3.1.2. Jakość powietrza na str. 62 w głównych kierunkach działań w obszarze poprawy jakości powietrza w punkcie 8 wnosimy, by po “usprawnianie ruchu miejskiego, eliminacja zatorów drogowych poprzez “zielone fale” dodać: pod warunkiem, że nie pogarsza to warunków dla ruchu pieszych rowerowego oraz komunikacji zbiorowej.	uwaga uwzględniona
115		9. W sekcji 1.3.1.2. Jakość powietrza na str. 62 w głównych kierunkach działań w obszarze poprawy jakości powietrza w punkcie 12 dodaj: oraz preferować nową zabudowę mieszkaniową (takie plany uchwaleń powinny być w pierwszej kolejności) w miejscach, które mogą być efektywnie obsłużone - w zakresie ciepła - przez ciepło sieciowe oraz - w zakresie transportu - przez komunikację zbiorową.	uwaga uwzględniona
116		10. Wnosimy o dodanie następujących punktów (str. 125, Strategia): - a.) Po punkcie “wzrost udziału transportu pieszego” dodać punkt w brzmieniu “spadek udziału indywidualnego transportu samochodowego w transportowym bilansie gminy”; - b.) Dodać punkt w brzmieniu “wzrost poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego”; - c.) Dodać punkt w brzmieniu “spadek liczby aut zarejestrowanych na terenie gmin WroF”; - d.) Dodać punkt w brzmieniu “wzrost konkurencyjności i efektywności form transportu względem indywidualnego transportu samochodowego”; mierzone realnymi czasami przejazdu, w tym eliminacja sytuacji, w których w codziennym życiu indywidualny transport samochodowy jest szybszy od transportu zbiorowego na ważnych ciągach komunikacyjnych”.	uwaga uwzględniona w części - Gmina nie ma wpływu na liczbę zarejestrowanych pojazdów
117		11. Wnosimy o dodanie następujących punktów (str. 125 i 126, Katalog przykładowych działań):	
118		a.) W pkt. 1 po słowach “Rozwój sieci transportu publicznego” dodać: “również kosztami indywidualnego transportu samochodowego”;	uwaga uwzględniona
119		b.) Usunąć pkt 9. Budowa dróg powoduje wzrost emisji, zatem nie należy takiego postulatu umieszczać w PGN;	uwaga uwzględniona - W związku ze zmianą wytycznych “Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020”, budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
120		c.) Zmienić brzmienie pkt. 10. na “Tworzenie sieci wypożyczalni i infrastruktury dla pojazdów nieskominiemych (m. in. rowery transportowe i elektryczne)”;	uwaga uwzględniona w części - dodano “rowery transportowe i elektryczne”
121		d.) W pkt. 15 po słowach “Rozbudowa systemu rowerowego” dodać: “również kosztami indywidualnego transportu samochodowego”;	uwaga uwzględniona w części - uwaga przedyskutowana
122		e.) W pkt. 16 po słowach “uspokojonego ruchu” dodać “(środkami fizycznymi) oraz “zielonych stref” z zakazem wjazdu dla pojazdów wywarzających najwięcej zanieczyszczeń”;	uwaga odrzucona - nie ma podstaw prawnych do tworzenia zielonych stref
123		f.) Dodać punkt w brzmieniu “Realizacja wszystkich inwestycji dotyczących infrastruktury ulicznej z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej”;	uwaga uwzględniona częściowo - dodano zapis: Realizacja inwestycji dotyczących infrastruktury ulicznej z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej
124		g.) Dodać punkt w brzmieniu “Odtwarzanie i tworzenie szpalerów drzew wzdłuż ulic oraz ochrona tych już istniejących”;	uwaga uwzględniona
125		h.) Dodać punkt w brzmieniu “Tworzenie Planów Mobilności” mających na celu zwiększenie liczby podróży środkami transportu przyjaznymi środowisku do i z miejsca pracy oraz w godzinach pracy (zwłaszcza dla instytucji publicznych);	uwaga uwzględniona

Lp.	Zgłaszający	Treść uwagi	Odpowiedź
126		i) Dodać punkt w brzmieniu "Przebudowa głównych ciągów komunikacyjnych w celu zmniejszenia wykorzystania aut w codziennych podróżach (np. budowa torowisk tramwajowych, chodników i dróg rowerowych w miejscu pasów ruchu, wyznaczanie BUS-pasów i pasów rowerowych, zwiężanie pasów ruchu w celu uniemożliwienia przekraczania prędkości dozwolonej, likwidacja zatek autobusowych, które spowalniają autobusy (czas potrzebny na włączenie się z powrotem do ruchu), likwidacja zbędnych sygnalizacji świetlnych itd.);	uwaga odrzucona - zasada słuszna, ale nie może być stosowana obligatoryjnie
127		j) Dodać punkt w brzmieniu "Rozbudowa infrastruktury pieszej - budowa nowych przejazdów dla pieszych poziomiej jezdni, likwidacja przejazdów podziemnych i nadziemnych oraz innych barier architektonicznych, modernizacja chodników, tworzenie deptaków, podwózków miejskich (z nid. wooneer) i przystanków przestępni publicznych, itd.);	uwaga odrzucona ze względu na odmienne określenie zasady postępowania w Wrocławskiej Polityce Mobilności
128		k) Dodać punkt w brzmieniu "Budowa kładek pieszo-rowerowych przez rzeki w celu stworzenia alternatywnych ciągów komunikacyjnych dla nieemisyjnych form transportu";	uwaga uwzględniona (w zmienionym brzmieniu) - Wrocław dąży do rozwoju szlaków komunikacyjnych zwiększających konkurencyjność środków transportu alternatywnych dla indywidualnego transportu samochodowego. Jednym z elementów jest budowa ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż rzek i linii kolejowych, a także budowa kładek i przejazdów pieszo-rowerowych dla zapewnienia ciągłości istniejących i potencjalnych szlaków.
129		l) Dodać punkt w brzmieniu "Rewitalizacja śródmiejskich osiedli poprzez kompleksową przebudowę ulic z wykorzystaniem elementów uspokajania ruchu oraz zieleni w odzyskanej przestrzeni".	uwaga uwzględniona częściowo
		12. Wnosimy o następujące zmiany w części Transport: Zaplanowane zadania gminne (od str. 129);	
130		a) wnosimy, by usunąć pozycję "Budowa Alei Wielkiej Wypsy we Wrocławiu". Realizacja inwestycji w takiej formie spowoduje wzrost emisji (m. in. przez brak linii tramwajowej).	uwaga uwzględniona - w związku ze zmianą wytycznych "Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020", budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN.
131		b) wnosimy by usunąć pozycję "Przebudowa ulicy Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu". Realizacja inwestycji w takiej formie spowoduje wzrost emisji - m. in. przez brak linii tramwajowej, zateki autobusowe, zwiększenie przestrzeni dla aut. Taki remont przyczyni się do wyboru auta jako środka transportu kolejnych mieszkańców Jagodna, a także Iwin, czy Żernik (gdzie kursują autobusy). Zamiast tego należy zainwestować w alternatywę: lepszą komunikację zbiorową, chodniki, drogi rowerowe i przystanki kolejowe w miejscach, gdzie Jagodno jest najbardziej rozbudowane (nie w Iwinach, gdzie się planuje). Środki przeznaczone na transport drogowy należy przeznaczyć na remonty dróg w centrum (więcej w jednym z punktów kolejnych). Warto podkreślić, że zateki autobusowe - wtórne hiperdeteriorum, które padły na spotkanie konsultacyjnym PGN - powodują pogorszenie warunków dla komunikacji autobusowej, gdyż wydłużają czas podróży. Na drogach o więcej niż jednym pasie ruchu w jedną stronę nie powinny być one lokalizowane.	uwaga uwzględniona - w związku ze zmianą wytycznych "Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020", budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN
132		c) wnosimy, by usunąć pozycję "Budowa Osi Zachodniej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 94". Jest to kolejny punkt świadczący o tym, że celem twórców PGN nie było obniżenie emisji, tylko zdobycie środków unijnych na kolejne drogi dla aut, które zwiększa korki i zanieczyszczenie. Prawie 400 mln przeznaczonych na to zadanie wydane na usprawnienie transportu zbiorowego - kolej, tramwaj - przyniesie dużo większe efekty, a	uwaga uwzględniona - w związku ze zmianą wytycznych "Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020", budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN
133		d) wnosimy, by pozycję "Stworzenie systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych we Wrocławiu" uzupełnić o punkt dot. budowy zadaszonych parkingów rowerowych.	uwaga uwzględniona poprzez dodanie bardziej ogólnego zapisu tj. zintegrowane węzły przesiadkowe będą również uwzględniały infrastrukturę parkingową dla rowerów
		e) wnosimy, by w pozycji "Poprawa dostępności komunikacyjnej Gminy Wrocław" usunąć punkty dot. budowy ul. Radwackiej i budowy prawoskrętu z ul. Obornickiej w kierunku Obwodnicy Śródmiejskiej, a zamiast budowy ul. Radwackiej wpisać budowę kładki pieszo-rowerowo-tramwajowej przez rzekę Ślęzę i torowiska tramwajowego w ciągu ul. Radwackiej (od Oporowa do Powstańców Śl.). W ciągu ulicy Radwackiej, przez rzekę Ślęzę, powinna powstać kładka pieszo-rowerowo-tramwajowa, która realnie wpłynęłaby na wybór alternatywnych środków transportu przez okolicznych mieszkańców, a dodatkowo nie przyczyniłaby się do wzrostu ruchu aut, a tym samym emisji CO2 i zanieczyszczeń.	uwaga uwzględniona częściowo - w związku ze zmianą wytycznych "Kryteria wyboru projektów Oś Priorytetowa IV Infrastruktura Drogowa dla miast POIS 2014-2020", budowa/przebudowa dróg została usunięta z PGN
135		f) wnosimy, by "Uruchomienie i zarządzanie miejską wypożyczalnią pojazdów ekologicznych we Wrocławiu" uzupełnić o rowery transportowe (100 sztuk), rowery elektryczne (500 sztuk) i rowery przeznaczone do długoterminowego wypożyczenia, np. dla studentów (1000 sztuk). Rowery te przyczynią się do spadku poziomu emisji w dużym miejskim stopniu, niż samochody elektryczne (które nie ma pewności, czy będą wypożyczone, zamiast używania własnego auta na benzynę), więc należy wygospodarować na nie środki z puli planowanej do przeznaczenia na drogie auta (prawie 38 mln zł).	uwaga częściowo uwzględniona - Wrocław będzie dążył do uruchomienia długoterminowej wypożyczalni rowerów dla mieszkańców
136		g) Usunąć pozycję "Program poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej; obiekty inżynierskie, torowiska - Pułaskiego". Nie należy zwiększać przepustowości dla samochodów, zwłaszcza kosztami starych kamienią będących częścią wpisanego do rejestru zabytków układu urbanistycznego, tym bardziej, że kilkadziesiąt metrów dalej znajduje się wąskie gardło - wiadukt kolejowy. Warto jednak zmienić pozycję na: wymiana nawierzchni i torowiska, i wydzielenie torowiska tramwajowego w istniejącej jezdni. Takie zadanie jest pewnością konieczne, (choćby w celu zmniejszenia hałasu komunikacyjnego).	uwaga odrzucona - przebudowa torowisk, ścieżek rowerowych i energooszczędne oświetlenia ulicznego są zgodne z ideą PGN, budowa dróg jest działaniem komplementarnym
137		h) usunąć pozycję "Uruchomienie pierwszej linii kolejowo-tramwajowych przez osiedla aglomeracyjnych - linia tramwaju dwusystemowego". Obowiązujące przepisy uniemożliwiają realizację tego projektu. Należałoby przesunąć środki na nią przeznaczone (412 mln wg Załącznik IV.1. Hamonogram rzeczowo-finansowy Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Wrocław) na rozwój kolei miejskiej/aglomeracyjnej we Wrocławiu (wraz z węzłami przesiadkowymi we Wrocławiu) oraz nowe torowiska tramwajowe we Wrocławiu. Przy takim poziomie finansowania można spodziewać się dużych efektów - na pewno większych niż jedna linia tramwaju dwusystemowego.	uwaga odrzucona - PGN jest dokumentem strategicznym nieposiadającym alokacji
138		i) Zwiększyć środki na Modernizację infrastruktury kolejowej na terenie Gminy Wrocław (obecnie Załącznik IV.1. Hamonogram rzeczowo-finansowy Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Wrocław przewiduje tylko niecałe 10,5 mln)	uwaga odrzucona - PGN jest dokumentem strategicznym nieposiadającym alokacji
139		j) Wnosimy o dodanie zadania "Rewitalizacja ulic Grabieżyńskiej, Legnickiej, Pomorskiej, pl. Ścieżka, Tęczyowej, Kazimierza Wielkiego, Gajowickiej, Zaporoskiej w celu poprawy warunków komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej (m. in. wyznaczenie BUS-pasów, uspokojenie ruchu, wyznaczenie nowych przejazdów dla pieszych, stworzenie szpalterów drzew, itd.);	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
140		13. Wnosimy o dodanie zadania "Przebudowa skrzyżowania Dubois/ Drobrzeja we Wrocławiu w celu poprawy warunków komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej"	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
141		14. Wnosimy o dodanie zadania "Rewitalizacja placów: Jana Pawła II, Strzegomskiego, Dominikańskiego, Orląg Lwowskich, Legionów w celu poprawy warunków komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej"	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
142		15. Wnosimy o ograniczenie zadania "Rozwój sieci wypożyczalni i infrastruktury dla pojazdów niskoemisyjnych (samochody, rowery) do wypożyczalni rowerów (w tym elektrycznych i towarowych).	uwaga odrzucona - samochody niskoemisyjne są zgodne z ideą PGN
143		16. Wnosimy o nieuwzględnienie modernizacji istniejących tramwajów (zadanie: Modernizacja taboru tramwajowego we Wrocławiu pod względem polepszenia efektywności energetycznej oraz zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej sprawności poruszania - Etap I i II) i uwzględnienie wyłącznie kupna nowych, niskopodłogowych, energooszczędnych i klimatyzowanych tramwajów, które zastąpią najstarsze tramwaje.	uwaga odrzucona - modernizacja taboru jest zgodna z ideą PGN
144		17. Wnosimy o dodanie zadania "Budowa linii tramwajowych na Paśle Pole (przez Kowale), Małsice, Stabłowice, Bartoszewice, Orlaszyn, Muchobór Wielki."	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
145		18. a) Wnosimy o dodanie zadania. Budowa odcinków linii tramwajowych na ul. Wyszyńskiego, Grodzkiej i Szewskiej (drugi tor), Rychalskiej, Słowackiego, Norwida, Kamienną, Gajowicką, Radwacką, Borowską. b) Wnosimy o dodanie zadania „Rewitalizacja torowisk tramwajowych na terenie całego miasta”	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
146		19. Wnosimy o dodanie zadania "Łatwienia dla przedsiębiorców dowożących towary w centrum rowerami transportowymi".	uwaga odrzucona
147		20. Wnosimy o wykreślenie w sekcji I.5.1.2.3 (strategia długoterminowa) Transport (s. 72) słów "Rozwój sieci połączeń drogowych o układzie obwodnicowo-promienistym, z uwzględnieniem multimodalności(w tym drogi rowerowe, drogi i ciągi piesze)."	uwaga odrzucona - multimodalność jest zgodna z ideą PGN, budowa dróg jest działaniem komplementarnym
148		21. W sekcji I.2.1.3.2. Transport prywatny (s. 50);	
149		a) Wnosimy o wykreślenie "W zakresie transportu duże znaczenie mają ograniczenia wynikające ze struktury przestrzennej miasta – gęsta zabudowa centralnej części Wrocławia uniemożliwia wydzielanie nowych dróg."	uwaga uwzględniona częściowo
150		b.) Wnosimy o dodanie po zdaniu "Duże znaczenie dla istnienia problemu „zakorkowania” gminy mają przyzwyczajenia mieszkańców do korzystania z własnego samochodu." słów "oraz niewystarczająca oferta transportu publicznego"	uwaga subiektywna - odrzucona
151		c.) w wypunktowaniu (s. 51) wnosimy o zmianę "poprawę rozwoju i dopasowanie linii autobusowych tramwajowych do aktualnych potrzeb mieszkańców" na "poprawę budowy nowych torowisk, rozwój dopasowanie linii (...)"	uwaga uwzględniona
152		d.) w wypunktowaniu (s. 51) "dostarcia informacyjno-edykacyjne zachęcające do korzystania z komunikacji publicznej, w tym promowanie rozwiązań podwózek sąsiedzkich – carpooling" wnosimy o zmianę "publicznej" na: "publicznej, rowerowej i pieszej"	uwaga uwzględniona
153		e.) w wypunktowaniu (s. 51) wnosimy o dodanie: "poprawę warunków ruchu pieszego, głównie poprzez tworzenie nowych przejazdów dla pieszych i skracanie długości sygnału czerwonego".	uwaga uwzględniona (w zmienionym brzmieniu)
154		f.) w wypunktowaniu (s. 51) wnosimy o dodanie: "Ograniczenie ruchu samochodów w centrum miasta".	uwaga uwzględniona "Przewiduje się ograniczanie roli samochodu, szczególnie w centrum miasta"
155		22. W obszarze I.5.2.3. Transport, str. 125, w rezultatach działań wnosimy o wykreślenie słów: "poprawa płynności ruchu drogowego".	uwaga uwzględniona "Przewiduje się ograniczanie roli samochodu, szczególnie w centrum miasta"
156		23. Wnosimy o dopisanie w sekcji I.5.1.2.9. Edukacja i dialog społeczny (s. 74) edukację transportową: kampanie promujące rower i chodzenie, rowerowa szkoła (albo nawet ogólnie) - komunikacyjna, a także pomoc w tworzeniu planów mobilności dla firm.	uwaga uwzględniona
157		KOLEJ MIEJSKA:	
158		24. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu remontu estakady kolejowej, przebiegającej przez centrum Wrocławia, wraz ze zwiększeniem przepustowości dla kolei dzięki poprawie SBL (Samoczynnej Blokadą Liniovą).	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP
159		25. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu remontu linii kolejowej nr 285 na odcinku miejskim.	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP
160		26. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu dodatkowych zadań w zakresie budowy przystanków kolejowych:	
161		a) przystanki Arkady i Grabieżyńska na estakadzie kolejowej Te przystanki przybliżą koleje miastu i stworzą świetne węzły przesiadkowe. Dużą liczbę nowych pasażerów kolei może przyciągnąć zwłaszcza przystanek przy Arkadach, który położony byłby nie tylko wobec tak istotnych celów podróży jak Urząd Miejski, galeria handlowa Arkady czy Teatr Capitol, ale i obok istotnego węzła tramwajowego. Koncepcja budowy tego przystanku powstała na Politechnice Wrocławskiej.	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku, ale Miasto bierze je pod uwagę w dokumentach planistycznych
162		b) przystanek osiedle Sobieskiego na linii nr 143 Zaraz obok mocno rozbudowującego się osiedla, które jednak ma trudny dostęp do kolei - dworzec Paśle Pole ma niekorzystne położenie komunikacyjne.	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP
163		c) przystanki Małsice i Stabłowice na linii do Wólwa Osiedla coraz bardziej się rozbudowują. Lokalizacja dworców w okolicach ul. Głównej i ul. Królewieckiej pozwoli na szybkie połączenie z centrum.	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP
164		d) przystanki Przedmieście Oławskie i Tarnogaj na linii do Opola Przystanki wokół ważnych osiedli można zlokalizować w okolicy ul. Świątackiego (dawna kładka kolejowa) i przy wiadukcie kolejowym (węzeł przesiadkowy z autobusami 134).	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP
165		27. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Zakup taboru kolejowego. Proponujemy zakup nowego taboru dla potrzeb Wrocławia. W pierwszym etapie - sześciu składów, w drugim - kolejnych sześciu elektrycznych zespołów trakcyjnych dla ruchu aglomeracyjnego.	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP
166		28. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Bike&Ride - Wrocławski Rower Miejski komplementarny z koleją. Uzupełnieniem kolei miejskiej może być system roweru miejskiego. Do tego celu wnosimy o wpisanie zadań w zakresie rozwoju systemu WRM, który powinien znacząco się rozrosnąć i uzupełniać wrocławską SKM, pozwalając kontynuować podróż za pomocą roweru.	uwaga uwzględniona
167		a.) wnosimy o dodatkowe stacje roweru miejskiego na przystankach kolejowych: Muchobór, Paśle Pole, Sołtysowice, Kuzniki, Pracze, Leśnica, Różanka, Grabszyn, Nowy Dwór.	uwaga uwzględniona częściowo - Wrocław będzie dążył do rozbudowy wypożyczalni rowerów miejskich na inne, nieobjęte dzisiaj wypożyczalnią obszary miasta

L.P.	Zgłaszający	Treść uwagi	Odpowiedź
168		b.) wnosimy o dodatkowe stacje roweru miejskiego w celach podróży: □ dla Dworca Nadodrze: na Kleczkowie, Róźnie, przy siedzibie ZUS przy Reymonta, przy US Psie Pole przy Trzebnickiej, □ dla Dworca Muchobór: WPT (Kleczka), WPP (Fabryczna), petla WPP, parki biznesu (Strzegomska), □ dla Dworca Leśnica: przy petli Leśnica, w okolicach Krępieckiej, □ dla Dworca Pracze: EIT Plus, □ dla Dworca Psie Pole: Królewska, Litewska, Rynek Psiego Pola, □ dla Dworca Kuźniki: Kolorzewska, Dzwirzyńska, Bajana, □ dla Dworca Nowy Dwór: dwie- trzy stacje na terenie osiedla Nowy Dwór.	uwaga uwzględniona częściowo - Wrocław będzie dążył do rozbudowy wypożyczalni rowerów miejskich na inne, niedołączone dzisiaj wypożyczalnią obszary miasta
169		c.) wnosimy o uwzględnienie budowy strażbanych parkingów na większych stacjach kolejowych (Dworzec Główny, Nadodrze, Mikołajów) i zamknięcia boków na rowery na innych (Psie Pole, Leśnica, Nowy Dwór, Brochów, Muchobór, Pracze, Kuźniki).	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
170		d.) wnosimy o stworzenie centrum rowerowego przy Dworcu Głównym, obejmującego w szczególności wypożyczalnię rowerów, przysirnic, naprawę, przechowalnię, sklep rowerowy.	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP; Wrocław będzie dążył do powstania miejsca do bezpiecznego przechowywania rowerów w rejonie Dworca Głównego
171		29. Wnosimy o uwzględnienie zadania remontu dworca Wrocław Nadodrze w celu rozbudowy sieci kolei miejskiej/aglomeracyjnej, włącznie ze stworzeniem wejść na perony po obydwu stronach (dodubowanie po stronie północnej) oraz dodubowanie tunelu umożliwiającego przejście pod torami z Kleczkowa na petli tramwajowej.	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP
172		30. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: budowa jednostronnej linii na lotnisko od stacji Zemki, zgodnie z projektem PLK.	uwaga odrzucona - Gmina nie ma wpływu na zadania zgłaszane przez interesariuszy zewnętrznych, w tym przypadku PKP
173		TRANSPORT PIESZY I ROWEROWY:	
175		31. Wnosimy o dodanie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania „Budowa przejść dla pieszych, zwłaszcza na głównych ciągach pieszych”. Zadanie powinno obejmować zwłaszcza przejścia: a.) dwa przez Legnicką (Nabytowska-Rybacka, zjazd/obok kładki oraz przy przystanku Młodych Techników), b.) dwa przez Grabiszyską (wzdłuż Prostej) i przy ul. Kolejowej zjazd/obok kładki, c.) przez Nowy Świat (Łazienna-Cieszyńskiego), d.) trzy wzdłuż bulwarów nadodrzańskich (przy moście Pomorskim Północnym, przy Moście Pokoju po stronie północnej, przy Moście Grunwaldzkim po stronie północnej), e.) przez Wyszyńskiego (ciąg Hłonda-Benedyktynska), f.) na przystanku Rynek (łącznie poszczególne przystanki), g.) przy moście Zwierzynieckim (Barla-Grobla Szczepnicko-Bartoszewicka), h.) dwa na ul. Pomorskiej (na wysokości Wąskiej i Nobla), i.) przejścia zgłoszone przez mieszkańców i Rady Osiedli.	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
176		32. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: „Budowa kładki pieszo-rowerowej, w celu stworzenia alternatywnych ciągów komunikacyjnych - konkurencyjnych wobec transportu samochodowego”. W tym wnosimy o kładki: a.) w ciągu ulicy Trawowa - Francuska (osiedla Muchobór Wielki i Muchobór Mały), b.) w ciągu ulicy Edmunda Micheleta (w miejscu dawnej przeprawy promowej) - połączenie osiedli Kozanów oraz Osobowice, c.) nad Odrą - Żubówków - Rędniszka. Projekt niezwykle ważny w kwestii wyeliminowania przewagi indywidualnego transportu samochodowego w tej części miasta, wynikający z niedostępnego dla transportu zbiorowego, osób poruszających się pieszo rowerami Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (brak kładki pod mostem Rędniskim). d.) w ciągu ulicy Mirowskiego - Prusa, e.) w ciągu Komuny Paryskiej - Promienada Staromiejska (przez fosę miejską).	uwaga częściowo uwzględniona (zapis kierunkowy zamiast wskazywania konkretnych zadań inwestycyjnych) - uwzględniono w pkt. IV.5.1 Długoterminowa strategia, cele i zobowiązania, ponadto zadanie zostało uwzględnione w podsumowaniu z przeprowadzonych konsultacji społecznych; w miarę możliwości będą przeprowadzane analizy, w wyniku których zadania będzie wprowadzane sukcesywnie do PGN
177		33. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: stworzenie wypożyczalni rowerów elektrycznych i stworzenie.	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
		Takie rozwiązanie przyczyni się do zmniejszenia ruchu drogowego i zanieczyszczeń, w tym emisji CO ₂ .	
		34. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Rewitalizacja ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż północnego brzegu Odry na odcinku od ulicy Świętego Józefa do Wybrzeża Wyspiańskiego - w tym budowa przejść dla pieszych w tym ciągu na mostach: Pokoju i Grunwaldzkim.	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
178		35. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Kompleksowa rewitalizacja i uspokojenie ruchu na trasie osiedli: Nadodrze, Olin, Kleczków, zwęzkie ulic, zazielenianie, wyniesienia skrzyżowań oraz przejść dla pieszych. Istotną część projektu została stworzona przez WIM, w ramach uspokajania ruchu na Nadodrze, warto to zadanie zrealizować. Za wzorcowe można przyjąć takie rozwiązania, jakie zastosowano np. na berlińskim osiedlu Wedding (ulice takie jak Utrechter Strasse, Turiner Strasse). 36. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Zielone Tętnice Wrocławia, wraz z wprowadzeniem zmian w układzie komunikacyjnym, które spowodują spadek liczby aut, a wzrost - rowerzystów i pasażerów komunikacji miejskiej.	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
179		37. Wnosimy o poszerzenie programu rowerowego o kwotę 60 mln zł, obejmując co najmniej następujące zadania: a.) modernizacja istniejących dróg rowerowych (zwłaszcza w zakresie wymiany nawierzchni na asfaltową), np. na ul. Borowskiej, Wyspiańskiego, Armii Krajowej, Kasprowicza, Wyszyńskiego, a także na walech w zarządzie RZGOW, b.) budowa nowych dróg rowerowych, innych niż planowane obecnie, łączących wszystkie osiedla z centrum, a także połączeń międzypodludowych - w szczególności: Awentury, Obornickiej, Pilsudskiego (w obu kierunkach), c.) pasy rowerowe w centrum miasta, zwłaszcza na ul. Wridot, ul. Piaskowej, pl. Orląg Lwowskich, ul. Świdnickiej. Wnosimy również o jeszcze mocniejsze postawienie na rowery, zwłaszcza że to ten rodzaj transportu powoduje spadek emisji, większy niż stawianie na rozbudowę infrastruktury drogowej. To, że ze środków UE w ramach ZIT tylko 10 mln zł będzie wydane na infrastrukturę rowerową, nie jest zgodnie z obowiązującą polityką miasta. Zgodnie z polityką rowerową, w 2020 r. ruch rowerowy ma mieć udział 15 procent.	uwaga odrzucona - PGN nie jest dokumentem posiadającym alokacji
180		38. Wnosimy o uwzględnienie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Zaplanowanie i stworzenie „zielonych” i „niebieskich” alternatywnych ciągów pieszo-rowerowych w mieście - zgodnie z naturalnym układem - w linii północny zachód - południowy wschód wzdłuż rzek w przeciwną (południowy zachód - północny wschód) z wykorzystaniem terenów zielonych. To zadanie powinno łączyć kwestię zieleni i transportu rowerowo-pieszego, przyczyniając się dwukrotnie do zmniejszenia emisji.	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
181		39. a.) Wnosimy o dodanie w zadaniach krótko- i średnioterminowych dla transportu zadania: Rewitalizacja wrocławskich ulic lokalnych i dojazdowych w celu poprawy warunków komunikacji pieszej i rowerowej. b.) Wnosimy o dodanie zadania: Rewitalizacja ulic Ruskiej, Oczarskiej, św. Antoniego, Włodkowska, Ofiar Oświęcimskich, Szajnochy, św. Mikołaja, Wita Stwosza w celu zwiększenia atrakcyjności dla ruchu pieszo i rowerowego. c.) Wnosimy o dodanie zadania: Rewitalizacja chodników i dróg rowerowych. Powinny istnieć znaczące fundusze, których celem byłby lepszy stan pieszo-rowerowych ciągów w mieście - zwłaszcza służące poprawie stanu ciągów pieszych w centrum, a także budowie brakujących chodników na przedmieściach. Do tego niekonieczna jest przebudowa samych dróg.	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta; zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
182		ENERGETYKA I BUDOWNICTWO:	
183		40. W zadaniach gminnych w zakresie Energetyki (I.5.2.1., str. 100): „Budowa przyłączy istniejących oraz nowopowstałych obiektów mieszkaniowych i użyteczności publicznej do sieci ciepłowniczej” - wnosimy o większe uwzględnienie starej zabudowy.	uwaga odrzucona - taka możliwość została przewidziana w kierunkach działań; w cytowanym przypadku chodzi o konkretne zadanie
184		41. W zadaniach gminnych w zakresie Budownictwa (I.5.2.2., str. 105): „Program likwidacji niskiej emisji na terenie Wrocławia - KAWKA 2” wnosimy, by uwzględnić, że należy zwiększyć środki finansowe na realizację programu. Ilość przeznaczonych do modernizacji budynków jest zbyt mała, a zmiany będą następowały za wolno. Przewidzenie ok. 17 mln zł na drugą odsłonę programu KAWKA powinno zostać zwielokrotnione - nawet do 100 mln zł (kosztom innych, mniej efektywnych w zakresie redukcji CO ₂ i zanieczyszczeń, inwestycji).	uwaga odrzucona - instytucje dofinansowujące program rozdysonowały już środki
185		42. W zadaniach gminnych w zakresie Budownictwa (I.5.2.2., str. 105) wnosimy, by wykreślić zadanie „Rewitalizacja kompleksu Wrocławskiego Toru Wyścigów Konnych w Wrocławiu” polegające na „przebudowie bieżni, budowie ścieżek, dróg oraz tuneli”. Nie ma to nic wspólnego z obniżaniem emisji zanieczyszczeń, czy CO ₂ ; według jedynie na chęć pozyskania funduszy na taką inwestycję. Nie powinna jednak znaleźć się ona w PGN, gdyż w całości nie dotyczy gospodarki niskoemisyjnej. Tor Wyścigów Konnych już przyciąga coraz więcej mieszkańców, więc widać, że nie trzeba angażować wielkich środków finansowych, by osiągnąć taki efekt.	uwaga odrzucona - zadanie przewiduje wykorzystanie OZE
186		43. W sekcji I.5.2.1.1. Energetyka, do Katalogu przykładowych działań wnosimy dopisać: - Program wymiany źródeł ciepła na niskoemisyjne w domach jednorodzinnych ze środków RPO. Ważna uwaga: nie chodzi tu o program Kawka, ale dodatkowe fundusze z RPO.	uwaga uwzględniona w części
187		ZIELEN:	
188		44. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) do części „strategii” wnosimy, by dodać: zwiększenie o połowę ilości urządzonych terenów zielonych na terenach zielonych, w tym uwzględnienie zieleni przyulicznej, liniowej, zwłaszcza w zabudowie śródmiejskiej; nowe tereny zieleni komplementarne do mapy zanieczyszczeń.	uwaga odrzucona - nie ma możliwości sztywnego określenia proporcji z uwagi na uwarunkowania przestrzenne i własnościowe
189		45. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) do części „rezultaty” wnosimy, by dodać: regulacja klimatu lokalnego (obniżanie temperatury latem, zmniejszanie siły wiatru). Obecne rezultaty są niemierzalne, dwa z nich dotyczą „promocji”, co może być środkiem do realizacji działań, a nie zakończonym rezultatem.	uwaga uwzględniona
190		46. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) w części „Rewitalizacja istniejących terenów zieleni - parków, zieleńców itp.” z uwzględnieniem infrastruktury dla komunikacji pieszej i rowerowej oraz infrastruktury sportowej” - wnosimy by wykreślić „infrastrukturę sportową”. Może ona być czynnikiem przyciągającym ludzi do parków, ale sama w sobie nijak nie wpływa na emisję CO ₂ i zanieczyszczeń do atmosfery. Środki na realizację infrastruktury sportowej nie powinny iść w ramach PGN.	uwaga uwzględniona
191		47. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) wnosimy by „Tworzenie nowych sektorów zieleni miejskiej i łączenie istniejących sektorów (zielone aleje)” zamienić na: „Tworzenie nowych sektorów zieleni miejskiej komplementarnych do mapy zanieczyszczeń i łączenie istniejących sektorów (zielone aleje)”.	uwaga odrzucona - nie ma możliwości sztywnego określenia proporcji z uwagi na uwarunkowania przestrzenne i własnościowe
192		48. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) w części „Nasadzenia nowych drzew na terenie gminy” wnosimy, by dodać po przecinku: „zwłaszcza na terenach gęsto zabudowanych, wzdłuż głównych ulic oraz na terenach o największym stopniu zanieczyszczenia powietrza”.	uwaga odrzucona - nie ma możliwości zagwarantowania lokalizacji z uwagi na uwarunkowania przestrzenne i własnościowe
193		49. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) w części „Kampanie informacyjne - edukacyjne związane z ochroną środowiska” wnosimy, by dodać: „oraz ról drzew w mieście, zwłaszcza w kontekście filtrowania powietrza z zanieczyszczeń”.	uwaga uwzględniona
194		50. W obszarze I.5.2.5. Lasy i tereny zielone (str. 146-151) wnosimy, by dodać punkt: „Zwiększenie ochrony istniejących zadrzewień, szczególnie drzew starych, m.in. poprzez ograniczanie wydłubania powłoki na wycinkę czy zwiększenie kontroli stanu ochrony drzew podczas prowadzenia inwestycji”. Obecnie bardzo często korzenie drzew, w mniejszym stopniu pnę, są uszkodzane w czasie inwestycji, czy to drogowych, czy przy budowie nowych budynków, dlatego inwestycje wymagają kontroli w zakresie odpowiedzialnej ochrony drzew. Dopasze drzewa akumulują dużo więcej CO ₂ niż młode nasadzenia, dlatego należy objąć je szczególną ochroną i usuwać tylko w ostateczności (zły stan zdrowotny, objawienie niemożliwe alternatywne zagospodarowanie działki, objawienie niemożliwy przebieg inwestycji).	uwaga uwzględniona
195		51. W sekcji I.2.1.4.2. Lasy i tereny zielone (str. 52) wnosimy, by do słów „zwiększenia ilości zadrzewień, krzewów i trawników oraz terenów zielonych w mieście” dodać: „szczególnie w centrum i na obszarach intensywnej zabudowy śródmiejskiej oraz na rozbudowujących się osiedlach”.	uwaga odrzucona - nie ma możliwości zagwarantowania lokalizacji z uwagi na uwarunkowania przestrzenne i własnościowe
196		Uwagi do propozycji działań w zakresie zieleni: 52. W zakresie zadania Zagospodarowanie Parku Tysiąclecia we Wrocławiu - podkreślamy, że przedstawiony zakres działań nie wpływa na zmniejszenie niskiej emisji, nie przewiduje nasadzeń drzew, obejmuje natomiast zagospodarowanie terenów rekreacyjnych - co jest może potrzebne, ale wpływ na ograniczenie niskiej emisji jest mocno dyskusyjny. Dodatkowo twierdzi się, że realizacja tego zadania zachęci do do wykorzystania form komunikacji pieszej i rowerowej do poruszania się po mieście (rezygnacja z transportu samochodowego), tymczasem Park Tysiąclecia może owszem przyczynić się do zachęcenia okolicznych mieszkańców do wypożyczenia na świeżym powietrzu, ale nie jest żaden ciąg komunikacyjny, który mógłby zachęcać do poruszania się pieszo zamiast prywatnym autem. Należy więc albo usunąć to zadanie i środki z niego przesunąć na inne działania, realnie zwiększające absorpcję CO ₂ i zmniejszenie zanieczyszczeń, albo zmienić zupełnie jego zakres (mny przychylamy się do tej pierwszej alternatywy).	uwaga uwzględniona w części - w ramach zdania przewidziano nasadzenie drzew i zagospodarowanie terenów zielonych, zapis uzupełniono
197		53. W zakresie zadania „Rewitalizacja i rozwój wrocławskich terenów zielonych” - wymienione są tereny, które poddane będą lub są poddawane rewitalizacji, nie wymienia się natomiast kierunków, w jakich tereny zielone będą rozwijane, zapisy są bardzo ogólnikowe, np. - „należy dążyć”. Należy określić własności rozwoju - np. podjęcie inwestycji w obszarze zieleni rekreacyjno-wypoczynkowej. Ważnym celem byłoby także zwiększenie nakładów na bieżące utrzymanie zieleni, by z upływem lat nie popada w bardzo mocną degradację, co miało miejsce dotychczas.	uwaga uwzględniona w części - nie ma możliwości sztywnego określenia proporcji z uwagi na uwarunkowania przestrzenne i własnościowe

LP	Zgłaszający	Treść uwagi	Odpowiedź
198		54. Wnosimy o dodanie dodatkowych terenów zielonych w wyliczeniu w zakresie zadania „Rewitalizacja i rozwój wrocławskich terenów zielonych”: Bulwar Ks. Aleksandra Zienkiewicza, Bulwar Słoneczny, pl. Legionów, Park Grabiszyski (projekt: Dęby Katyńskie w miejscu dawnej szkółki, obejmujący włączenie tego obszaru w obręb parku, zgodnie z MPZP).	uwaga odrzucona - zadania uwzględnione w PGN wynikają z krótko i średnio okresowych planów finansowych Miasta, zgłoszone zadanie zostanie uwzględnione w podsumowaniu konsultacji społecznych i będzie analizowane pod kątem możliwości ujęcia w planach długookresowych
199		55. W zakresie zadania „Plan nasadzeń drzew” - wspomniany w treści Plan nasadzeń drzew w korytarzu Odry to nasadzenia kompensacyjne, wynik wycinek drzew prowadzonych w związku z modernizacją WWW. Konieczne jest doprowadzenie do dodatniego bilansu nasadzeń, ale nie tylko ilościowego (liczba drzew), ale także jakościowego (w przeliczeniu np. na usługę filtrowania powietrza, jaką świadczy jedno wycinane drzewo).	uwaga odrzucona. Oprócz Planu nasadzeń drzew w korytarzu Odry powstał Plan nasadzeń drzew dla całego miasta Wrocławia - perspektywa czasowa ich realizacji kończy się w 2018.
200		56. Wnosimy o dodanie zadania: „Tworzenie parków kieszonek (pocket parks)”. W miejscach gęsto zabudowanych może nie być miejsca na wyznaczenie większych terenów zielonych, ale można zagospodarować niewielkie placzki i skwerki zielenią tak wysoką, jak i niską, które z jednej strony zwiększą powierzchnię terenów zielonych w mieście, a z drugiej będą mogły być miejscami spotkań wypoczynku mieszkańców. Środki na to zadanie można przesunąć z zagospodarowania Parku Tysiąclecia.	uwaga uwzględniona
201		57. Wnosimy o dodanie zadania: “Otwarcie terenów ogrodów działkowych (przynajmniej tych będących własnością gminy w zarządzie, użytkowaniu) dla mieszkańców – publicznie dostępne ciągi komunikacyjne (dla pieszych i rowerzystów), uzupełnienie ich w oświetlenie energooszczędne oraz elementy małej architektury, a przy szerszych ciągach – także w szpalery drzew”. Dodatkowo w ramach zadania powinny być zagospodarowane tereny działek przy ciągach komunikacyjnych, które obecnie nie są uprawiane: miejsca na ognisko bądź grill, ławki, place zabaw dla dzieci, drzewa i krzewy ozdobne. Dziś tereny ogrodów działkowych często nie są dostępne publicznie i służą tylko części mieszkańców Wrocławia – tym, którzy posiadają działkę i ich rodzinom. Realizacja zadania zachęci mieszkańców do komunikacji pieszej i rowerowej (przez tereny ogrodów działkowych przechodzą atrakcyjne „skróty” między różnymi częściami miasta albo alternatywne ciągi dla ruchliwych dróg), zwiększy się bezpieczeństwo na tych terenach przez obecność dodatkowych osób (nadzór społeczny), staną się dostępnymi terenami zielonymi dla mieszkańców, co jest szczególnie ważne w tych częściach miasta, gdzie parków nie ma lub są zbyt daleko (nie w odległości pieszej), za to ogrody działkowe są blisko. Również na to zadanie można przesunąć środki z zagospodarowania Parku Tysiąclecia albo po prostu zwiększyć pulę środków na Obszar I.5.2.5. Lasy i tereny zielone.	uwaga uwzględniona
202		EDUKACJA I DIALOG SPOŁECZNY:	
203		58. W sekcji I.5.1.2.9. Edukacja i dialog społeczny (s. 74) wnosimy o uwzględnienie: a.) kampanii promującej segregowanie oraz minimalizowanie generowanych przez mieszkańców odpadów (nieużywanie torb foliowych, opakowania zwrótne), b.) kampanii informującej o odpowiedzialności społecznej związanej z wyborem miejsca zamieszkania - szkodliwe efekty suburbanizacji, c.) kampanii edukacyjnych dotyczących energetyki (prowadzonych przez gminę i partnerów społecznych) oraz uruchomienie punktu doradczego w tym temacie (prowadzonego przez miasto). To zadanie mogłoby być wykonywane przez Gminę wspólnie z partnerami społecznymi.	a) uwaga uwzględniona b) uwaga uwzględniona c) uwaga uwzględniona w części
204		59. a.) W sekcji I.5.1.2.9. Edukacja i dialog społeczny (s. 74) wnosimy o uwzględnienie celu, jakim jest jawność i otwartość wszelkich zadań, realizowanych w ramach PGN. b.) Wnosimy o uwzględnienie zadania, którego celem byłaby jawność wszelkich dokumentów dotyczących planowania przestrzennego, środowiska, transportu, energetyki i budownictwa. Powszechnie dostępne (tj. - w internecie, nie na wniosek) powinny być zarówno decyzje administracyjne, jak i wszystkie dokumenty, i materiały Urzędu Miejskiego i spółek miejskich, włącznie ze studiami, koncepcjami, analizami i innymi podobnymi. To sprzyjać będzie budowaniu dialogu między władzami miejskimi a budowaniu relacji między partnerami społecznymi.	pkt a) - uwaga uwzględniona; pkt b) uwaga odrzucona. Do końca sierpnia br. zostanie uruchomiony Rejestr Umów UM Wrocławia. Niemniej jednak uwagi mogą dotyczyć jedynie konsultowanego dokumentu, czyli w tym przypadku PGN