



Raport z konsultacji społecznych Plan Transportowy dla Wrocławia 9 marca – 21 października 2016



SPIS TREŚCI:

| | |
|----------------------------------------|--------|
| 1. O konsultacjach | s. 3 |
| 2. Przebieg konsultacji | s. 5 |
| 3. Narzędzia | s. 7 |
| 4. Dyskusja publiczna | s. 10 |
| 5. Zestawienie uwag i odpowiedzi | s. 15 |
| 6. Podsumowanie konsultacji | s. 171 |
| 7. Plan Transportowy – projekt uchwały | s. 176 |



1. O KONSULTACJACH



GENEZA KONSULTACJI

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, zwany dalej Planem Transportowym wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko” to dokumenty, które podlegały procesowi konsultacji społecznych, i do nich odnosi się niniejszy raport. Dokumenty opracowane zostały na zlecenie Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia przez zespół ekspertów zewnętrznych pod kierownictwem Jana Friedberga („Jan Friedberg, Projektowanie dróg i doradztwo w zarządzaniu”).

Obowiązek przygotowania i przyjęcia Planu Transportowego nakłada ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie przeprowadzonych analiz, obejmujących aspekty społeczne, infrastrukturalne, ekonomiczne i środowiskowe, zaproponowano konkretne działania, które należy podjąć, aby realizować politykę transportową, odpowiadającą bieżącym i przyszłym potrzebom Wrocławia. Plan Transportowy ma rangę dokumentu strategicznego. Stanowi załącznik do uchwały prawa miejscowego i jako taki, został poddany publicznym konsultacjom społecznym.

Podstawa prawna konsultacji społecznych:

- Ustawa 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 Dyрекcyjną 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).
- Uchwała nr XIX/387/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Wrocławia

ORGANIZATORZY KONSULTACJI

Wydział Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia – inicjator

Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia – partner

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Przedmiotem konsultacji jest projekt opracowania pn. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia (Plan Transportowy) oraz „Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia”.

Plan Transportowy to dokument, który wytycza na kilka lat kierunki polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w stolicy Dolnego Śląska. Dokument może być aktualizowany i zmieniany wedle aktualnych potrzeb i wyzwań.

Plan Transportowy wskazuje kierunki działań prowadzące do zwiększenia efektywności funkcjonowania transportu publicznego, bazując na wariantach rozwoju sieci układu drogowo-torowego. Dopasowanie oferty przewozowej do oczekiwań pasażerów pozwala na racjonalne wykorzystywanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy.

Plan:

- określa cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego we Wrocławiu,
- wskazuje na przedsięwzięcia priorytetowe i długofalowe dotyczące rozwoju transportu,
- ocenia i prognozuje potrzeby przewozowe z uwzględnieniem trendów demograficznych,
- wskazuje na przedsięwzięcia inwestycyjne istotne dla osiągnięcia założonych celów,
- wyznacza standardy obsługi w transporcie publicznym,
- prognozuje oddziaływanie transportu na środowisko naturalne.

Wdrożenie Planu Transportowego, w wieloletniej perspektywie, przyczyni się m.in. do:

- zwiększenia dostępności komunikacyjnej osiedli,
- poprawy punktualności komunikacji zbiorowej,
- podniesienia standardów obsługi pasażerów,
- zwiększenia roli transportu publicznego w podróżach miejskich i aglomeracyjnych, jako alternatywy dla transportu indywidualnego,
- integracji różnych środków transportu,
- redukcji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

CEL KONSULTACJI

Jak podnieść znaczenie transportu publicznego, jakość, komfort obsługi pasażera? Uzyskanie odpowiedzi między innymi na te pytania oraz dopasowanie dokumentu, tak aby oddawał potrzeby mieszkańców w tym zakresie – to podstawowe cele niniejszych konsultacji.

Ich rozwinięciem było zapoznanie wrocławian z planowanymi i realnymi do wdrożenia działaniami w obszarze transportu publicznego, a jednocześnie umożliwienie wniesienia uwag, opinii, komentarzy do przedstawionych dokumentów.

REZULTAT KONSULTACJI

Zebranie i poznanie opinii wrocławian dotyczących komunikacji publicznej i jej strategicznych celów i kierunków rozwoju do roku 2022 z horyzontem czasowym do 2030. Wszystkie one służyły poprawieniu treści Planu Transportowego, który w dalszej kolejności jest kierowany w formie projektu uchwały do Rady Miejskiej Wrocławia. Po przyjęciu będzie stanowił dokument strategiczny dla Wrocławia.

Ważnym elementem konsultacji była sama dyskusja dotycząca komunikacji zbiorowej i możliwość udziału w niej przedstawiciele różnych środowisk miejskich. Zgłaszane uwagi, albo miały bezpośredni wpływ na poprawę dokumentów, albo zostały wyjaśnione lub odrzucone, jeśli, z racji zakresu określonego Rozporządzeniem Ministra nie mogły być objęte Planem Transportowym. Takie wnioski zostaną przekazane do jednostek merytorycznych w celu podjęcia działań operacyjnych, które wykraczają poza zakres Planu Transportowego. Staną się tym samym cennym materiałem do dalszych analiz i implementacji przy stałym polepszaniu jakości życia w naszym mieście.

2. PRZEBIEG KONSULTACJI



Najważniejsze wydarzenia:

I tura konsultacji

9 marca – 30 kwietnia 2016

- Start konsultacji. Wyłożenie wszystkich dokumentów Planu Transportowego do publicznego wglądu. Publikacja strony www, uruchomienie punktu do przeglądania materiałów drukowanych.
- Otwarcie elektronicznego formularza składania uwag i komentarzy.
- 8 spotkań konsultacyjnych dla mieszkańców Wrocławia i przedstawiciele Rad Osiedli.
- Zamknięcie I etapu – zebranie wszystkich nadesłanych opinii mieszkańców, NGO, instytucji.

Poprawianie Planu Transportowego maj – sierpień 2016

- W tym czasie przedmiotowe spotkania na forum Rady ds. Mobilności działającej przy Prezydencie Miasta

Ogłoszenie Wrocławskiego Programu Tramwajowego wrzesień 2016

- Prezydent Wrocławia ogłosił wdrożenie Wrocławskiego Programu Tramwajowego przygotowanego przy współdziałaniu dra hab. Macieja Kruszyny. I etap WPT zostanie zrealizowany w ramach uchwalanego Planu Transportowego.

II tura konsultacji 30 września – 21 października 2016

- Publikacja skorygowanego i uzupełnionego dokumentu Planu Transportowego wraz z wnioskami i informacją o ich rozpatrzeniu. Otwarcie elektronicznego formularza składania uwag i komentarzy.
- spotkania konsultacyjne dla mieszkańców Wrocławia.
- Zamknięcie II etapu – zebranie wszystkich nadesłanych opinii mieszkańców, NGO, instytucji i gmin ościennych.

Finał konsultacji Listopad – grudzień 2016

- Opracowanie i prezentacja ostatecznego raportu. Pierwsze i drugie czytanie Planu Transportowego na sesji Rady Miejskiej Wrocławia.
- Planowane przyjęcie uchwały przez Radę Miejską Wrocławia, zawierające Plan Transportowy.



3. NARZĘDZIA

W procesie konsultacji wykorzystano następujące narzędzia komunikacji oraz interakcji z mieszkańcami:

- Dedykowana strona [www](http://komunikacja.wroclaw.pl/) poświęcona konsultacjom - zamieszczona na www.wroclaw.pl w zakładce Wrocław Rozmawia.

The screenshot displays the 'Wrocław Rozmawia' website interface. At the top, there is a navigation menu with links for 'Wiadomości', 'Kultura', 'Komunikacja', 'Sport', 'Turystyka', 'Rozrywka', 'Dom', 'Urząd', and 'Więcej'. The main banner features the 'Wrocław Rozmawia' logo and the title 'Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia'. Below the banner, a large blue section asks 'Jak ma wyglądać transport publiczny we Wrocławiu?' with the 'Wrocław Rozmawia' logo. To the right, a 'WAŻNE LINKI' section contains four buttons: 'Mapy', 'Dokumenty', 'FAQ', and 'O konsultacjach'. Below this is a 'TERMINARZ' section with a calendar view showing dates 30.09, 03.10, and 13.10, corresponding to 'Publikacja poprawionego Planu Transportowego', 'Pierwsze spotkanie konsultacyjne', and 'Drugie spotkanie konsultacyjne' respectively. A 'ZOBACZ ZGŁOSZONE UWAGI' button is also visible. The 'WIĘCEJ O KONSULTACJACH:' section includes three images with captions: 'Zgłoś swoją uwagę - II tura konsultacji', 'Kogo dotyczy Plan Transportowy', and 'Plan na skróty'. The 'AKTUALNOŚCI:' section contains two news items with dates and brief descriptions of the consultation process.

- Elektroniczny formularz zgłaszania uwag

Dzięki Tobie i dla Ciebie rozwijamy transport publiczny. Masz ciekawe wnioski, uwagi, spostrzeżenia? Wpisz je do formularza i weź udział w konsultacjach Planu Transportowego Wrocławia.

Prosimy o wskazanie konkretnego dokumentu, dalej fragmentu tekstu w dokumencie, do którego odnosi się uwaga, a więc – rozdziału, akapitu, strony bądź załącznika lub tabeli.

Drugą możliwością wypowiedzenia się jest udział w dwóch zaplanowanych spotkaniach konsultacyjnych. Projekt planu transportowego zostanie również wyłożony w siedzibie Urzędu Miejskiego Wrocławia, ul. Gabrieli Zapolskiej 4, I p., pok. 205.

Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia konsultacje@um.wroc.pl

ZGŁOŚ SWÓJ POMYSŁ LUB OPINIĘ

E-mail

Miejsce w dokumencie

Prosimy o wskazanie konkretnego dokumentu, dalej fragmentu tekstu w dokumencie do którego odnosi się uwaga a więc - rozdziału, akapitu, strony, bądź załącznika lub tabeli.

Twój pomysł/opinia*

Max znaków: 2005

Załącznik Nie wybrano pliku.
JPG,PNG,PDF,DOC

Dane osobowe * Zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2135 z późn. zm.), przyjmuję do wiadomości, że: administratorem tak zebranych danych osobowych jest Gmina Wrocław, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław; dane będą przetwarzane w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych; dane nie zostaną udostępnione innym podmiotom; podanie danych jest dobrowolne; mam prawo dostępu do treści swoich danych oraz ich poprawiania wraz z prawem do kontroli przetwarzania danych zawartych w zbiorze zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2135 z późn. zm.).

Oświadczam jednocześnie, że podane przeze mnie dane są prawdziwe.

WYŚLIJ

- Punkt biurowy do przeglądania wszystkich dokumentów w wersji drukowanej – Wydział Transportu UM, ul. Gabrieli Zapolskiej 4, pok. 205.
- Bezpośrednie spotkanie z mieszkańcami Wrocławia

Zrealizowano 10 spotkań w różnych częściach Wrocławia. Były wśród nich spotkania o charakterze otwartym dla wszystkich zainteresowanych, jak i dedykowane wyłącznie samorządom osiedlowym.



Promocja i rozpowszechnianie procesu konsultacji i wydarzeń z nim powiązanych, odbywała się za pośrednictwem strony www.wroclaw.pl, mediów społecznościowych - Tweeter, Facebook #WroclawRozmawia, lokalnych mediów (prasowych i elektronicznych, w okresie od kwietnia do października) ukazało się kilkadziesiąt artykułów / tekstów dotyczących Planu Transportowego w mediach lokalnych), www i biuletynów informacyjnych wrocławskich NGO: Tratwa Forum, Sektor 3. Stosowano też reklamę zewnętrzną za pośrednictwem biletomatów stacjonarnych i mobilnych oraz wyświetlaczy LED w taborze Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.



4. DYSKUSJA PUBLICZNA

SPOTKANIA

Spotkania informacyjne miały charakter otwarty dla wszystkich mieszkańców Wrocławia. Organizowane były w dniach roboczych, w godzinach popołudniowych (po godz. 17.00) w różnych częściach miasta. Celem spotkań było dotarcie z informacją na temat Planu Transportowego do jak największej grupy mieszkańców, przedstawienie głównych założeń dokumentu, wysłuchanie uwag i opinii na ten temat. Prezentacja założeń konsultacji oraz Planu Transportowego połączona była z ogólną dyskusją, możliwością zadania pytań i uzyskania odpowiedzi. Zapytania były notowane, spisywane – odniesienia do nich znajdują się w dalszej części raportu. W I turze konsultacji (9 marca – 30 kwietnia 2016) zorganizowano łącznie 8 spotkań. W drugim etapie konsultacji odbyły się dwa spotkania. Większość spotkań była transmitowana w czasie rzeczywistym, więc mieszkańcy mogli je śledzić przez stronę WWW. Nagrania ze spotkań są nadal ogólnodostępne, dotychczas miały blisko 600 odsłon.

Dwa pierwsze w infopunkcie BARBARA – Świdnicka 8 c:

- 16 marca z naciskiem na kwestie funkcjonalne Planu Transportowego
- 21 marca z naciskiem na kwestie ekologiczne
- frekwencja na obu spotkaniach szacowana była w sumie na ok. 60 - 80 osób



Cztery kolejne w różnych częściach miasta w okresie 11 – 15 kwietnia:

- 11.04 Centrum Kultury Agora
- 13.04 Pracownia Projektów Międzykulturowych „Zajezdnia” ul. Legnicka 65
- 14.04 Miejska Bibliotek Publiczna we Wrocławiu, filia nr 29, ul. Reja
- 15.04 Sala Sesyjna na wrocławskim Dworcu Głównym, ul. Piłsudskiego 105

Frekwencja na spotkaniach była zmienna, ale zdecydowanie mniejsza niż na poprzednich dwóch. W jednym przypadku spotkanie się nie odbyło (filia nr 29 MBP na ul. Reja) z uwagi na całkowity brak zainteresowania. W sumie w czterech spotkaniach wzięło udział ok. 30 osób.



Specjalne dwa spotkania zorganizowano dla przedstawicieli wrocławskich samorządów osiedlowych –Urząd Miejski – sala konferencyjna pl. Nowy Targ, 12.04. i 15.04. W sumie wzięło w nich udział ok. połowy wrocławskich samorządów osiedlowych.



II tura konsultacji (30 września – 21 października 2016) i dwa spotkania dla mieszkańców:

- 3 i 13 października - Barbara – infopunkt (ul. Świdnicka 8c)
- Frekwencja w obu spotkaniach wyniosła w sumie ok. 10 osób.



Warto podkreślić w tym miejscu, że transmitowanie spotkań w czasie rzeczywistym w formie video za pośrednictwem profilu Facebook #WroclawRozmawia zwiększyło możliwości dotarcia do mieszkańców. Transmisje były przeglądane, a wypowiedzi w nich zawarte, analizowane także po zakończeniu spotkań. Łączyło się to wszystko z dyskusją w mediach tradycyjnych i elektronicznych, gdzie temat konsultacji był szeroko komentowany i relacjonowany.



UWAGI ELEKTRONICZNE I PISEMNE

Równoległe do spotkań bezpośrednich, istniała alternatywna możliwość komunikacji. Podczas dwóch tur konsultacji otwarty był elektroniczny formularz na stronie www „Wrocław Rozmawia”. Nadsyłane uwagi i wnioski w formie elektronicznej prezentowane były do publicznego wglądu oraz aktualizowane.

Wszystkie zgłoszenia mieszkańców dostępne są w tym miejscu:
<http://komunikacja.wroclaw.pl/zgloszone-wnioski>



Pomysły i uwagi można było nadsyłać również pocztą elektroniczną lub tradycyjną. Łącznie w czasie dwóch tur procesu, odnotowaliśmy 598 uwag / wniosków / zapytań / wątków wniesionych do przedmiotu niniejszych konsultacji. Wszystkie zostały poddane wspólnej analizie wykonawcy Planu Transportowego i Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia. Każda uwaga w dalszej części raportu znajduje też odniesienie z informacją o sposobie rozpatrzenia.

5. ZESTAWIENIE UWAG I ODPOWIEDZI



I TURA KONSULTACJI (9 marca – 30 kwietnia)

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 | Dlaczego Wrocław nie zwiększa nakładów na transport zbiorowy? | Założono poziom nakładów wg WPF. Zmiana tego założenia wymaga decyzji budżetowej. | Przygotowany zostanie wariant wg zasady utrzymania pracy przewozowej autobusów oraz zwiększenia dla tramwajów wg wyników analiz ruchowych dla programu inwestycyjnego WPI |
| | 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 te samą pracę przewozową mniejszą liczbą pojazdów, co obniża koszty. Obliczenia są prawidłowe. | Wyjaśnienie obok |
| 3 | | Uczestnik | | |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 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 zintegrowaną taryfę na przejazdzie miejski i kolejowe w obrębie miasta. | Prace nad koncepcją obsługi kolejowej miasta są w trakcie we współpracy z PKP PLK S.A. i urzędem marszałkowskim. |
| | 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. 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. | 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 lokalizację przystanków kolejowych (istniejących i planowanych) oraz lokalizację 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. | Wniosek nie jest możliwy do spełnienia. 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. poruszona modernizacji linii kolejowej nr 292 do Jelcza) | PT nie jest programem inwestycyjnym. |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6. | | Uczestnik | | |
| | 8 | Dlaczego plan nie odnosi się do komunikacji nocnej. | Do uzupełnienia w kwestii standardów. | Do uzupełnienia w kwestii standardów, przy czym system obsługi nocnej działa dobrze i nie będzie znacząco zmieniany, a jedynie modyfikowany wg potrzeb. |
| | 9 | Jaka jest podstawa prawna rozpatrywania tramwaju dwusystemowego? | Do uzupełnienia (jest to środek przewozowy który obecnie nie może być dopuszczony do ruchu. Oczekuje się wprowadzenia takich przepisów) | Do uzupełnienia |
| | 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 | Tabela 3 zostanie poprawiona |
| 7. | | Uczestnik | | |
| | 12 | Przyszłość rozwoju komunikacji Wrocławia powinna być oparta na liniach kolejowych. | 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. | Opis kwestii obsługi kolejowej zostanie dopracowany, lecz teza nie zostanie uwzględniona |
| 8. | | Uczestnik | | |
| | 13 | Krytykuje założenie obsługi ruchu zorientowanej na dojazdy do centrum miasta. | 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. | Uwaga uznana za niezasadną |
| | 14 | Zwraca uwagę, aby parkingi P&R były tak zlokalizowane, aby był z nich bezpośredni dostęp do centrum. | 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. | Uwaga uznana za niezasadną Niemniej dla uniknięcia nieporozumień uzupełnione będą zasady planowania oraz pokazane wstępne rozmieszczenie ważniejszych obiektów P&R |
| | 15 | Popiera uwzględnienie komunikacji nocnej | Do uzupełnienia w standardach usług przewozowych. | Uzupełnienie w kwestii standardów obsługi nocnej |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9. | | Uczestnik | | |
| | 16 | Podjął dyskusję z niektórymi aspektami trasowania i innych rozwiązań technicznych wykonanych inwestycji. | Nie jest to przedmiot Planu. | |
| | 17 | Dlaczego węzły integracyjne są relatywnie daleko od wlotów do miasta. | 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 marszruty linii komunikacji miejskiej. Do uzupełnienia w wytycznych kształtowania linii. | Do uzupełnienia zasady planowania oraz pokazanie wstępnego rozmieszczenia ważniejszych obiektów P&R |
| 10. | | Uczestnik (zapis audio mało czytelny) | | |
| | 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 deklaracja uzupełnienia |
| | 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 | Poddaje w wątpliwość elementy tabeli 3. | Tabela zostanie zmieniona i poprawiona, a by była bardziej czytelna. | Zmiana tabeli jak obok |
| | 21 | Czy trasa Wielkiej Wyspy będzie obsługiwać transport zbiorowy. | Tak, choć analizy ruchowe wskazują, iż nie jest to silnie obciążony kierunek. | Wyjaśnienia jak obok. |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 12. | | Ogólna dyskusja dotycząca Trasy Wielkiej Wyspy. | PT nie jest dokumentem planistycznym, raczej programowym. Rozwiązania dla trasy WW zostały przyjęte w ramach SUIKZP i prac studialnych dla tej trasy. | Wyjaśnienia jak obok. |
| 13 | | Uczestnik | | |
| | 22 | Jakie są kryteria realizacji nowych przystanków kolejowych, wiele postulowanych lokalizacji jest odkładanych 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. | Uzupełnienie zapisów PT, szczególnie rysunków. |
| 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 zrównowżenia 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 nośnikiem transportu zbiorowego. | Wyjaśniono obok |
| | 24 | Plan powinien być zaktualizowany (chodzi o dane wejściowe) dla roku 2016. Brakuje perspektywy po roku 2022 | Aktualizacja jest możliwa dla niektórych danych dla roku 2015, co zostanie uzupełnione. Perspektywa po 2022 jest omówiona w rozdziale 10. | Do uzupełnienia dane wejściowe |
| | 25 | Postulat uspokajania ruchu na wlotach drogowych do miasta. | 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 | Co to jest „lekki tramwaj”, jaki się proponuje do rozważenia w przyszłości. | Ta definicja zostanie wstawiona do tekstu. Jest to otwarcie możliwości nowych technologii do rozważenia w przyszłości. | Wyjaśnienie jak obok |
| 15. | | Ogólna dyskusja na temat zwężania dróg wlotowych do miasta | Jest to kwestia polityki rozwoju miasta, PT jest dokumentem wykonawczym do niej. | Wyjaśnienie jak obok |
| 16. | | Uczestnik | | |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 27 | Zarzut, że w standardach przewiduje się zbyt niskie wartości dotyczące obsługi dla zabudowy rozproszonej. | 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 | Zarzut o zaniżenie planowanej liczby autobusów miejskich, co wpłynie na braki podaży usług autobusowych dla pokrycia popytu w nowo zagospodarowywanych osiedlach peryferyjnych. | 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. | Zostanie przygotowana nowa wersja planu przewozów i taborowego a w konsekwencji założeń finansowych systemu transportu publicznego |
| | 29 | Postulat pozostawienia obsługi autobusowej rejonu ciągu Popowicka – Pilczycka po realizacji linii tramwajowej. | 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 taborem i parametrów usług dla pasażerów. | Postulat do częściowej realizacji |
| | 30 | Należy uporządkować kwestie zasad lokalizacji P&R – chodzi o węzły przesiadkowe w rejonie obwodnicy śródmiejskiej, czy też bliżej wlotów do miasta. | 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. | Postulat do częściowej realizacji przez określenie zasad lokalizacji P&R |

| | | | | |
|-----|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 17. | | Uczestnik | | |
| | 31 | Zwraca uwagę na nieprawidłowe wartości potoku pasażerów na ul. Kazimierza Wielkiego i w rejonie Nowego Dworu. | Wartości zostaną przeanalizowane i poprawione (tabela 3). | Ustalenie jak obok |
| 18. | | Uczestnik | | |
| | 32 | Plan powinien nawiązywać do różnych dokumentów prawnych i strategicznych. 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. | 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. | Uwaga nie jest uzasadniona |
| | 33 | Plan nie nawiązuje do przewidzianych ustawą związków metropolitalnych co utrudnia synergię funkcjonowania miasta i jego zaplecza demograficznego i ekonomicznego. Należałoby wstrzymać prace nad Planem i po powołaniu związku stworzyć plan dla całego Związku. | 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. | Wniosek niemożliwy do realizacji z powodu uwarunkowań prawnych, 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. prace przewozowe dla poszczególnych linii, czego nie ma w PT dla Wrocławia. Dlaczego? Należałoby podać te dane. | 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 prace przewozowe są podane dla sumy przejazdów tramwajów i autobusów. Bardziej szczegółowe dane nie są potrzebne dla oceny Planu, podano natomiast wskaźniki jakości usług. | Wniosek nie jest uzasadniony. PT jest zgodny z wymogami przepisów, choć są one na tyle ogólne, że autorzy planów różnie formułują zawartość |
| | 2 | Jak uwzględniono spodziewany wzrost cen energii elektrycznej, wynikający z | Ten czynnik nie jest uwzględniony wprost, tylko przez pewien wskaźnik wzrostu kosztu pracy przewozowej. Skala spodziewanych wzrostów cen nie jest znana, | Wyjaśniono kwestię po dyskusji |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | prawdopodobnie wprowadzanej „rezerwy stabilizacyjnej”?? | 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 | |
| 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 przyszły. Trudno przewidywać, że dostępne środki będą „nowe”, raczej będzie to relokacja między różnymi funduszami. Obecnie tego nie bierzemy pod uwagę. | Uwaga nie może być wykorzystania, z braku przesądzeń prawnych i konieczności przeprowadzenia negocjacji na ich podstawie |
| | 4 | „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. | Uwaga (zgłoszona przez różnych uczestników konsultacji) jest uwzględniona, lecz wymaga korekty planów finansowych, jeśli mają być wykorzystane rezultaty inwestycji tramwajowych | Uwaga zaakceptowana |
| | 5 | 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. | Spostrzeżenie słuszne, w PT takiej sytuacji nie ma, przedłużenie trasy drogowej i tramwajowej będzie następowało jedno po drugim (choć prawdopodobnie w różnych okresach budżetowych). | Uwaga słuszna, PT jest z nią zgodny, uzupełnienie dotyczyć będzie wpisania tej zasady |
| | 6 | Apeluje o ograniczanie inwestycji w układ drogowy, a jeśli, to równolegle z siecią transportu zbiorowego. | Uwaga słuszna, taka zasada przyświeca miastu, choć ta „równoległość” nie jest jasnym kryterium. W zasadzie zawsze budowa drogi w układzie podstawowym skutkuje wprowadzeniem sieci transportu zbiorowego. | Uwaga zaakceptowana, choć można sobie wyobrazić pewne odstępstwo od tej zasady, która nie dotyczy każdej drogi, zwłaszcza dojazdowej |
| | 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 |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 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 (Alei 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 przesądając 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 PKP PLK SA i urząd marszałkowski. W najbliższym okresie miasto z partnerami przeprowadzi analizy co do sposobów rozwinięcia przewozów koleją w mieście / aglomeracji. | Wyjaśnienia jak obok |
| 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 | Analiza wielkości emisji nie stanowi części PT. Emisje samochodowe nie są kluczowe dla przekraczania norm stężeń. We Wrocławiu samochody w zimie | Poruszona kwestia jest przedmiotem Planu Gospodarki |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | ze względu na to, że choć prognozuje się spadek emisji zanieczyszczeń, to nadal możliwe będzie przekraczanie norm co do stężeń zanieczyszczeń. | (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. | 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. |
| 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 | | |
| | 17 | Jako przykład procesu podejmowania | W tym przypadku analizy wskazały, że popyt na transport zbiorowy będzie | Wyjaśnienie obok |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | 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. | 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. | |
| | 18 | Więc dlaczego ulica jest umieszczona w planie transportu zbiorowego? | 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. | Przyjęto sugestie, aby oddzielić inwestycje czysto w transport zbiorowy od przedsięwzięć towarzyszących, w tym głównie dróg. |
| 9. | | Uczestnik | | |
| | 19 | Pytanie: Czy badany był model rozwoju systemu transportowego bez nowych dróg, tylko transport zbiorowy? | W zasadzie tak, w formie scenariusza B, czyli rozwój bez nowych przedsięwzięć poza już zaczętymi - wyniki podano w tabeli 7, rozdział 5.5. | Wnioski z analizy scenariusza B są w przybliżeniu odzwierciedleniem postulowanej analizy |
| | 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 |
| | 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 | Mechanizm jest następujący: zwiększenie pracy przewozowej tramwajów jako skutek inwestycji powoduje przejście części pasażerów z autobusów. Postulat, aby nie zmniejszać pracy przewozowej autobusów oznacza, że koszty transportu | Wyjaśnienie obok |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | na rzecz tramwajów. | 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. | |
| 11. | | Uczestnik | | |
| | 24 | Na temat metra i aspektów efektywności typów trakcji i przebiegu linii: powinno się wprowadzić obowiązek analizy efektywności społeczno – ekonomicznej (obliczanie EIRR i innych wskaźników) przy opracowywaniu koncepcji rozwiązań. | 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. | Wniosek do zaakceptowania w ramach rozwoju systemu planowania rozwoju systemu transportu |
| 12. | | Uczestnik | | |
| | 25 | Porusza kwestię baz danych używanych do analiz oraz zasad budowy modelu popytu. Postuluje unifikację tego podejścia dla powtarzalności i porównywalności wyników | Postulat słuszny, wymaga jednak poszerzenia zakresu badań ruchu, bo obecnie Wrocław nie dysponuje solidnym badaniem mieszkańców. | Wniosek o zunifikowanie budowy modelu oraz badań kompleksowych ruchu |
| | 26 | Postulat publikowania baz danych i wyników dla zapisanych modeli sieci i ruchu. | Postulat uzasadniony, w BRW trwają prace nad przygotowaniem takich baz. | Wniosek przyjęty do rekomendacji w ramach obserwacji zmian i rezultatów realizacji projektów |
| 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. | Przyjęto w ramach działalności Wydziału Transportu |
| | 29 | Zmiana marszrut (re-marszrutyzacja) powinna być przewidziana jako pilna. | Taka propozycja jest zawarta w projekcie PT | Wniosek przyjęty w ramach działań związanych z |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Treść uwagi / wniosku | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| | | | | monitoringiem PT |
| | 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 uwzględniać to w decyzjach o ustanowieniu pasów. | Opinia jak obok. Uzupełnienie w tekście o procedurę wprowadzania bus-pasów. |
| 14. | | Uczestnik | | |
| | 31 | Zwraca uwagę na korkowanie się węzłów tramwajowych. Bez zmiany sygnalizacji pojawia się granica przepustowości tramwajowej w centrum. | Niezbędne jest „wyciskanie” ze skrzyżowań maksimum przepustowości dla tramwajów, a potem wykorzystanie pozostałych luk czasowym dla ruchu samochodowego. | Wniosek przyjęty - zapis w PT w tej sprawie |
| | | <i>Jan Friedberg w podsumowaniu</i> | Z dyskusji wynika, że warto dodać do PT rozdział o wytycznych działań doskonalących procedury planowania, projektowania i zarządzania a systemem transportu, że szczególnie uwypuklenie 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. | |

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 | 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. | Bez konkluzji |

| Lp. spotk. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|--------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | procedury wdrażania założeń, zwłaszcza na terenie centrum wielkomiejskiego, które – zgodnie z projektem – przejdzie proces znacznych zmian organizacji ruchu. | Np. tzw. „uspokojenie ruchu” w centrum musi być przełożone na serie decyzji organu zarządzającego ruchem (prezydenta miasta) co do wprowadzenia stosownego oznakowania. | |
| | 2 | Czy PT przewiduje zwiększenie skuteczności ITS | Tak, system ten „dojrzewał”, 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 rozważyć dobór pojemności pojazdów transportu zbiorowego. Ogólnie należy zważyć na osiągnięcie rezultatów założonych w PT, czyli np. skrócenia czasów podróży pasażerów. | Uwagi zmierzają do sformułowania programu wdrażania PT, koncentrującego się na instrumentach osiągnięcia 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 peryferie do własnych domów, oraz do osiedli w pobliżu granic miasta) | 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 organicznie negatywnych skutków tych zmian 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 osiągnięcia 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 | | | | |

| Lp. spotk. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| 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 jw. 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. Królewicką 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 Maślice-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:
 - Z KBR wynika, że 27-proc. udział w podróży ma komunikacja zbiorowa, a z wykresu nr 3 (na prezentacji) wynikało dużo więcej.
 - Postulat przedstawienia źródła danych na prezentowanych wykresach.
 - Postulat o zmiany w oczekiwanym interwale obsługi w dni robocze na czas oczekiwania nieprzekraczający 10 minut.
 - Zarzut pogorszenia standardów obsługi, wynikający z zapisów Planu względem obecnie funkcjonujących częstotliwości, np. na osiedlu Gaj.
 - Pojawiały się też pytania i uwagi co do zagadnień technicznych, związanych z taborem, obsługą ruchu itp.
 - Czy miasto bierze pod uwagę fakt, że tramwaj, gdy się zepsuje, blokuje cały ruch?
 - Zarzut dotyczący starego taboru tramwajowego.
 - Zarzut dotyczący formy kursowania tramwajów – „przyjeżdżają trzy naraz, a potem trzeba 10 minut czekać”.
 - 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:
 - Plan bazuje na inwestycjach przewidzianych w WPI, zamiast je wyznaczać.
 - 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:
 - Możliwości ich wykorzystania połączeń kolejowych z centrum poprzez tramwaje.
 - 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

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 | Wskazując na przedsięwzięcia flagowe pominięto koncepcję tramwaju dwusystemowego. Obecnie przepisy nie dopuszczają ruchu tramwajowego po torach PKP PLK, jednak perspektywnie 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. | Uwaga nie została uwzględniona |
| | 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. | Uwaga została uwzględniona |
| | 4 | W PT nie napisano jasno o konieczności budowy parkingów Park&Ride, nie 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 | Kwestia P&R nie jest formalnie częścią PT, zostanie jednak rozwinięta m.in w aspekcie lokalizacji, podobnie jak sugeruje CZT. | Uwaga zasadna, zostanie uwzględniona. Należy zaznaczyć, że w Urzędzie Miejskim trwają szczegółowe prace co do lokalizacji i programu użytkowego tych parkingów. |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | miasta”, a następnie przemieściły się do centrum transportem zbiorowym. | | |
| | 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 wskazanie dwóch przystanków już zrealizowanych. |
| | 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 ważniejsze przedsięwzięcia inwestycyjne wpływające na osiągnięcie celów Planu ze strony innych podmiotów niż samorząd Wrocławia”. | 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 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. | Uwaga nie ma znaczenia dla PT |
| | 8 | W dziale 8.3 „Integracja systemu” nie wspomniano o integracji taryf komunikacji miejskiej oraz kolei czy połączeń autobusowych. Podróżny jadąc do | 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 | Uwaga do wykorzystania jako zapis celu integracji taryfowej, bez zobowiązań, na które nie można dać gwarancji |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Wrocławia powinien wykupić jeden bilet jednorazowy lub okresowy na pociąg/ autobus podmiejski i komunikację miejską. Znacząco zwiększyłyby to konkurencyjność komunikacji zbiorowej we Wrocławiu i całej aglomeracji. Projekt wspólnego biletu na początku można wprowadzić przy zakupie biletu miesięcznego. | zobowiązanie miastu, bez zgody partnerów (samorząd województwa, przewoźnicy kolejowi). | wykonania. |
| | 9 | W części „Cele i założenia opracowania Planu transportowego” wpisano, że kolej regionalna ma być włączona (ma współdziałać) z systemem komunikacji miejskiej. Jednak zapomniano dodać, że kolej ta musi mieć zintegrowany system taryfowy. | Uwaga nawiązuje do poprzedniej. | Uwaga do wykorzystania jako zapis celu integracji taryfowej |
| | 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 |
| | 11 | Założono, że posiadany tabor tramwajowy będzie tylko w 25% taborom niskopodłogowym. Jest do zdecydowanie zbyt mało. | 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. | Uwaga została uwzględniona |
| | 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 | Termin „węzeł przesiadkowy” oznacza możliwość przesiadek. Co do osób | Uzupełnienie w rozdziale dot. |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | uwzględniać co najmniej lokalizację węzłów przesiadkowych. Jednak nie uwzględniono podania przy tych węzłach możliwości przesiadki na inne linie komunikacyjne. Nie wpisano także, aby informacja pasażerska miała być dostosowana do potrzeb osób niewidomych. Należy także wprowadzić informację pasażerską przynajmniej w dwóch językach obcych. W przypadku Wrocławia to język niemiecki oraz angielski. | 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. | osób niepełnosprawnych zapisów na tablicach wyświetlanych jest warte uwzględnienia, tak samo jak kwestia wersji językowych. |
| | 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 modalsplit. | 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 Siechnice | | |
| | 17 | Wniosek o uwzględnienie linii tramwajowej na Jagodno | 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 | Stworzenie punktów przesiadkowych na obrzeżu miasta. | 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 wniosek 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 planowani 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 |
| | 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. | 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 | Opinia jak obok |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| | | Wytycznych do planu transportowego dla WrOF | istnieje zgodność co do celów. | |
| | 27 | Nie podano więzby ruchu dla miasta | PT nie jest opracowaniem studialnym, tylko planem, więc obejmuje głównie przesądzenia. | Opinia jak obok |
| | 28 | Nieuwzględnienie 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 ujednoczenie 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 1. Rada Osiedla Biskupin-Sępólno-Dąbie-Bartoszyce (Grupa czworga Radnych) | | |
| | 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 tramwajowe 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, niegwarantujących ciągłości oferty, stąd nie jest | PT nie przewiduje oparcia transportu publicznego na transporcie wodnym. |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | ta kwestia omawiana w PT. | |
| | 34 | 5) W miejscach trudnych do skomunikowania, tworzenie np. kolejek linowych itp. | Kwestia kolejnych środków transportu, np. linowych, jest obserwowana na przykładzie urządzenia Politechniki Wrocławskiej. Niemniej nie ma nowego dojrzałego projektu takiej formy transportu. | Opinia jak obok |
| 5. | | 1) 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 |
| | 37 | Spółeczność 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 | Wnosimy także o zrealizowanie połączenie ul. Raclawickiej z Al. Piastów z odpowiednią modyfikacją linii 129. | 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. Wniosek o wykreślenie rekomendacji dla WIIIA nie przyjęty jako sprzeczny z poprzednim |
| | 41 | Rada wnosi o realizację linii tramwajowej na Jagodno 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 |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 43 | Rada wnosi o dodanie do PT rozdziału dotyczącego uruchomienia i kierunków rozwoju kolei miejskiej. Wnosi o przywrócenie połączeń pasażerskich dla poprawy skomunikowania i zmniejszenia ruchu samochodowego | 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 umowy są przygotowywane. | W kwestii dodania rozdziału wniosek jest uwzględniony, zaś w kwestii przywrócenia połączeń nie może być 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 partnerami. Takie umowy są przygotowywane. | w kwestii przywrócenia połączeń nie może być uwzględniony |
| | 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. | Kilka standardów zmieniono |
| | 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 | Rada wnosi o wykorzystanie Kompleksowych Badań Ruchu z roku 2015, wykonanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych | 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. | | Rada Osiedla Grabiszyn – Grabiszynek | | |
| | 50 | Rada Osiedla przedstawiła dokument pt. Plan Transportowy dla osiedla Grabiszyn – Grabiszynek. 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. | Poruszone kwestie wykraczają poza zakres PT. Niemniej będą wykorzystane w pracach Urzędu Miejskiego związanych z poruszonymi tematami, w tym kwestie inwestycyjne – w ramach WPI, kwestie organizacyjne i operacyjne – w służbach za to odpowiedzialnych. | Opinia jak obok |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| | | Klecińską z ul. Gen. Hallera, przebudowa ul. Grabiszyńskiej z pasami dla autobusów | | |
| | 51 | Rada proponuje zlokalizowanie węzła przesiadkowego w rejonie FAT, 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 partnerami. 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 dzielnic i osiedli. Rada wnosi o: | 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 |
| | 54 | (uwaga 1) Wpisanie na listę inwestycji priorytetowych / flagowych inwestycji linii tramwajowej na Jagodno 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 punktualności komunikacji miejskiej 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) Wniosek o przeprowadzenie badań zachowań i preferencji mieszkańców osiedla Jagodno. Plan operacji się na badaniach z roku 2006 co nie jest | 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 | Wniosek nie może być uwzględniony |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | wiarygodne. | uwarunkowania w całym mieście, z uwzględnieniem współzależności różnych potrzeb przewozowych | |
| | 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. | | Rada Osiedla Krzyki – Partynice | | |
| | 58 | Rada wnosi o wpisanie do planu inwestycji w latach 2020 – 2023 linii tramwajowej na osiedla: Partynice i Ołtaszyn | W wyniku ogłoszenia Wrocławskiego Programu Tramwajowego wniosek przyjęty. | Wniosek zaakceptowany |
| 10. | | Rada Osiedla Lipa Piotrowska | | |
| | 59 | Rada wnioskuję o przekierowanie po uruchomieniu nowych linii tramwajowych autobusów na obsługę linii peryferyjnych na osiedlach takich jak Lipa Piotrowska | Wniosek pokrywa się z zapisem PT, w nowej wersji zostanie on doprecyzowany | Wniosek zaakceptowany |
| | 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. |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 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. |
| | 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 wykraczającą 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 proekologiczne (np. hybrydowe). | Wnioski te wykraczającą poza zakres PT | Opinia jak obok |
| 12 | | Rada Osiedla Muchobór Wielki | | |
| | 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 rezygnacji z używania samochodu | 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 |
| | 71 | (uwaga 4) Rada wnosi o zmianę maksymalnego oczekiwanego interwału obsługi, ponieważ obecne usługi oferują | 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 |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | wyższy standard w tym zakresie | | |
| | 72 | Rada wnioskuję o uwzględnienie w rekomendowanym schemacie sieci metra 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 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. | 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. | 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 |
| 14 | | Stowarzyszenie Akcja Miasto oraz | | |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Stowarzyszenie Akcja Park 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 zmieni, a nawet pogorszy. Plan w przedstawionej wersji należy odrzucić napisać od nowa i jest to podstawowy wniosek | 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 | Opinia jak obok |
| | 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. Wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie kompleksowego badania ruchu. | Wniosek jest uzasadniony, upływa 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 wykreślenie wszystkich inwestycji drogowych i zastąpienie ich inwestycjami w transport zbiorowy. Argumentem za takim ujęciem jest fakt, że | 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 | Wniosek został odrzucony jako niewykonalny i sprzeczny z zasadami zrównoważonego rozwoju |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej nie pojawiają się inwestycje drogowe. | 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. | |
| | 81 | Ad 4. Wniosek o linie tramwajowe do kolejnych osiedli wraz z parkingami P&R. Wniosek o realizację wszystkich linii tramwajowych jakie są uwzględnione w SUIKZP. | 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 nakreśla kierunki perspektywiczne oraz pokazuje najbliższe realizacje. | Wniosek jest stopniowo realizowany. |
| | 82 | Ad 5. Wniosek o uwzględnienie w Planie kolei miejskiej. 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 kolejną aglomeracyjną |
| | 83 | Ad 6. Wniosek o precyzyjne sformułowanie sposobów realizacji Planu i mierników jego ewaluacji. | 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. Wniosek o przedstawienie w Planie szczegółowych wytycznych dotyczących uspokojenia ruchu w centrum miasta. | 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 | 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 |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | transport zbiorowy. | | |
| | 86 | Ad B. Uwagi ogólne. Ad B. 1 i 2: Wniosek o wykreślenie tzw. scenariusz pesymistycznego, a dodanie optymistycznego. | Takie postępowanie byłoby sprzeczne z jedną z zasad analiz strategicznych, która każe się przygotować na splot 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 |
| | 87 | Ad B. 3: Wniosek o przeniesienie stanu początkowego analiz na 2016 rok. | 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: Wniosek o dokładne wyjaśnienie i sprawdzenie tabeli nr 3. | Tabela została zmieniona dla uzyskania większej czytelności, a także skorygowano błędne dane. Nowa forma wyjaśni całość zawartości. | Wniosek został przyjęty |
| | 89 | Ad B. 5: Wniosek o wykreślenie powołania się na badania z roku 2006 i przeprowadzenie nowych badań. | 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 | Ad B. 6: Wniosek o ocenę obecnego przebiegu linii tramwajowych i autobusowych dla oceny ich poprawności i ew. potrzeby remarszrutyzacji. 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 przesądzenie 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 | Ad B. 7: Wniosek o analizę komunikacji nocnej | 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 |
| | 92 | Ad B. 8: Wniosek o udostępnienie wszystkich analiz, badań, tworzonych w | Wniosek jest niemożliwy do spełnienia w całości. Publikowane są wyniki badań w samym Planie, natomiast materiały robocze, jakie powstają dla potrzeb | Wniosek częściowo przyjęto (dostęp do materiałów |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| | | ramach opracowania Planu. | opracowania Planu będą dostępne w Wydziale Transportu Urzędu Miejskiego po zakończeniu prac. | robotycznych na wniosek zainteresowanych na zasadach dostępu do informacji publicznej) |
| | 93 | Ad B. 9: Wniosek o włączenie ruchu rowerowego do Planu | 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 Ad C. 10: Skreślić drugi akapit str. 9. Cele Planu transportowego 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-pieszycy. W tekście jest mowa tylko i aż o porzuceniu ślepego naśladownictwa (bez wymienienia dziedzin). | Wniosek nie został przyjęty |
| | 95 | Ad C. 11: Skreślić trzeci akapit str. 9. Cele Planu transportowego (chodzi o cytaty z Jana Pawła II). Cytat „jest nie na miejscu”. | Jak zaznaczono w tekście cytaty pochodzą z dokumentu obowiązującej strategii Wrocław 2020 plus. | Wniosek został odrzucony |
| | 96 | Ad C. 12: Wniosek o usunięciu oznaczenia „projekt flagowy” w odniesieniu do projektu Alei Wielkiej Wyspy” (tabela 4) | W wyniku konsultacji tabelę 4 przeredagowano w ten sposób, że najpierw wymienia się projekty dotyczące bezpośrednio transportu zbiorowego (transport miejski i koleje 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 |
| | 97 | Ad C. 13: Wniosek o przeniesieniu z „priorytetowych” do „flagowych” trasy tramwajowo – autobusowej na Nowy Dwór | 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: Wniosek o usunięciu z kategorii zadań „priorytetowych” trzech | Zadania drogowe nie są zaliczane do kategorii priorytetowych dla PT | Wniosek został przyjęty |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| | | zadań drogowych. | | |
| | 99 | Ad C. 17: Wniosek o dodanie do kategorii „priorytetowych” trzech projektów linii tramwajowych (Muchobór Wielki, Psie Pole, Jagodno). | Wymienione inwestycje są przewidziane do realizacji w WPI i WPF po okresie ważności PT (po roku 2022), więc nadawanie priorytetu jest przedwcześnie. | Wniosek nie został przyjęty |
| | 100 | Ad C. 18: Wniosek o wykreślenie fragmentu tekstu dotyczącego sposobu wdrażania a zasady zrównoważonego rozwoju (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. | Wniosek został odrzucony |
| | 101 | Ad C. 19: Wniosek o uzupełnienie przeglądu dokumentów strategicznych miasta o Plan Gospodarki Niskoemisyjnej (tabela 2 str. 48) | Brak ten będzie usunięty, nie tylko w miejscu, o którym mowa w uwadze | Wniosek został przyjęty |
| | 102 | Ad C. 20: Wniosek o ustalenia w PT, gdzie powinny powstać pasy autobusowe. | 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: Wniosek o zmianę zapisu dotyczącego obiektów typu WTAT (str. 49). Chodzi o zapisanie o „możliwie dużej separacji ruchu autobusowego i tramwajowego od ruchu samochodowego na terenie miasta”. | Propozycja dodanego nowego zapisu nie odnosi się do przywołanego fragmentu, 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 ona być zlokalizowana w innym miejscu tekstu, co zostanie wprowadzone. | Wniosek został częściowo przyjęty zgodnie z rekomendacją obok |
| | 104 | AD. C. 22: Wniosek o szczegółowe opisanie koncepcji kolei miejskiej. | 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 |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 105 | Ad C. 23: Wniosek o wykreślenie z tekstu fragmentu poświęconego koncepcji metra we Wrocławiu jako nieaktualnej po referendum. | Kwestia koncepcji metra została umieszczona wyłącznie informacyjnie, jednak dla czytelności dokumentu rozdział ten został przerezegowany. | Wniosek został przyjęty |
| | 106 | Ad C. 24: Wniosek o wymianę zapisów w rozdz. 4.1. temat kolei miejskiej i zastąpienie tego tekstu analizą możliwości wpływu gminy na transport kolejowy. | 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: Wniosek o wykreślenie w p. 4.2 i 4.3. wypunktowania dotyczących wariantów i rodzajów WTAT | 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 kwestii podejmuje |
| | 108 | Ad C. 27: Wniosek o dodanie w. 4.3. kwestii realizacji pasów autobusowych | Wniosek jest uzasadniony w sensie zasad ustanawiania pasów autobusowych, a nie lokalizacji (to podlega innym przepisom prawa). | Wniosek został przyjęty |
| | 109 | Ad C. 28: Wniosek o wykreślenie inwestycji drogowych z tabeli nr 4, lub dowód na to, w jaki sposób poprawią transport publiczny | 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 | Ad C. 29: Wniosek o wyjaśnienie na czym ma polegać „wydłużenie linii autobusowych do Ołtaszyna” (tabela 4) | 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: Wniosek o wykreślenie tramwaju dwusystemowego (tabela 4 na str. 62) | 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 | Wniosek nie został przyjęty |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| | | | bezprzesiadkowe podróżowanie z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej i tramwajowej i wyeliminowanie wielu podróży samochodem w tej relacji. | |
| | 112 | Ad C. 31: Wniosek o podniesienie standardu taboru niskopodłogowego w tramwajach z 25 na 50% (tabela 11) | 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 |
| | 113 | Ad C. 32: Wniosek o podniesienie standardu w zakresie udziału miejsc siedzących w tramwajach z 25% na 35%. | 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: Wniosek o zmianę oczekiwanego % pojazdów które nie wykażą odchylenia od rozkładów jazdy na 95% dla autobusów i tramwajów | 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. Zróżnicowanie 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. | Wniosek nie został przyjęty |
| | 115 | Ad C. 34: Wniosek o zmianę oczekiwanych interwałów obsługi "rozproszonej zabudowy" z 45 minut na 30 minut; 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 dotrzymanie 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 | Wniosek nie został przyjęty |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>maksymalnego interwału.</p> <p>Przykłady obecnych interwałów (dla godzin 22 - 23,30: linia 120, Trestno – 120 min, linia 147, Kłokoczyce – 60 minut i 45 minut, linia 137, Las Mokrzański – 60 minut, lina 138, Żar – 90 minut, linia 609, Samotwór - Pałac – brak kursu) pokazują, że nowy standard poprawi obsługę tych osiedli radykalnie.</p> <p>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</p> | |
| | 116 | Ad C. 35 do 39: Uwaga jak wyżej w odniesieniu do „zwartej zabudowy poza śródmieściem” - postuluje się zmiany przez skrócenie interwałów. 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: Wniosek o określenie w których miejscach można wprowadzić autobusy na ulice przez nie dzisiaj nie obsługiwane a także, gdzie mogłyby powstawać meandrujące linie autobusowe | Uwaga odnosi się do stwierdzenia, iż dla skrócenia dojeżdżać 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 bezpośrednio ciągi piesze, służące skróceniu drogi do przystanków. Proces trasowania linii i dojeżdżać pieszych odbywa się na poziomie operacyjnym, a nie strategicznym jak w PT. | Wniosek nie został przyjęty |
| | 118 | Ad C. 43: Wniosek o wyszczególnienie, jakie analizy marketingowe mają służyć monitoringowi realizacji Planu. | 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. | Wniosek nie jest uzasadniony |
| | 119 | Ad C. 44 i 45: Wniosek o zmianę interwału badań typu KBR i badanie opinii społecznej z 10 na 5 lat | 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 na podstawie danych statystycznych, np. liczebności grup wiekowych lub społeczno - ekonomicznych. Oczywiście, można badania robić częściej, ale jest to | Wniosek nie jest uzasadniony, choć stosowanie innych okresów między badaniami kompleksowymi jest możliwe w szczególnych sytuacjach (np. istotnego wahnięcia |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| | | | 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. | demograficznego lub ekonomicznego) |
| | 120 | Ad C. 46: Wniosek o dodanie do treści wyświetlanych informacji na tablicach informacji pasażerskich o niskopodłogowości pojazdów | Wniosek ma sens tylko dla linii tramwajowych | Wniosek do rozważenia w fazie projektowania tablic |
| | 121 | Ad C. 47: Wniosek o aktualizację on-line informacji do umieszczania w informatorach, pomocy głosowej czy plenerach cyfrowych, z dostosowaniem do bieżącego dnia | Wniosek jest zasadny, tak należy rozumieć umieszczony w rozdz. 8.8. (pod tabelą 18) tekst. Będzie dodany stosowny zapis | Wniosek został przyjęty |
| | 122 | Ad C. 48: Wniosek o wykreślenie w rozdziale 10.3. wszelkich informacji o metrze wraz z mapką | 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 | Ad C. 49: Wniosek o określenie, jakimi metodami faktycznymi i prawnymi może nastąpić zintegrowanie systemu miejskiego z transportem regionalnym (rozdz. 10.2). | 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 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. | Wniosek jest nieuzasadniony |
| | 124 | 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.). | 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 | Wniosek nie został przyjęty Opinia jak obok |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| | | | 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. | |
| 16 | | Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, AkcjaMiasto.org, Wrocławski Ruch Obywatelski | | |
| | 125 | Ad 1: Wniosek o policzenie korzyści oraz szacunków ekonomicznych dla każdej inwestycji wraz ze wskaźnikiem IRR. | 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 koszty osobowe o połowę oraz podnieść komfort podróży. | 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 ciągniony kosztów i korzyści. Propozycja ciekawa, ale nie jest możliwa do wykorzystania jako jedyne kryterium planowania linii. | Opinia jak obok |
| | 127 | Ad 3: Wniosek o aktualizację planu. 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 zmieni. | Wniosek nie został zaakceptowany |
| | 128 | Ad 4: Wnioskujemy o bezwzględne usunięcie założeń o zmniejszeniu częstotliwości kursów komunikacji zbiorowej. | 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 | Wyjaśnienie jak obok |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | <p>lepszej czytelności) pokazują sposób takiego dostosowywania w najważniejszych 12 punktach sieci.</p> <p>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.</p> | |
| | 129 | <p>Ad 5 i 6: Wnioskujemy o przedstawienie porównawczej analizy funkcjonalnej WTATu (wydzielona trasa autobusowo-tramwajowa) i pasu autobusowo-tramwajowego (PAT).</p> <p>Wnioskujemy o wykreślenie zapisów o wykorzystywaniu wyspecjalizowanego taboru do obsługi WTATu.</p> | 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 |
| | 131 | Ad 8: Wniosek o przeprowadzenie i uwzględnienie w dokumencie analizy lokalizacji punktów przesiadkowych kolej/autobus/tramwaj | 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: 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). | 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: Propozycja wprowadzenia zapisu dotyczącego poziomu finansowania transportu zbiorowego | 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. | Propozycja w tej formie nie może być zaakceptowana, ponieważ narusza zasady prowadzenia polityki budżetowej samorządu. Ponieważ w trakcie konsultacji podniesiono kwestie |
| | | | Sporządzono jednak ogólny plan finansowy dla przewozów lokalnego transportu | |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | 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. | 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. |
| | 134 | Ad 11: Wniosek o wprowadzenie rozdziału dotyczącego rozwoju, funkcjonowania i finansowania kolei miejskiej. | Wniosek taki jest przedwczesny, 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: Wniosek o wykreślenie wzmianek dot. wprowadzania we Wrocławiu: gondol wodnych i napowietrznych, lekkiego tramwaju, tramwaju na kołach gumowych. | 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: 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 | 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: Wnioskujemy o poprawienie licznych błędów na Rysunku 2 - "Sieć komunikacyjna na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022" (lista) | 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: Wnioskujemy o wprowadzenie na Rysunku 2 - "Sieć komunikacyjna na której | Poprawki zostaną wprowadzone, przy czym lista proponowanych nowych lokalizacji będzie pokazana tylko na Planszy zbiorczej, według stanu prac nad | Wniosek zostanie w części uwzględniony |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w roku 2022" następujących stacji (przystanków) kolejowych jako projektowanych: (lista) | koncepcją sieci kolei miejskiej na czerwiec 2016. | |
| | 139 | Ad 16: 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) | 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. Poszerzenie 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: Postulaty wprowadzenia nowych zapisów w rozdziale „Minimalne standardy systemu informacji pasażerskiej oraz komfortu podróży” (lista) | 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: Wnioskujemy o bezwzględne wykreślenie wszystkich inwestycji drogowych | 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, wykluczałby prawo do poprowadzenia po danej ulicy linii komunikacji bez zmiany PT. | Wniosek nie może być uwzględniony, opinia jak obok |
| | 142 | Ad 19: Wniosek o pełną spójność z obowiązującymi dokumentami strategicznymi, w tym z Planem Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN). | 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 stanie istniejącym jak i po rozbudowie czy modernizacji poszczególnych elementów), co uniemożliwia ocenę skutków zmian w organizacji transportu zbiorowego na 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. | Wniosek zostanie uwzględniony w odniesieniu do PGN |

| Lp. organ. | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| | 143 | Ad 20: Wnioskujemy o uwzględnienie w Planie oraz w modelach prognostycznych samochodów, które codziennie wjeżdżają do Wrocławia. | 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: Wnioskujemy o uwzględnienie w Planie podróży intermodalnych rower + komunikacja zbiorowa | 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: Wniosek o zapis o pełnej dostępności przystanków dla pieszych, w tym niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności | 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: Wnioskujemy o pełny priorytet inwestycyjny dla komunikacji zbiorowej | Wniosek dość niejasny, w uzasadnieniu nie ma konkretnego rozumienia „pełnego priorytetu inwestycyjnego”. | Wniosek nie został zaakceptowany |
| | 147 | Ad 24: Wniosek o precyzyjne sformułowanie sposobów realizacji Planu i określenie mierników jego ewaluacji | 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 |
| | | Dodatkowo wystąpienie zawiera 20 pytań szczegółowych, na które odpowiedzi padały w trakcie spotkań publicznych w obecności przedstawicieli TUMW. | | |
| | | Złożono 10 postulatów ogólnych do polityki transportowej miasta, niezwiązanych bezpośrednio z PT. | | |
| | | Złożono 87 uwag szczegółowych do redakcji tekstu, które to uwagi zbadano i częściowo wykorzystano. | | |

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 „radykalnego uspokojenia ruchu” – także kwestii „nacisku na kulturę jazdy, mniej znaków, (...)lepsze egzekwowanie ograniczeń, oszczędne parkowanie”. | <p>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.</p> <p>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 podstawa 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.</p> <p>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.</p> | Opinia obok |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| 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, wnoszę o odrzucenie projektu planu w obecnym kształcie, zwrot wykonawcy celem uzupełnienia, zweryfikowania i poprawienia. | 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. | Wniosek odrzucony jako nieuzasadniony |
| | 3 | Ad 1 Uwagi ogólne, a): W analizie transportowej nie uwzględniono sieci transportu kolejowego, a także układu P&R i węzłów przesiadkowych (szczególnie na wschodzie miasta) | 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. | Uwagi zostaną częściowo wykorzystane |
| | 4 | Ad 1c): Brak jest szczegółowych badań z 2015 roku, choć od 2010 w danych demograficznych notuje się znaczny wzrost liczby mieszkańców gmin sąsiednich. | 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 aglomeracji. | Opinia jak obok |
| | 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 użytkownikom, 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”) | 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 |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | | środkami transportu. | | |
| | 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. 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? | <p>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 ramach aktualizacji planu lub indywidualnych decyzji. Taka procedura prowadzona jest także w ramach modernizacji lub lokalizacji przystanków kolejowych.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> | Opinia jak obok |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | 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 Swojczyce 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 |
| | 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 traktacji 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 | 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 |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| | | i z miast powiatowych nie objętych planem) jest szacowany i wprowadzany do modelu? | | |
| | 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 wjeżdżających i wyjeżdżających z miasta przez ulicę Strachocińską? | 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 ruchowe z ul. Strachocińskiej były wykorzystywane na podstawie pomiarów ruchu zewnętrznego. | Wyjaśnienia obok |
| | 14 | Ad.3 Propozycje: a.: Zaplanowanie wykonania parkingów Park and Ride na wlotach korytarzy transportowych zlokalizowanych na obszarze miasta Wrocławia przy stacji: Wrocław Psie Pole, Wrocław Sołtysowice, Wrocław Wojnów, 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. | Propozycja nie dotyczy PT. Opinia obok |
| | 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. | Propozycja nie dotyczy PT. Opinia obok |
| | 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. | Propozycja nie dotyczy PT. Opinia obok |
| | 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 źle przyjmowane. | Propozycja nie dotyczy PT. Opinia obok |
| | 18 | Ad 3 f.: W tabeli 2 zamiast: „niewydłużenie się średniego czasu podróży transportem zbiorowym” na „skrócenie średniego czasu podróży transportem zbiorowym o 10%” | 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 poprawionej edycji PT sporządzane są nowe analizy ruchowe i wynika z nich, że skrócenie może wynieść dopiero w roku | Propozycja nie została zaakceptowana, wyjaśnienie obok |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| | | | 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) eliminacje linii autobusowych przez centrum miasta oraz wprowadzenie magistralnych linii autobusowych wobec braki tramwajowych (częściowo te zasady są we Wrocławiu stosowane, rozwinięte 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 |
| 4. | | Uczestnik 1 | | |
| | 20 | Uwaga 1: Wrocław powinien zwiększyć wydatki na transport miejski (wzorem innych porównywalnych miast). | 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. | Uwaga interesująca, lecz wymagająca zmiany WPF |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| | 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 wszystkim dobrem mieszkańców. | Pomijając demagogiczny charakter tej uwagi warto zwrócić uwagę, że ruchu w mieście się nie „planuje”, tylko przewiduje. Ruch jest skutkiem wielu 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. | Opinia jak obok |
| 5. | | Uczestnik 2 | | |
| | 24 | Wniosek 1 i 2: 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 | Wniosek nie dotyczy PT, zostanie przekazany do komórek zajmujących się przygotowaniem inwestycji. Brak uzasadnienia, oprócz dość ogólnego stwierdzenia, że „tylko rozwiązanie wielokierunkowe, może poprawić sytuację komunikacyjną na południu Wrocławia”. | Wniosek nie może być uwzględniony. Opinia jak obok |
| | 25 | Wniosek 3: o uwzględnienie w planie rozwoju kolei aglomeracyjnej, miejskiej powstanie przystanku na Partynicach w okolicach ul. Ołtaszyńskiej | Wniosek nie dotyczy PT, zostanie przekazany do komórek zajmujących się przygotowaniem inwestycji. Brak uzasadnienia | Wniosek nie może być uwzględniony 1. Opinia jak obok |

| Lp. osoby | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| | 26 | Wniosek 4: o budowę ścieżek rowerowych komunikujących osiedle Krzyki-Partynice z miejscowościami podwrocławskimi (poprzez ul. Ołtaszyńską z wsią Wysoka, poprzez ul. Gen. Kutrzeby) | Wniosek nie dotyczy PT, zostanie przekazany do komórek zajmujących się przygotowaniem inwestycji. Brak uzasadnienia | Wniosek nie dotyczy PT 6. 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 | Opinia jak obok |

| Lp. firmy | Lp. uwagi | Tematyka uwag i wnioski | Wyjaśnienia merytoryczne | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | | | podejście wymaga zmiany WPF, co jest przygotowywane. | |
| | 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 poziomie 490 mln PLN rocznie, podczas, gdy w PT jest to 334 mln PLN. | 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, zaś kwota z ZSTS obejmuje także koszty utrzymania infrastruktury oraz inwestycje w MPK. | Opinia jak obok |
| | 5 | Inne uwagi szczegółowe | Dane wejściowe otrzymano z Urzędu Miejskiego | Uwagi zostaną uwzględnione |
| 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: Postulat rozwijania systemów przesiadkowych na granicach miasta. | Postulat jest słuszny, ograniczeniem jest brak wystarczających środków na finansowanie oraz pracochłonne procedury przygotowawcze. | Wniosek jest uzasadniony. W kierunkach działania (rozdział 10) zostaną uszczegółowione zadania przygotowania postulowanych działań. Opinia 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 | Uwaga tendencyjna, mieszająca fakty z życzeniami. Nie może być podstawą oceny całości dokumentu |
| 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 |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 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. Zatorską, Zakrzów, ul. Przedwiośnie do Pawłowic. | już, wniosek do zmian rozkładów jazdy | Nie dotyczy PT | już. |
| 4 | Dworzec Świebodzki jest praktycznie w centrum - jest naturalnym i gotowym przystankiem końcowym dla wszystkich, którzy chcą się dostać do centrum (Rynek/sklepy/instytucje) bez samochodu. Zarówno dla mieszkańców Wrocławia i okolic (nieistniejąca kolej metropolitalna) jak 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 wrogie Wrocławianom "inwestycje" wykonano przy okazji dopiero co ukończonej modernizacji wiaduktu nad ulicą Grabiszyńską w ramach superszybkiej 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, Hubską, Glinianą, Borowską, Peronową, Piłsudskiego, Małachowskiego, Pułaskiego, Plac Społeczny, Most Grunwaldzki, Plac Grunwaldzki, Skłodowskiej-Curie, Wróblewskiego. Odciążyłoby 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 15-18 minut | 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 |
| 6 | Tramwaj ZERO (zarówno OL i OP), nigdy nie jest na czas. Przeważnie 80% to | Uwaga dotyczy kwestii | Uwagi do wykorzystania w | Przyjęte do |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 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. | eksploatacyjnych | zarządzaniu, nie dotyczy wprost PT | 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, ale przyjęta częściowo jak obok |
| 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 są 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 czy Rzymie. | 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 doskonałony i rozszerzany w miarę rozwijana kolei aglomeracyjnej. | Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych |
| 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 |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| | | | | 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 wchodzi 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 zrobicie 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 | Uwaga nie została przyjęta |
| 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 strona kolejową | Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych |
| 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 | Ogólne uwagi o strategii rozwoju powiązań Wrocławia z otoczeniem oraz wykorzystaniem kolei (lub terenów po- | Każda decyzja wymaga szczegółowych analiz i uzasadnień ruchowych, ekonomicznych i realizacyjnych. Propozycje są w | Pomimo dość nierealistycznego obrazu propozycji niektóre z aspektów są do |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 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 odciążąłyby Wrocław | kolejowych) dla transportu miejskiego | większości nierealistyczne. | wykorzystania w analizach; przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i organizacyjnych |
| 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 szeregówki. 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 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 | 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 Bielany. Projekt ten nie znajduje się w fazie przygotowań. | Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | przez. ul. Wyścigowa do Bielán 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 ościenných, zapotrzebowanie generowane jest przez stale rosnące zatrudnienie w tym rejonie. | | | |
| 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. Królewickiej. | Postulat budowy nowego połączenia tramwajowego w rejonie osiedla Stabłowice | W dotychczasowych pracach planistycznych takie rozwiązanie nie było analizowane, 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 Iwinach 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 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. | 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 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 | Powiązanie osiedla Sołtysowice z układem miejskim centrum miasta. Działania | Zasadne, ale poza PT | Przyjęte do rozpatrzenia w działaniach planistycznych i |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 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.). | organizacyjne. Uwaga nie ma odniesienia do PT | | 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 odciążyło by ruch samochodowy i wieczne korki na przejeździe kolejowym. | jw. | Zasadne, ale poza PT | jw. |
| 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 Głównej i koło Praktyka 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. | Przyjęto do zmian zapisu w PT w standardach pojazdów |
| 24 | Mój pomysł jest bardziej ogólny, zadam jedno sugestywne pytanie: dlaczego nie rozpatruje się wprowadzenia do systemu komunikacyjnego trolejbusów, ciche, szybkie, nie wymagają torowisk które się zapadają, i co najważniejsze nie trują, jak dymiące autobusy | Postulat nowego środka transportu - trolejbusu | Trolejbus ma liczne zalety, o których mowa we wniosku, ale także poważne wady, 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 | Postulat elektrycznego napędu autobusów (ale nie w formie trolejbusu) jest w fazie badania. Obecnie ta technologia jest bardzo kosztowna i zawodna. |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| | | | uciążliwości i nie emitują poważnego zanieczyszczenia. Rozwiązaniem dla użytkowników idealnym są autobusy całkowicie elektryczne z bateriami lub pojazdy z napędem wodorowym. | |
| 25 | Proponuje następujące priorytety transportowe: 1. Aleja Wielkiej Wyspy i "Most Olimpijski" tzn. 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 Pawłowicki, 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 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. | Skarga na niskie prędkości w ruchu komunikacji miejskiej w relacji Stabłowice – Krzyki. | Uwaga nie ma związku z PT. Ocena, iż czasy podróży są zdecydowanie zbyt długie jak na XXI wiek należy się zgodzić. Faktem też jest, 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 | Do wykorzystania w pracach Wydziału Transportu oraz ZDiUM |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| | | | jazdy linii tramwajowych, z przesiadką w rejonie Dworca Głównego czas jazdy nie przekracza 60 minut). Prędkość średnia 20km/godzinę należy do normalnych w miastach. | |
| 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, Sępolno). 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 za grubą 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 - przez kierowcę linii posp., gdy i tak stoi na światłach na przystanku, który tej linii nie | Propozycje usprawnienia w korzystaniu z | Uwaga nie dotyczy PT | Do wykorzystania w działalności MPK. |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | obejmuje. 2. Porty usb pod fotelami, bo citarosuper, ale ciągnięcie kabla od poręczy utrudnia poruszanie się po tramw. /autobusie. | pojazdów | | |
| 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. | Uwaga nie może być wyjaśniona, nie dotyczy PT. |
| 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, zrationalizowane układu linii znajdzie się w PT. | Uwzględnia się wnioski w sensie poszukiwania zmniejszenia liczby linii, ale z racjonalnym systemem przesiadek. Do uwzględnienia w ramach tzw. re-marszrutyzacji układu linii. |
| 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 świateł na | Postulat zmiany sposobu kształtowania układu linii | jw. | jw. |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 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 potrącić z wynagrodzenia dla wykonawcy każdy taki przypadek. | Zarzut niechlujnej redakcji | Nastąpi staranna weryfikacja treści pod kątem redakcji i formatowania tekstu. | Uwaga przyjęta do ostatecznej wersji dokumentu. |
| 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 jezdni / 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 ramach 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 ramach Wydziału Transportu i MPK |
| 36 | Ostatnie 5 lat mieszkałem 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 szczycie komunikacyjnym. Wrocław ma szersze ulice niż Poznań, a to w Poznaniu królują bus pasy, - sygnalizacja świetlna wykrywająca i faworyzująca tramwaje. Poznań stosuje tą metodę od lat i ludzie bardzo sobie to chwala, - 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 | 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 dużo i PT to przewiduje. Plan zostanie uzupełniony o | 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 |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| | 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 | | 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 duże biuro we Wrocławiu. Jak dojadę 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 reszta sprawdzić. | Propozycja upowszechniania informacji w serwisach społecznościowych i innych | Zapis w tej sprawie znajduje się w PT, zostanie uszczegółowiony wg intencji wnioskodawcy. | Do wykorzystania w PT – wzbogacony będzie zapis dotyczący informacji dla pasażerów |
| 38 | Nie wiem, czy dobrze rozumiem rysunek, ale wydaje mi się, że na rok 2022 nie ma planów publicznego transportu na ul. Raclawickiej, która powinna być gotowa na koniec 2016r., co jest dość nielogiczne biorąc pod uwagę fakt, że budowane są tam zatoczki. | Plan inwestycyjny | Ul. Raclawicka 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 odciążać 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 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... | Nierównomierność obsługi transportem zbiorowym w mieście | Wymagałoby przeprowadzenie szczegółowych badań dla stwierdzenia skali poruszonych zagadnień. Należy to uwzględnić w najbliższym KBR | Włączyć do badań w ramach KBR |
| 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 wspominał 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. | 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 |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| | 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. | | | 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, wymyślenia 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 na jakieś pomysły, tylko przemyśleli 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), ModertransModerus Gamma oraz czeskie Vario LF EVO1 (na bazie nadwozia tamtejszego Tatry T3, podobnego do niedawnego wycofywanego Konstala 13N z | Ogólne rozważania o rozwoju transportu zbiorowego w mieście | 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 |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | 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. | | | |
| 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 regionie Partynic/Ołtaszyna/Wojszyc. Tymczasem w regionie tym trwa niezwykle dynamiczna rozbudowa kolejnych osiedli, za którą nie idą praktycznie żadne inwestycje infrastrukturalne. Mieszkańcy nowych osiedli dostają do dyspozycji 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. | 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 |
| 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 | Postulaty rozwoju sieci tramwajowej w rejonie Partynic – Ołtaszyna - Wojszyc | W zakresie linii tramwajowej na Ołtaszyn uwaga uwzględniona. | Uwaga uwzględniona |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 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. | | | |
| 45 | Tabela 18: Zakres pożądanej 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 określoną jednostkę czasu np. za kolejne 7 min. Tym samym na przystanku nie powinniśmy w szczycie czekać dłużej niż 14 minut. Oczywiście 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. | Sugestie szczegółowe dotyczące informacji przystankowej | Uwaga nie dotyczy PT | Do wykorzystania w ramach kształtowania zasad informacji pasażerskiej |
| 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 nowy przystanki kolejowe na Maślicach wraz z dokończeniem linii tramwajowej do miejsca przesiadkowego Maślicka - Główna - Brodzka. Opracowanie nie uwzględnia obowiązujących Miejscowych 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 Maslice będzie wskazany jako potencjalna inwestycja dla budowy kolei aglomeracyjnej. | Częściowo uwzględnione. Linia na Maślice w WPT oraz wnioskiem o lokalizację przystanku kolejowego Maślice - uwzględnione. pozostałe uwagi stanowią polemikę z wieloma decyzjami strategicznymi miasta, stąd nie są uwzględnione. Natomiast zmiany |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | | w zakresie poszczególnych projektów, służące głównie zwiększaniu ich zakresu, nie mogą być uwzględnione z powodu sprzeczności z innymi dokumentami miasta. |
| 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. | Uwaga nie może być uwzględniona |
| 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 (nieoptymalne). Podobnie połączenie Psie Pole – Kowale nie nadaje się dla tramwaju, z powodu braku ciężarów na tym kierunku. Takie przewozy powinny obsłużyć autobusy. | Uwaga już częściowo uwzględniona, w innych punktach nie może być uwzględniona z racji braku uzasadnienia funkcjonalnego i ekonomicznego |
| 50 | Szanowni Państwo, chciałbym zwrócić uwagę na problem hałasu generowanego | Postulat zmniejszenia | Uwaga nie odnosi się do PT. | Do przekazania do |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| | 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-video-webcam-10s-/tec_technika.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 Zajezdni nr 2 są praktycznie bezszelestne oraz przykład naszych południowych sąsiadów, pozwala wierzyć, że w XXI wieku istnieją skuteczne sposoby niwelowania uciążliwości tramwajów dla mieszkańców. | hałasu emitowanego przez ruch tramwajów | | ZDIUM i MPK. |
| 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 | Krytyka dotychczasowej polityki inwestycyjnej we wschodniej części | Kierunki przyszłego rozwoju linii tramwajowych we wschodniej części | Uwaga uwzględniona |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>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 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 działania w tym zakresie mogłyby poprawić sytuację znacznie bardziej niż paraliżowanie ruchu w centrum metodami administracyjnymi</p> | <p>Wrocławia, szczególnie na wlocie DK94.</p> | <p>uwzględnione w PT.</p> | |
| 54 | <p>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 zakorkowaną Sochocińską, więc jeśli celem podróży nie są okolice Sołtysowic lub Nadodrza to realizacja tego zamierzenia przyniesie pogorszenie sytuacji i będzie</p> | <p>Wątpliwości wobec modelu ruchu. Wątpliwości wobec projektu modernizacji linii nr 292. Zastrzeżenia co do wykorzystania prognoz demograficznych.</p> | <p>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.</p> | <p>Wyjaśnienie jak obok, jednocześnie przekazany do działań operacyjnych.</p> |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| | skrajna 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 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 zapewnienie 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 Wnioski 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 (rozdz. 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 wymianą 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. | Niezbędne jest skorygowanie stosownych fragmentów dokumentu |
| 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 pasy oraz poszerzenie Grota_Roweckiego (wiadukt!!!!). Zapraszam rano na Grota - | Propozycje zmian w programie inwestycyjnym | Uwaga w zakresie Ołtaszyna i innych kierunków rozwoju transportu tramwajowego uwzględniona | Uwaga uwzględniona |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| | 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 Raclawicką, 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 linię 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. | Uwaga nie może być uwzględniona |
| 59 | W tabeli kluczowych inwestycji Ołtaszyn i Wojszyce zastrzeżony 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 korzystać 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 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. | Propozycje zmian w programie inwestycyjnym | Uwaga w zakresie Ołtaszyna i innych kierunków rozwoju transportu tramwajowego uwzględniona | Uwaga uwzględniona |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| 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 zawiedzie zmiana przeznaczenia/modyfikacja 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 zajezdnią) są dużo wyższe, zabierają dużo więcej miejsca. Podsumowując decydując się na tram-bus płacimy więcej, zabieramy więcej miejsca na zajezdni, budujemy dłużej, hałasujemy bardziej, komplikujemy bardziej. Wybierając tylko bus dostajemy dokładnie te same "pluse" 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 concept podobny londyńskiemu (wejście przez przednie drzwi i kontrola i sprzedaż biletów przez prowadzącego pojazd), postulowałem wprowadzenie konduktorów zamiast kontrolerów. I postulat ten utrzymuję. Konduktorzy byliby 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. | Propozycja nowego systemu sprzedaży i kontroli biletów | jest to szczegół przewidziany rozwojem systemu informacji pasażerskiej, lecz warto te elementy wyspecyfikować w PT | Propozycja zaakceptowana |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| 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 | Propozycja zaakceptowana |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| 63 - 71 | <p>Nasze postulaty:</p> <p>1.- rezygnacja z tych inwestycji drogowych, które pogarszają konkurencyjność transportu zbiorowego - rezygnacja z tramwaju dwusystemowego</p> <p>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 metropolitarne</p> <p>3 - wykorzystanie zmniejszonego zapotrzebowania na ruch autobusowy w śródmieściu na rzecz skokowej poprawy interwałów obsługi liniami autobusowymi peryferyjnych osiedli Wrocławia I gmin podwrocławskich</p> <p>4 - w perspektywie do 2022 r. 100% pojazdów komunikacji miejskiej winno być niskopodłogowe I klimatyzowane</p> <p>5 - ograniczenie zakupu nowych autobusów do autobusów elektrycznych, co przyniesie kilkadziesiąt milionów oszczędności rocznie z tytułu czterokrotnie niższych kosztów paliwa</p> <p>6- ograniczenie zakupów nowych tramwajów do wagonów z 100% udziałem niskiej podłogi,</p> <p>7 - 15 minut jako maksymalny interwał obsługi korytarzy transportowych miasta w dni robocze między 06:00 I 22:00 - rezygnacja z międzyszczytu w odniesieniu do zwartej zabudowy poza śródmieściem,</p> | Różne propozycje usprawnienia systemu transportu publicznego | <p>Ad 1 – Postulat nierealny, ponieważ układ drogowy jest niezbędny dla funkcjonowania miasta, nie wspominając, iż umożliwi rozwój sieci autobusowej i wspiera w sieci tramwajowej</p> <p>Ad 2 – niemożliwy do realizacji wg p. 1,</p> <p>Ad 3 - postulat zawarty jest PT,</p> <p>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 uzyskanie wskaźnika 50% w obu trakcjach</p> | Uwagi w większości nieuzasadnione lub niemożliwe do zastosowania. Jedna uwaga zaakceptowana |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>8 - 30 minut jako maksymalny interwał obsługi korytarzy transportowych poza miastem w dni robocze między 06:00 i 22:00,</p> <p>9 - 100% przystanków autobusowych i tramwajowych z oświetloną wiatą, co najmniej 50% z wyświetlaczami podającymi aktualizowane czasy przyjazdu,</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>12 - Prosimy o potwierdzenie otrzymania.</p> | | <p>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,</p> <p>Ad 7 do 9 – standardy zbyt kosztowne, zwiększenie kosztów o około 25% przy niewielkim wzroście wpływów</p> <p>Ad 10 – Do zaakceptowania,</p> <p>Ad 11 – postulat aktualny z chwila uruchomienia kolei aglomeracyjnej, obecnie są to tylko pojedyncze kursy pociągów,</p> <p>Ad 12 – otrzymano!</p> | |
| 72 | <p>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</p> | <p>Uwagi są ciekawe i zapewne przedstawiają realne problemy do rozwiązania.</p> | <p>Proces lokalizacji węzłów przystankowych nastąpi po uchwaleniu PT.</p> | <p>Proces lokalizacji węzłów przystankowych nastąpi po uchwaleniu PT i będzie zgodny z</p> |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>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 Nadodrze 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. Kwidzyńskiej 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 bocznica 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</p> | | | <p>postanowieniami dokumentów planowania przestrzennego, a jeśli tego będą wymagały okoliczności – przeprowadzona będzie procedura korekt planów miejscowych.</p> |
| 73 | <p>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.</p> | Wrażenia z podróży | Kwestia nie dotyczy PT | Kwestia nie dotyczy PT |
| 74 | <p>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</p> | 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 | Uwaga zasadna, do wykorzystania. Dokument zostanie poszerzony w zakresie problematyki P&R, wraz ze |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>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 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 :)</p> | | <p>rozległym miastem więc warunki dla powodzenia takiego rozwiązania są sprzyjające, ale wymaga to starannego planowania. Kierowcy nie pozostawią samochodów tam, gdzie czas dojazdu samochodem do śródmieścia (gdzie brak miejsc parkingowych) będzie porównywalny z czasem dojazdu komunikacją miejską. Najlepsze wyniki przynosi lokowanie P&R przy przystankach i stacjach kolejowych na granicach lub poza miastem.</p> | <p>wskazaniem proponowanych lokalizacji najważniejszych obiektów.</p> |
| 75 | <p>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 zmienia, 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).</p> | <p>Przebudowa ul. Buforowej i tramwaj do Jagodna</p> | <p>Przedsięwzięcie jest na liście najbliższych w czasie realizacji po zakończeniu obecnego okresu budżetowego UE.</p> | <p>Przedsięwzięcie jest w trakcie przygotowań. Nie ma wpływu na treść PT</p> |
| 76 | <p>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</p> | <p>Kwestia planowania zmian w taborze tramwajowym</p> | <p>W dokumencie nie podaje się planu zakupów, ale łączną liczbę pojazdów, jakie mają</p> | <p>Uwaga odnotowana, zostanie wzięta pod</p> |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| | ponad 40 lat użytkowania). Pytanie, gdzie miasto planuje trzymać te dodatkowe składy, 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 zapisów planu. | | obsługiwać sieć w okresie szczytowego zapotrzebowania. Po dodatkowych analizach i zbilansowaniu z taborom autobusowym podane będą nowe wartości, nieco niższe od obecnych | uwagę w działaniach zarządczych |
| 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. Raclawicka 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 zrównoważenie 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 planowaną linią tramwajową. | Obecna wersja uwzględnia budowę węzła przy stacji kolejowej | Uwagę uznano i wyjaśniono |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 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 nr292) 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 decyzja 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 przejazdy PKP na terenie miasta. Takowa przyniesie miastu większe zyski niżeli płaćna | Wniosek o darmową komunikację | Darmowa komunikacja nie jest przewidywana. | Uwaga nie została przyjęta |
| 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 |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 83 - 99 | <p>Uwagi dot. Projektów flagowych / priorytetowych</p> <p>Moim zdaniem sześć wymienionych przedsięwzięć flagowych/priorytetowych nie można nazwać zrównoważonym rozwojem transportu. Kolejno:</p> <p>1. Aleja Wielkiej Wyspy - planowane wyłącznie dla ruchu samochodowego.</p> <p>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.</p> <p>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?</p> <p>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.</p> <p>4. Oś Zachodnia - typowa trasa dla samochodów, generująca tranzyt przez miasto (Nowy Dwór). Gdzie tu jest transport zrównoważony?</p> <p>5. ul. Buforowa - planowanie trasy dwujezdniowej nie jest dobrym pomysłem. Spowoduje dodatkowy napływ samochodów do centrum miasta. Dlaczego nie</p> | Dyskusja planów inwestycyjnych i polityki transportowej miasta | <p>Zauważono, że lista projektów priorytetowych jest zbyt długa, oraz że drogom w PT nie powinna być przypisana taka rola. To zostanie skorygowane. Niemniej:</p> <p>Ad 1. Teza nieprawdziwa, przewiduje się linie autobusowe. Tramwaj nie jest uzasadniony – zbyt małe potoki ruchu.</p> <p>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.</p> | <p>linii autobusowych</p> <p>Uwagi z tej opinii są łatwe do podważenia, operują często fałszywymi założeniami a nawet są nieprecyzyjne co do faktów. Stąd w całości opinia nie może być wykorzystana a jedynie w zakresie nowych połączeń - PT nakreśli kierunki rozwoju.</p> |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | <p>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.</p> <p>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?</p> <p>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.</p> <p>Uwagi ogólne dot. Planu transportowego</p> <p>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 okolice Ołtaszyna, Przedłużenie linii z Tarnogaju na Brochów</p> | | <p>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</p> <p>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.</p> <p>Zrównoważenie nie oznacza wtłoczenie którejś formy transportu w skrajne zatłoczenie. Inne uwagi:</p> <p>Ad 7. Zarówno duże kierunki rozwoju sieci jak i drobne wydłużenia znajdują się obecnie w części dotyczącej planowanych kierunków rozwoju - Wrocławski Program Tramwajowy.</p> | |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | <p>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 Bielana (A 4) + A8 + obwodnica Leśnicy (i dlaczego budowa nowego odcinka drogi 94 nie jest finansowana przez budżet GDDKiA?)</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>11. Eliminacja dzikich parkingów w centrum – brak zdecydowanej polityki eliminacji dzikich parkingów poprzez odpowiednie zagospodarowanie terenów zielonych oraz masowe i skuteczne interwencje służb porządkowych</p> | | <p>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 siećdrogowe miasta.</p> <p>Ad 9. Ten aspekt zostanie uzupełniony w nowej wersji, wg wstępnych koncepcji miasta</p> | |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| | <p>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).</p> <p>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 takich aut i/lub opłaty winietowe dla starych aut w centrum miasta.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | | <p>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 infrastruktury. W nowej wersji PT zostanie to wyjaśnione.</p> <p>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.</p> <p>Ad 13. Uwaga nie dotyczy PT – nie jest przewidywana organizacja takiej usługi jako transport publiczny.</p> <p>Ad 14. I 15. Uwaga nie dotyczy PT.</p> | |
| 100 | <p>Proszę o uwzględnianie 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 równoległe za tym iść inwestycje w komunikację zbiorową i infrastrukturę drogową. Tylko w Zespole Urbanistycznym Kminkowa</p> | <p>Wniosek o uwzględnienie intensywnego rozwoju budownictwa mieszkaniowego w północno-zachodnim</p> | <p>Nadążanie za postępującymi inwestycjami z obsługa transportem zbiorowym jest jednym z zadań PT, ale także bieżącego zarządzania wdrażania Planu. BRW</p> | <p>Uwaga przyjęta do bieżącej działalności zarządczej.</p> |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| | 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, 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 odciążać 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. | Wrocławiu | <p>prowodzi bazę danych o wydanych pozwoleniach na budowę nowych obiektów intensywnego mieszkalnictwo, co zostało uwzględnione w PT.</p> <p>Drugim wyzwaniem jest stałe monitorowanie zmian w rozkładzie generatorów ruchu i natężeń ruchu w sieci transportowej. PT zawiera opis stałego procesu monitorowania tych zjawisk.</p> | |
| 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. | Wniosek jest uzasadniony, lecz realizacja nastąpi po roku 2022. |
| 102 | Istotnym problemem są braki w połączeniach drogowych między osiedlami. Dróżki międzyosiedlowe mogłyby odciążać 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 | Wniosek do planowania | Uwaga odnosi się do bieżącego | Uwaga do działań |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | się z Nowego Dworu na Legnicką, gdzie przesiada się duża liczba pasażerów. Nie wspomina 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 KOSZMAROWA, bo to najgorsze połączenie komunikacyjne w mieście. | układu linii autobusowych | planowania układu linii autobusowych, co nie wchodzi w zakres PT. | zarządczych Wydziału Transportu |
| 104 | Linia 149, która została przedłużona do Kuźnik, w kierunku pl. Grunwaldzki powinna zatrzymać 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. | 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 |
| 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. JP II - Astra; Astra - Leśnica. Na wydzielonych trasach dla tramwajów powinien być asfalt i możliwość korzystania z 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 JP II 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. Koberzyce - 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 Podgórných), 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 | 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 |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| | 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. | | | |
| 107 | 1. Proszę zrobić by autobusy i tramwaje posiadały numery tras z 4 czterech stron a 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. | Wniosek do zarządzania ruchem pojazdów transportu zbiorowego linii autobusowych | Uwaga odnosi się do bieżącego zarządzania trasami linii autobusowych, co nie wchodzi w zakres PT. | Uwaga do działań zarządczych Wydziału Transportu |
| 108 | Witam. kiedy pojawią się we Wrocławiu autobusy elektryczne? | Pytanie o autobusy elektryczne | 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 | Nieosiągalne 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 zaopatrzenie ma być 3 osoby na metr kwadratowy więc pojemność takiego autobusu spadnie poniżej 100 miejsc a to oznacza 47 autobusów | 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. | Wniosek do działań zarządczych Wydziału Transportu |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| | 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. | | Wyliczenia nie są dokładne, można wykazać że rząd 50 autobusów / godzinę jest możliwy, szczególnie na wydzielonym bus-pasie. | |
| 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 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. | Wnioski dotyczące instrumentów osiągnięcia celu strategicznego | Uwagi dotyczące sposobów osiągnięcia celu strategicznego. Wyjaśnienia: Ad a) Tak, jest przewidziana w najbliższym czasie (zapis 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, że zmiana polityki parkingowej oraz doskonaleniem systemu ITS | Wniosek uzasadniony, w zasadzie w realizacji |
| 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 trakcji. Zajezdnia jest taka sama jak w tradycyjnym tramwaju. | Zrezygnowano z rozważania tego typu pojazdu |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 strona 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 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. | Uwagi krytyczne o działaniu ITS | Temat nie dotyczy PT. | Uwaga do rozpoznania w działaniach zarządczych Urzędu Miejskiego |
| 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 buspasa/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 własny aucie niż w autobusie. Tylko opcja szybkiego omińnięcie 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 | Uwagi o funkcjonowaniu komunikacji autobusowej | Uwaga nie ma odniesienia do PT | Uwaga do wykorzystania w działaniach zarządczych Urzędu Miejskiego |


| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| | 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. | | | |
| 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 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 tą część miasta. | Warunki funkcjonowania ul. Buforowej po przebudowie | Takie założenia będą wzięte pod uwagę podczas prac nad przebudową ul. Buforowej | Uwagi do wykorzystania w 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 |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 118-128 | <p>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)</p> <p>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, Sępólno, Swojczyce/Wojnow.</p> <p>3. Schemat funkcjonalny planowanej sieci dla 2022 rok uwzględnia inwestycje nie określone w Planie Transportowym takie jak tramwaj na Maślicie, tramwaj na ul. Na Ostatnim Groszu, tramwaj wzdłuż ul. Borowskiej</p> <p>4. Na podstawie jakich czynników określono wzrost prędkości transportu indywidualnego i zbiorowego na odcinku Plac Grunwaldzki - Dembowski.</p> <p>Inwestycja w postaci budowy Alei Wielkiej Wyspy diametralnie wpłynie na ruch na tej osi (wzrostu ruchu na odcinku Rondo Reagana - Aleja Wielkiej Wyspy).</p> <p>Podobnie na odcinku Drobnera – Sobieskiego - brak bezpośrednich inwestycji nie może skutkować wzrostem prędkości na tym odcinku.</p> | Szczegółowe uwagi (głównie krytyczne) dotyczące sytuacji transportu we Wrocławiu. Kilka ciekawych propozycji na przyszłość | <p>Ad 1. Brak wskazania o jakie sytuacje chodzi. Dokumenty obowiązują tak długo, aż nie zostaną anulowane.</p> <p>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).</p> <p>Ad 3. Rysunek został skorygowany i ograniczony do horyzontu roku 2022</p> <p>Ad 4. Wzrost prędkości rzeczywiście wynika ze zmiany prognozowanych natężeń ruchu, dokładnie spadku natężeń dzięki nowemu mostowi. Symulacja ruchu nie potwierdza obaw o korkowanie się dojazdu do nowego mostu.</p> | 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 |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | <p>5. Niewielka liczba projektów transportowych określona jako „flagowe”</p> <p>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)</p> <p>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 pasażerskich - komunikacja autobusowa jest już niewydolna na takich osiedlach jak: Pracze Odrzańskie, Maślice, Stabłowice, Złotniki, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Jagodno.</p> | | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | <p>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).</p> <p>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.</p> <p>10. Ze względu na dalszy rozwój technologii związanym z zastosowaniem 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.</p> <p>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</p> | | <p>Ad 8. Takie wyposażenie powinno być wykorzystywane tylko na liniach rekreacyjnych, tam gdzie ta strata czasu nie będzie stanowiła problemu ze względu na wygodę pasażerów przewożących rowery.</p> <p>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.</p> <p>Ad 10. Przyjęto, że całość zakupów będzie dotyczyła pojazdów niskoemisyjnych (EURO 6), co podniesie wskaźnik.</p> <p>Ad 11. PT określa kierunki rozwoju również do nowych osiedli zarówno w horyzoncie Planu 2022 jak i dla dalszych działań.</p> | |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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. | 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 |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| | <p>WNIOSKUJĘ O:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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)  <p>propozycja lini tramwajowych: oznaczona czarnym kolorem</p> | | | |
| 130 | <p>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. Wilczyką do ul. Strachocińskiej i dalej Sępólna. Tam można by utworzyć parking park&drive, co dobrze wpisywałoby się w</p> | 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 |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | całościowy plan transportu zbiorowego dla naszej aglomeracji. W załączeniu podpisy naszych mieszkańców. | | | |
| 131 | Tramwaj na Jagodno wraz z parkingiem dla mieszkańców, którzy chcą dojeżdżać do centrum miasta z Siechnic, Strzelina, Św. 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 Nowy Dwór czy Psie Pole. | 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. |
| 133 | Jeżeli Rada Miasta Wrocławia nie zgadza się z pomysłem budowy linii tramwajowej, może chociaż rozważyć 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 | Czy sytuację na drogach poprawiłaby kompletna przebudowa trasy, tak aby w każdą stronę były co najmniej po dwa pasy? 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. | 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 | Projekt przebudowy ul. Buforowej z budową przedłużeniem linii tramwajowej do Jagodna jest w przygotowaniu. Wersja z pasem tramwajowo – autobusowym do rozważenia na |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Węzeł ten powinien być zlokalizowany możliwie blisko granic miasta? np. w okolicach ul. Kiepury. 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. | | interesująca, do rozważenia. | etapie studialnym. |
| 135 | Przedłużenie linii tramwajowej do Jagodna. | 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. |
| 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 cenna 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, (chociażby 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 | Uwaga dot. przystanku w rejonie Jagodna | Uwaga nie dotyczy PT | Wniosek do rozpatrzenia w ramach działań zarządczych. |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | przystanku zwłaszcza wieczorem. | | | |
| 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 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. | Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna | Budowa ulicy Buforowej i 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. |
| 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. Rozładowałyby to korki i mniej aut w ogóle wjeżdżałyby 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 | Uwaga dot. linii tramwajowej do Jagodna | Budowa linii do Jagodna jest przygotowywana i powstanie w | Projekt przebudowy ul. |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| | mieszkań), Cztery Pory Roku (ponad 400 mieszkań), Nowe Jagodno (275 mieszkań). Już dziś trzeba myśleć o efektywnej komunikacji zbiorowej zachęcającej 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. | | pierwszej kolejności po roku 2022, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców osiedla. | Buforowej z budową 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 świebodzki - 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 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. | 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 zgodnie z regułami. | Wyjaśnienie jak obok |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | | Dodatkowo miasto deklaruje dofinansowywanie kosztów operacyjnych w podróżach w granicach miasta (tak to jest w obecnym porozumieniu) z jednoczesną gotowością na szersze wsparcie. | |
| 148 | <p>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 międz dzielnicowe 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.</p> | 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). | Wniosek o utrzymaniu pracy przewozowej autobusów został spełniony, przy wzroście dla tramwajów. |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 149 - 162 | <p>1. Proponuje się dodanie w Planie zapisów dot.:</p> <p>a. zwiększenia integracji miejskiego systemu transportu zbiorowego z transportem zbiorowym w całej aglomeracji oraz wzmocnienia roli transportu kolejowego na terenie miasta oraz terenach podmiejskich,</p> <p>b. obowiązku koordynacji rozwoju transportu z rozwojem zabudowy z uwagi na wysokie koszty funkcjonowania transportu oraz ograniczenie negatywnych skutków związanych z występowaniem niskiej emisji.</p> <p>2. Plan powinien uwzględniać konieczność lokowania parkingów P&R przy wszystkich wjazdach do Wrocławia umożliwiającymi przejęcie części ruchu indywidualnego oraz zwiększenia ilości zintegrowanych węzłów przesiadkowych.</p> <p>3. Proponuję się, aby Plan określał pracę przewozową na poszczególnych liniach komunikacji zbiorowej</p> <p>4. Brak odniesienia się w Planie do opracowania pn.: Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym</p> <p>5. Sugeruje się wykorzystanie w Planie analiz przeprowadzonych w ramach Studium spójności funkcjonalnej we WrOF ze szczególnym uwzględnieniem zapisów dot. Wytocznych do planu transportowego dla WrOF</p> <p>6. Nie podano więźby ruchu dla miasta.</p> | <p>Uwagi szczegółowe dotyczące spójności PT z dokumentami WrOF oraz kilka uwag do samego tekstu.</p> | <p>Ad.1 a. – takie zapisy są w tekście co do integracji, natomiast rola transportu kolejowego dla miasta nigdy nie będzie 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.</p> <p>Ad 1 b, - to nie jest zadanie PT</p> <p>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.</p> <p>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.</p> | <p>Uwagi są szczegółowe, ale w większości rozmiągają się z intencjami i możliwościami miasta. Do rozważenia w działaniach wdrożeniowych</p> |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | <p>7. Nie uwzględnienie wszystkich przewidzianych w SUIKZP inwestycji w infrastrukturę tramwajową nawet jako długofalowej perspektywy</p> <p>8. Sugeruje się ujednoczenie nazw przedsięwzięć zgodnie z projektem Strategii ZIT WrOF:</p> <p>a. Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF,</p> <p>b. Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny,</p> <p>c. Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór,</p> <p>d. Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny.</p> <p>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.</p> | | <p>Ad 4. Nie jest to niezbędne, ponieważ to studium obejmuje zagadnienia nie mające związku z tematyką PT, jako dokumentu dotyczącego organizacji transport publicznego.</p> <p>Ad 5. Charakter planu WRoF jest nieco inny niż miasta Wrocławia.</p> <p>Ar. 6 PT nie jest pracą studialną, tylko prawem lokalnym. Takie materiały nie są niezbędne.</p> <p>Ad 7. SUIKZP nie jest planem inwestycyjnym, tylko określeniem możliwości i warunków realizacyjnych (lokalizacji). Plan jest dokumentem operacyjnym, rozstrzygającym w horyzoncie średnioterminowym kwestie organizacji systemu transportu zbiorowego. Podobnie jak WPI nie zawiera całości ustaleń SUIKZP.</p> <p>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.</p> | |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | <p>10. Brak uwzględnienia w Planie części inwestycji wskazanych do realizacji w ramach ZIT WrOF:</p> <p>Lista podstawowa:</p> <p>a. Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu - Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2017</p> <p>b. Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu - Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2019</p> <p>Lista rezerwowa:</p> <p>c. Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu - Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2019</p> <p>d. Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu - Planowany termin zakończenia robót budowlanych II kw. 2017</p> <p>11. Sugeruję się doprecyzowanie obecnego zapisu</p> <p>Poz. 2 Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98 - Planowany termin zakończenia robót budowlanych IV kw. 2019</p> <p>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</p> | | <p>Ad 9. Wspomniana droga nie ma zasadniczego znaczenia dla PT, więc podawanie szczegółów formalnych nazw zadań nie jest niezbędne.</p> <p>Ad 10. PT nie musi uwzględniać wszystkich inwestycji drogowych – wybrano tylko te, które warunkują rozwój transportu zbiorowego.</p> <p>Ad 11 i 12 Zostanie dostosowane</p> <p>Ad 13. Ta linia nie jest włączona do planowanej kolei aglomeracyjnej, więc nie będzie objęta PT.</p> <p>Ar 14. Oba schematy pokazują zasady kierunkowe i mogą w detalach odbiegać od SUiKZP. Nie stanowi to wady PT.</p> | |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| | <p>12. Sugeruję się doprecyzowanie obecnego zapisu:</p> <p>a. Poz. 4 Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny.</p> <p>b. Poz. 5 Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF</p> <p>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</p> <p>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.</p> | | | |
| 163 | Na linii kolejowej Wrocław - Ople brak przystanków osobowych na wysokości Selgroso czy Praktikera. Można by było wysiadać na nich zamiast jechać na główny 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 | Propozycje nowych lokalizacji przystanków kolejowych | Przystanki i stacje planowane w systemie kolei aglomeracyjnej pokazano na rysunku Planszy Zbiorczej. Te propozycje, jak w uwadze, nie są przewidziane na | Uwaga odrzucona, ale przekazana do zespołu ds. kolei aglomeracyjnej. |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| | dojechać do Dworca Głównego a następnie cofnąć się w kierunku Krakowskiej/Traugutta. | | obecnym etapie prac. | |
| 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. Raclawickiej 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. Raclawicką? 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 Raclawicką 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. Raclawickiej 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 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 | Uwagi do formy dokumentu | Propozycja zapisu o charakterze ogólnym 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). | Uwaga uwzględniona |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| | 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). | | | |
| 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 | Uwaga uwzględniona |
| 167 | Proponuję usunąć dopisek "wartości w milionach", bo oznacza, że aglomeracja wrocławska będzie liczyć ok. 800 miliardów mieszkańców | Uwagi do formy dokumentu | Uwaga uzasadniona | Uwaga uwzględniona |
| 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). | Uwaga nie jest przyjęta |
| 169 | Proponuję usunąć znaki wartości ujemnych z kolumny dopłata, bo teoretycznie oznaczają one zysk na działalności przewozowej w sektorze komunikacji miejskiej. | Korekta tekstu | | Uwaga uwzględniona |
| 170 | 1. Uprzejmie proszę o podanie definicji, wybranych miejsc występowania oraz 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 | Uwagi szczegółowe do różnych zapisów | Ad 1. Zmieniono zapis na pojęcie tramwaju 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) | Uwaga częściowo przyjęta, zmiana tekstu czyni część uwagi bezprzedmiotową |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| | 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. | | 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. | |
| 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 | Uwaga uwzględniona |
| 172 | Proponuję podmienić wykres, gdyż jest bardzo nieczytelny. | Korekta tekstu | Uwaga uwzględniona | Uwaga uwzględniona |
| 173 | Proponuję przeczytać od deski do deski 3 razy cały dokument, aby wyeliminować literówki typu "tabor MPK liczy 225 podciągow tramwajowych". | Korekta tekstu | Uwaga uwzględniona | Uwaga uwzględniona |
| | 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: Warszawa 53% pociągów, Łódź 18% pociągów, Kraków 46% wagonów, Poznań 44% pociągów, Gdańsk 87%). | Korekty tekstu | Uwaga uwzględniona | Uwagi uwzględnione |
| 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 | Uwagi częściowo uwzględnione |
| 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 | Korekty tekstu | Uwagi częściowo uwzględnione | Uwagi częściowo uwzględnione |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| | 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). | | | |
| 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 handlowe, usługowe, finansowe, produkcyjne chętniej lokowały się w oddaleniu od centrum, co sprzyjałoby równomiernemu rozwojowi tkanki miejskiej i zrównoważeniu ruchu kołowego. | Korekty tekstu | Bez względu na to kto będzie dysponentem budowli to będzie to 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 podatku od nieruchomości jest anachroniczny, ale też i bardzo sztywny i propozycje z uwagi nie mogą być spełnione. | Uwaga nie została zaakceptowana |
| 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-Nadodrże-Sołtysowice-Kowale-Chrzęstawa-Czernica-Siechnice-Brochów-Główny) - brakuje zaledwie jednego tuku, 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 | Idea kolei aglomeracyjnej | Do tej pory nie powstała spójna koncepcja kolejki. Podane w uwadze tezy wydają się być przesadzone co do znacznie kolei we Wrocławiu z powodu ukształtowania sieci węzła kolejowego. Ponadto mnożenie punktów przesiadkowych może okazać się groźne dla | Uwaga nie została uwzględniona |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| | obecnie najbardziej obciążonych. | | <p>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.</p> <p>Ogólnie: Bez wypracowania racjonalnej koncepcji trudno w ramach PT skupionego na transporcie miejskim rozstrzygać takie dylematy.</p> | |
| 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 | Uwaga nie została uwzględniona |
| 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 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. | Korekty tekstu | <p>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.</p> <p>Ad 2/ Wspomniane rysunki nie są mapami, tylko schematami, stąd pewne odkształcenia są nieuniknione dla czytelności rysunku.</p> <p>Ad 3/ szczegóły trasowaniu tras drogowych nie są przedmiotem</p> | Uwagi nie zostały uwzględnione |

| Lp. | Treść uwagi | Czego dotyczy uwaga | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko Urzędu Miejskiego |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| | | | PT, decyzje w tych sprawa są podjęte. | |
| 181 | Witam, do uchwały Zarządu Osiedla Grabiszyn Grabiszyniek (przesłanej przez sekretarza), chciałbym dodać propozycję dowozu autobusem szkolnym uczniów do szkoły międzynarodowej przy ul. Raclawickiej. Dodatkowo koleżanka Radna podesłała pytania .pdf | Dowóz uczniów | Przewozy fakultatywne (w tym szkolne) nie należą do kategorii transportu publicznego, stąd nie są przedmiotem PT. | Uwaga nie została uwzględniona, |

Podsumowanie wnioski 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 wozokilometrów tramwajów jest **bardziej „pojemna”** niż wozokilometrów 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 przewidział poprowadzenie linii tramwajowych. Na Swojczycach natomiast, poza planowanymi operacyjnie zmianami przebiegu linii autobusowych, zwłaszcza po wyremontowaniu w tym roku torowiska do pętli na Sępolnie (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. Odnośnie 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) rejony, w jakich 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 materią 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.



II TURA KONSULTACJI (30 WRZEŚNIA – 21 PAŹDZIERNIKA)

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1 | Tylko budowa linii tramwajowej na Jagodno rozwiąże problem koszmarnych korków na południu miasta. Przy okazji planowanej przebudowy ulicy Buforowej aż się prosi o przedłużenie istniejącej już linii przy ulicy Świeradowskiej. Dojazd do centrum w godzinach porannych już praktycznie graniczy z cudem, a dodatkowo Jagodno bardzo intensywnie się rozbudowuje. Wszystkie ulice na południu miasta tj. Buforowa, Bardzka, Grota-Roweckiego, Zwycięska, Borowska to jeden wielki korek i to już od godziny 6 rano. I adekwatnie koszmar popołudniowych powrotów do domu! Działajmy prewencyjnie a nie czekajmy do 2022 roku bo będzie za późno! | tramwaj na Jagodno | Projekt tramwaju na Jagodno - przyjmuje się, że trasa powstanie po 2022 roku a do tego czasu przebieg trasy będzie przedmiotem analiz studyjnych, prac koncepcyjnych nad określeniem najkorzystniejszego przebiegu. | Uwaga uwzględniona w zakresie kierunków rozwoju |
| 2 | Nie będę się odnosił do szczegółów bo powinni się tym zająć specjaliści. Jediną uwagę jaką mam to powinien być tramwaj z pl. Grunwaldzkiego na Psie Pole. Następnie wyremontowany Dw. Świebodzki i tory na zachód. Zrobić dobre połączenie Dw główny -Dw. Świebodzki i dw. Świebodzki-pl. Grunwaldzki. Dokończyć obwodnice śródmiejską aby nie trzeba wjeżdzać do miasta, jeśli nie ma takiej potrzeby. I najważniejsze- obwodnica wschodnia, ale porządna. | plan transportowy Wrocławia | Projekt tramwaju na Psie Pole - przyjmuje się, że trasa powstanie po 2022 roku a do tego czasu przebieg trasy będzie przedmiotem analiz studyjnych, prac koncepcyjnych nad określeniem najkorzystniejszego przebiegu. Obwodnica nie wchodzi w zakres Planu Transportowego. | Uwzględniono w zakresie kierunków rozwoju |
| 3 | Mam wątpliwości co do trasy projektowanej od Armii Krajowej w stronę Mickiewicza. Ze względu na dużą przepustowość w centrum miasta proponuję | przedział stron od 52 do 71 | Kilka wątków: | Do działań operacyjnych |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| | rozszerzenie inwestycji o przedłużenie trasy obwodnicy śródmiejskiej do ulicy Sobieskiego, aby pojazdy mogły omijać wiecznie zakorkowany Grunwald. Proponuję też, aby dojazd z osiedla Grabiszyn-Grabiszynek do nowej trasy, która ma bieć w ciągu ulicy Raclawickiej przez Most nad Ślężą do Oporowa, był od ulicy Odkrywców ze względu na stosunkowo najmniejszą ilość mieszkańców mieszkających przy ulicach, które mogłyby być arterią komunikacyjną prowadzącą do ulicy Raclawickiej. Przydałaby się też zmiana schematu linii tramwajowych we Wrocławiu. Linia 24 w stronę Osobowic od Renomy powinna powrócić na trasę przez ul. Szewską, natomiast linia numer 7 od Renomy mogłaby iść przez Podwale, Krupniczą, Kazimierza Wielkiego, Plac Jana Pawła II, Dmowskiego, Dubois, Drobnera i dalej stałą trasą. Powrót analogicznie. | | 1. obwodnica sródm. – nie należy do zakresu Planu Transportowego. Do skierowania do działań WIM 2. Ewentualne modyfikacje linii - po uchwaleniu planu w ramach działań operacyjnych | wydziałów |
| 4 | Proponuję uruchomić bezpośrednią linię Kolei Dolnośląskich kierunku np. Leśnica - Dworzec Nadodrze Brochów -Dworzec Nadodrze Tak by nie było przesiadki na Dworcu Głównym | str.62 | Dotyczy rozwoju sieci kolejowej | Przekazane do zespołu kreującego rozwój kolei miejskiej i aglomeracyjnej |
| 5 | Proszę o rozważenie możliwości bezpośredniej komunikacji kolejowej między stacjami Wrocław Leśnica a Wrocław Nadodrze | Ogólna | Dotyczy rozwoju sieci kolejowej | Przekazane do zespołu kreującego rozwój kolei miejskiej i aglomeracyjnej |
| 6 | Zastanawiam się dlaczego w planach nie ma nic o wprowadzeniu komunikacji w poprzek miasta? Żeby dojechać np. z Partynic na Jagodno potrzeba stracić 1,5h, gdyż najpierw trzeba dojechać do centrum. Komunikacja tego miasta opiera się tylko na dotarciu do centrum i tam ewentualnej przesiadki. Dlaczego nie ma krótkich linii które łączyłyby obrzeża? Należałoby też zwiększyć komfort jazdy najbardziej obleganych linii, np 145 i 146. Często na pętli są już załadowane. Nie ma żadnej alternatywy dla tych linii. Jak ktoś już napisał, kiedyś była linia 16- powinna wrócić. Tramwaj na Jagodno jest bardzo ważny. Mogłoby to skrócić czas dojazdu do pracy nawet o połowę! Jedną z najważniejszych rzeczy jest usprawnienie ruchu. Niestety po Wrocławiu nie da się jeździć. Uważam, że jeśli to tylko możliwe, to wszelkie przejścia dla pieszych powinny być kierowane górą lub dołem -nie ulicą. Fajnie by też było jakby autobusy nie jechały jeden za drugim (różne linie, które jadą w tym samym,bądź podobnym kierunku). Jak się na jakiś nie zdąży to 15 minut trzeba czekać. Gdyby był odstęp między nimi chociaż 5min, to byłaby szansa na szybsze dotarcie do celu. W weekendy sprawa wygląda jeszcze gorzej, gdyż czas czekania wydłuża się do nawet 25min (mimo tego, że teoretycznie na danej trasie jeździ więcej niż jedna linia). Kolejna rzecz to godziny szczytu. Myślę, że 6-8 jako "godziny porannego szczytu" to za mało. Należałoby je | | Dodatkowe linie poprzeczne i generalnie uwagi do marszrutyzacji - do działań operacyjnych WTR Projekt tramwaju na Jagodno - przyjmuje się, że trasa powstanie po 2022 roku a do tego czasu przebieg trasy będzie przedmiotem analiz studyjnych, prac koncepcyjnych nad określeniem najkorzystniejszego przebiegu. Wniosek dot. wszystkich przejść dla pieszych nie dotyczący organizacji transportu publicznego. Usprawnienie częstotliwości w ramach działań operacyjnych WTR po uchwaleniu Planu. | Uwaga częściowo uwzględniona. |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| | wydłużyć do 9:00 bądź nawet 9:30. Podsumowując, moje uwagi: 1. Komunikacja w poprzek miasta 2. Utworzenie alternatyw dla najbardziej obleganych linii (w tym tramwaj gaj-plac grunwaldzki) 3. Tramwaj na Jagodno 4. Usprawnienie ruchu i częstotliwości jazdy komunikacji (wydłużenie godzin szczytu komunikacyjnego) | | | |
| 7 | 1. Dodać numer tabeli i uwzględnić w spisie. 2. Nie jest jasne, który wiersz opisuje prognozę: czy ten z 2022 mający 320 tramwajów i 281 autobusów czy ten z 2017/2022 mający 273 tramwaje i 399 autobusy. | Strona 87 - tabela | Dla czytelności tabela przereklamowana . Wartości zweryfikowane. | Uwaga uwzględniona. |
| 8 | Stwierdzenie "na ogół preferowany jest autobus" jest nieprecyzyjne. Jeśli mamy badania dotyczące tego to proszę zawrzeć ich wyniki. upload_dir_34332-reef-4343-sss/4563_354_1007.png | strona 89 | Zdanie ma charakter ogólny i nie wymaga precyzyjnego wskazywania pomiarów. | Uwaga wyjaśniona |
| 9 | W Tabeli 11 udział taboru niskopodłogowego tramwajowego powinien być większy. 39% jest to za mało jak nadchodzącą perspektywę UE. Należy kupować również tabor ze środków własnych zamiast wydawać je cele reprezentacyjne a nie tylko liczyć na dofinansowanie z UE. upload_dir_34332-reef-4343-sss/3034_674_896.png | strona 91 | 39% to jest stan obecny, jako perspektywę podano 75% w wariacie z kasacją starego taboru | Uwaga odrzucona |
| 10 | Udział miejsc siedzących w tramwajach jest zbyt niski. Ze względu na starzenie społeczeństwa powinien zostać podniesiony do 30%. upload_dir_34332-reef-4343-sss/4275_2648_107.png | Strona 91 - tabela | Wartość podana w tabeli jest wartością minimalną. Sztuczne zawyżenie tego wskaźnika obecnie grozi niespełnieniem standardu, a tym samym nie wypełnieniem uchwały. Jednocześnie należy zaznaczyć, że standard tramwajów stale się polepsza i ergonomia miejsc stojących również, a długość podróży wewnątrzmijskich nie wymaga zagwarantowania miejsc siedzących dla większości pasażerów. | Uwaga odrzucona |
| 11 | Udział elektrycznych autobusów w roku 2022 jest zbyt niski. Dla przykładu - 100tysięczne Jaworzno już kupuje 22 sztuki autobusów elektrycznych. Dla Wrocławia powinna ta wartość oscylować w okolicach 50-60 w tym 30% autobusów przegubowych elektrycznych. upload_dir_34332-reef-4343-sss/9948_3252_682.png | Strona 91 - tabela | Przeprowadzony dialog techniczny MPK wspólnie z UM wykazał, że w najbliższych latach technologia autobusu elektrycznego nie będzie stanowić realnej konkurencyjnej oferty względem napędu tradycyjnego, jednak pozostaniemy nadal w nurcie intensywnego rozpoznawania nowych możliwości, ale bez uchwalania obecnie poziomu zakupów w tym zakresie. | Uwaga odrzucona |
| 12 | Dalej brakuje czytelnej mapki z zaznaczonymi obszarami o nazwach "Centrum i | strona 95 | Obie mapki dotyczące tych zagadnień (s.10 | Uwaga |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| | <p>szerokie śródmieście", "Zabudowa zwarta poza śródmieściem", "Rozproszona zabudowa Wrocławia". Mapka na stronie 94 nie jest spójna z tą tabelą i jest nieczytelna a do tego nieopisana. Proszę uzupełnić podstawowe braki redakcyjne w tym dokumencie.</p> <p>upload_dir_34332-reef-4343-sss/1828_2270_47.png</p> | | i s.94) zostaną powiększone w dokumencie, jednocześnie mapka ze strony 10 w wysokiej rozdzielczości będzie dodatkowym załącznikiem w wersji cyfrowej. | uwzględniona |
| 13 | <p>Interwały dla dni roboczych jest za niski. Zamiast planowanych 15 minut dla zabudowy zwartej poza śródmieściem (dalej ten obszar nie jest zdefiniowany) powinien wynosić 10 minut. Powinna być zdefiniowana częstotliwość modułowa wedle której jako wielokrotności jej powinny być definiowane standardy obsługi. Np. przy częstotliwości modułowej 10 minut standardy powinny wynosić 5,10,20,30,60,120 (bez 15, 45, etc.).</p> <p>upload_dir_34332-reef-4343-sss/9272_1430_1890.png</p> | strona 95 - tabela 14 | Interwał 15' jest maksymalnym interwałem zaproponowanym dla przedziału między szczytowego. W godzinach szczytu dla tego rejonu najdłuższe odstępy między pojazdami danej linii będą wynosiły właśnie 10' | Uwaga wyjaśniona |
| 14 | <p>Podane interwały obsługi są zbyt niskie. Dla soboty zamiast 30 minut dla zwartej zabudowy poza śródmieściem powinno być 10 minut przez cały dzień i maksymalnie 20 minut w niedzielę. W takie dni szybciej dojedziemy do celu naszej podróży autem niż doczekamy się autobusu czy tramwaju.</p> <p>upload_dir_34332-reef-4343-sss/2169_1604_1064.png</p> | Tabela 15 - strona 95 | Absolutnie interwał 10' przez cały dzień w soboty stanowiłby nadpodaż względem potrzeb a podane wartości stanowią nieprzekraczalny najniższy poziom obsługi, który w praktyce będzie wyższy z uwagi na nakładanie się linii. | Uwaga odrzucona |
| 15 | <p>Różne czcionki w dokumencie oraz niepotrzebne użycie podkreślenia. Niechlujstwo redakcyjne.</p> <p>upload_dir_34332-reef-4343-sss/7475_3052_920.png</p> | strona 119 | Do uporządkowania | Uwaga edycyjna uwzględniona |
| 16 | <p>Brak przebiegu trasy tramwaju na Psie Pole. Proszę zdefiniować przebieg trasy tramwajowej na Psie Pole lub możliwe jego warianty.</p> <p>upload_dir_34332-reef-4343-sss/8751_3194_638.png</p> | strona 120 | Przebieg trasy na Psie Pole nie jest obecnie przesądzony. Przyjmuje się, że trasa powstanie po 2022 roku a do tego czasu przebieg trasy będzie przedmiotem analiz studyjnych, prac koncepcyjnych nad określeniem najkorzystniejszego przebiegu. | Uwaga wyjaśniona |
| 17 | <p>Brakuje w zestawieniu korytarzy dla których przewidywane są inwestycje tramwajowe z Wrocławskiego Planu Tramwajowego. Czyli: - Swojczyce (ulica Swojczycka) - teraz i po uruchomieniu tramwaju - Ołtaszyn (teraz i po uruchomieniu tramwaju) - razem z ulicą Ślężną - Nowy Dwór</p> <p>upload_dir_34332-reef-4343-sss/7892_2870_1801.png</p> | Tabela 3 | Wprowadzenie nowych odcinków przedstawiono również na mapach zbiorczych np. Rys. 3 z zaznaczonym w legendzie charakterem danego korytarza. Prognozowane potoki będą elementem szczegółowych studiów i analiz dla danych | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| 18 | Rysunek 4 jest nieaktualny. Proszę zmienić go na aktualną wersję. upload_dir_34332-reef-4343-sss/9668_2749_1774.png | Rysunek 4 | ciągów na etapie projektowania. Do zmiany | Uwaga edycyjna uwzględniona |
| 19 | Zaniżone wartości napełnień obecnych w środkach transportu. Tramwaje na ulicy Legnickiej nie jeżdżą wypełnione w 31% (czyli zajęte miejsca siedzące i kilka stojących osób) lecz zapchane po dach. Widać po liczbie ofiar wypadku z roku 2011 i badaniach sporządzonych przy likwidacji linii E czy badań przygotowanych do tego planu transportowego: Nr punktu Nazwa przystanku Godzina planowa typ dnia linia Kierunek Godzina rzeczywista Napełnienie Nr boczny pojazdu data pomiaru Uwagi LP nr wtr kierunek w punkcie brygada klasa pojazdu Podaż-miejsz rodzaj pomiaru 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 05:25 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 05:25 58 2242 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 05:45 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 05:43 36 2564 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 06:05 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 06:03 53 2522 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 06:26 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 06:25 62 2504 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 06:38 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 06:38 51 2500 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 06:50 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 06:50 45 2544 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 07:02 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 07:01 66 2552 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 07:14 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 07:15 63 2506 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 07:26 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 07:27 69 2564 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 07:38 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 07:37 52 2304 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 07:50 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 07:50 83 2522 2013-04-09 1 PLAC JANA PAWŁA II (LEGNICKA) 08:02 DZIEŃ ROBOCZY 3 KSIĘŻE MAŁE 3/5(25014) 08:00 60 2490 2013-04-09 Proszę o skorygowanie tych wartości na rzeczywiste i proszę nie wliczać do podaży kursów zjazdowych do zajezdni bo ludzie nie używają ich ze względu na nieczytelne trasy. upload_dir_34332-reef-4343-sss/5285_1952_1669.png | Tabela 3 wiersz 1. | Przedstawione w Tab.3 dane reprezentują stosunek pomierzonych wartości napełnień do uśrednionej podaży miejsc. Wnioskujący zarzuca, że wskaźnik w tabeli wynosi tylko 31% a z samych przedstawionych przez Wnioskującego danych wskaźnik ten wynosiłby 29% (stosunek sumy przewiezionych pasażerów - 698 do względnej podaży miejsc w tych pojazdach 12x200). Tak więc podane w Tab. 3 wartości nie reprezentują i nie mogą reprezentować pojedynczego chwilowego odchylenia, którego zapewne Wnioskujący oczekuje, pisząc „zapchane po dach”, gdyż nie byłby to wskaźnik miarodajny, mówiący o całym stosunku potencjałów podaży i popytu. | Uwaga wyjaśniona |
| 20 | Cytuję: "Aranżacja zintegrowanego węzła przesiadkowego kolejowo-tramwajowego w rejonie Dworca Głównego i Autobusowego. wraz z poprowadzeniem nowej linii tramwajowej po południowej pierzei węzła (ul. Sucha i ul. Hubska); projekt ten nawiązuje do wskazania w krajowym i wojewódzkim Planie transportu zbiorowego węzła przesiadkowego w tym rejonie". Niestety w dokumencie nie ma ani jednego słowa o integracji przystanków KZ po północnej | strona 11 | Gruntowna modernizacja po stronie północnej nie jest obecnie planowana. Nowe rozwiązania po stronie południowej dworca pozwolą wykreować inną jakość obsługi tego rejonu, a co za tym idzie odciążą północny węzeł. | Uwaga odrzucona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| | stronie Dworca Głównego. Obecnie jest aż 8 dla różnych linii, w tej części-koło ulicy Peronowej koncentruje się ruch. Z racji blisko 20 lat od ostatniego remontu należy rozważyć rozbudowę, eliminację kostki-wypaczonej pod wpływem ruchu i integrację węzła a w dokumencie zapisać aranżację węzła po północnej stronie Dworca PKP. | | | |
| 21 | W dokumencie zapisano analizy w kontekście wprowadzenia tramwaju dwusystemowego. Niestety w polskim porządku prawnym nie ma czegoś takiego . Albo coś jest tramwajem albo pociągiem. Infrastruktura w tym toru, rozjazdy, oznakowania, podstacje muszą być dostosowane do cięższych pojazdów co powoduje nieopłacalność tego projektu. Lepiej skoncentrować się na rozwijaniu tradycyjnych tramwajów jak również budowaniu kolei aglomeracyjnej. Nie ma sensu wydawać środków na analizy, które wykażą na brak celowości działania w kierunku stworzenia odcinków tramwaju dwusystemowego. | strona 38 | Pełna zgoda co do uwarunkowań prawnych, co jednak nie przekreśla prowadzenia analiz w kierunku wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej dla ruchu tramwajowego w dalszej przyszłości. Pojęcie to pojawia się również w odniesieniu do zaplanowanych projektów inwestycyjnych z dofinansowaniem UE. Uwaga zostanie przekazana do Wydziału zarządzającego funduszami europejskimi. | Uwaga przyjęta, do realizacji w procesie aplikacji |
| 22 | W zakresie inwestycji w nowe linie tramwajowe (projekty flagowe, priorytetowe) zabrakło zapisów odnośnie realizacji w tych częściach miasta, gdzie z racji układu drogowego nie ma możliwości np. wydzielenia buspasa a obecna infrastruktura ogranicza przepustowość np. Klecina z jednym torem. Jednocześnie dzielnica jest gęsto zabudowana, powstają nowe osiedla. Koszt realizacji inwestycji nie byłby duży-okolo 10-15 mln zł, jest większość infrastruktury a można niewielkimi nakładami mocno poprawić sytuację, przedłużyć kursowanie jednej z pętli Krzyki np. 6,7. Brak również połączenia tramwajowego na Psie Pole-najbardziej oddaloną dzielnicę czy Stabłowice. | strona 11 | Wymienione połączenia będą realizowane po 2022 | Uwaga uwzględniona |
| 23 | W tabeli nr 3 w punkcie pierwszym, średnia prędkość tramwaju na ul. Legnickiej średnia prędkość tramwajów w roku docelowym ma spaść a liczba pasażerów zwiększyć co raczej się wyklucza. Jest to niezrozumiałe z kilku powodów. Po pierwsze, już teraz jest wydzielone torowisko i działający ITS, więc sytuacja przynajmniej nie powinna ulec pogorszeniu. Po drugie, planuje się budowę równoległych linii tramwajowych np. Popowicka czy wzdłuż Robotniczej na Osiedle Nowy Dwór i zapewne część (bo powstaną też nowe) linii zostanie na te trasy przeniesiona. Zatem na ul. Legnickiej powinien ruch się rozluźnić, średnia prędkość nieco wzrosnąć a potoki pasażerów spaść, gdyż przejmą je nowe inwestycje. Proszę o uwzględnienie tego i o urealnienie danych. | Strona 63 | Wartość prędkości zostanie skorygowana jednak potencjał zwiększenia udziału pasażerów nadal winien być brany pod uwagę również ze względu na przejmowanie kierowców. | Uwaga częściowo uwzględniona |
| 24 | W punkcie 4 tabeli przedstawiono średnie prędkości autobusów w roku bazowym i w stanie docelowym. Ma ona wzrosnąć z 20 do 25 km/h. Jedyną metodą jest to możliwe do osiągnięcia poprzez wydzielenie buspasu. To o tyle ciekawe, gdyż pomysł zgłoszony w tegorocznej edycji WBO 2016 -buspas nr 81 został przez | Strona 63 | Bus pas będzie realizowany w ramach zadań własnych Gminy | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| | urzędników odrzucony. Zatem, czy mamy do czynienia z życzeniowym myśleniem czy może jednak po uchwaleniu Planu wszelkie pomysły w ramach WBO wpisujące się w Plan będą akceptowane a przynajmniej lepiej rozpatrzone bo inaczej zapisy Planu Transportowego nie zostaną osiągnięte. | | | |
| 25 | W tabeli nr 3 w punkcie 5. zapisano radykalny wzrost prędkości docelowej tramwajów- do 25 km/h z 18,8 km/h w roku bieżącym. Przecież już obecnie torowisko jest wydzielone, ITS wspomaga tramwaje w szybszym przejeździe. Z czego wynika tak duży zakładany wzrost prędkości? Jeśli nie ma uzasadnienia to wydaje się, że max poprawa może wynieść 2-3 km/h więcej, ale nie aż tyle. Proszę skorygowanie tej docelowej wartości. | Strona 63 | Do skorygowania | Uwaga uwzględniona |
| 26 | W tabeli nr 83w punkcie 8 zapisano brak poprawy i zwiększenia prędkości autobusów, pomimo, że istnieje na dwupasmowym odcinku ulicy Borowskiej możliwość wydzielenia buspasa. Czy nie wzięto tego pod uwagę- notabene to mój odrzucony pomysł do WBO 2016 nr 46. Czy to znaczy, że mieszkańcy Wojszyc, Ołtaszyna, Gaju muszą tyle czasu stać w korkach a zapisy np. o wspieraniu zrównoważonego transportu, wydzielania buspasów nawet kosztem komunikacji indywidualnej (strona 38) są nic nie wartymi słowami? Potrzebne jest ponowne policzenie możliwej do uzyskania średniej prędkości w razie wydzielenia buspasa na tym odcinku drogi. | strona 64 | Do skorygowania | Uwaga uwzględniona |
| 27 | W tabeli nr 3 w punkcie 11. zapisano radykalny wzrost prędkości docelowej tramwajów- do 25 km/h z 14 km/h w roku bazowym. Przecież już obecnie torowisko jest wydzielone, ITS wspomaga tramwaje w szybszym przejeździe. Z czego wynika tak duży zakładany wzrost prędkości? Jeśli nie ma uzasadnienia to wydaje się, że max poprawa może wynieść 2-3 km/h więcej. Proszę o uzasadnienie tego ewentualnie urealnienie docelowej wartości. | strona 64 | Do skorygowania | Uwaga uwzględniona |
| 28 | W tabeli w rozdziale "Infrastruktura taborowa" aż w 2 punktach -do rozważenia wg legendy, zapisano zakup taboru. W porównaniu ze stanem z 2013 roku do 2022 ma przybyć ponad 90 pojazdów tymczasem w ramach wnioskowanych środków w Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, lista projektów zidentyfikowanych- na stronie 15 , punkt 341 zapisano zaledwie 260 mln zł na zakup i modernizację taboru. Zakładając nawet, że zakupione będą przestarzałe konstrukcje- w blisko 80% wysokopodłogowe, kosztujące około 4,5 mln zł-Moderus Beta, to środki unijne pozwolą na zakup do 50 jednostek(część środków pójdzie na modernizację). Skąd są planowane środki na zakupy kolejnych kilkudziesięciu brakujących sztuk. Co z wymianą starych, gdyż niektóre mają już ponad 40 lat? Czy znana jest średnia wieku tramwajów w roku 2013 i w roku 2022? Czy w strategii zapisano, jakie tramwaje powinny być preferowane tzn. w pełnoiniskopodłogowe ewentualnie jaki procent niskiej podłogi byłby wystarczający? | strona 68 | Zakupy, wynikające z polityki taborowej MPK, są w fazie przygotowywania aplikacji, nie wszystkie będą z jednego programu unijnego kupowane, i nie tylko z pozycji 341. Odnośnie kupowania taboru częściowo niskopodłogowego taboru, rachunek ekonomiczny wskazuje na zasadność kupowania takiego taboru. Planowanie zakupu w 100% taboru niskopodłogowego spowolniłoby skutecznie proces wymiany taboru.. | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| | upload_dir_34332-reef-4343-sss/604_2370_2146.pdf | | | |
| 29 | Liczba taboru 2013- 225 szt, 2017 260 szt. 2019 czyżby liczba miała spaść do 216 ale do 2022 ma sięgnąć 320. (błąd do poprawienia- pewnie wartość w 2019 ma wynosić koło 280-290). | strona 87 | Tabela zostanie zweryfikowana | Uwaga uwzględniona |
| 30 | Czy planowane jest, w kontekście przygotowywanych aż 6 inwestycji tramwajowych , przygotowanie schematu konsultacji społecznych w zakresie budowy nowych linii? Projektując linie na ul. Hubskiej czy obecnie na Popowice, Nowy Dwór nie było ani jednego spotkania, gdzie mieszkańcy, ruchy miejskie mogliby zgłaszać swoje uwagi w zakresie przebiegi, lokalizacji przystanków, parkingów, oddziaływania, hałasu, problemów w czasie budowy, wyłączeń itd. Czy planuje się opracowanie takiego schematu bo nawet w czasie projektowania można przygotować się do 2 spotkań konsultacyjnych- najlepiej w okolicy przewidzianej inwestycji zamiast "przynieść gotowy projekt" bez wysłuchania racji mieszkańców. To o tyle istotne, że złe decyzje, brak spojrzenia "z zewnątrz" będzie skutkowało złymi rozwiązaniami na lata a inwestycje zamiast przynieść ulgę i poprawę transportu mogą okazać się problemem, Taki mechanizm powinien być opracowany i zastosowany przed czy w początkowej fazie projektowania linii na Ołtaszyn, Swojczyce czy do stacji kolejowej Nowy Dwór. | | Uwaga będzie przekazana do jednostek odpowiedzialnych za te inwestycje. | Uwaga uwzględniona |
| 31 | Witam. Chcę zwrócić uwagę na "śpiewający" komunikat w tramwajach, kiedy pojazd zbliża się do lub jest już na przystanku Arkady-Capitol. Być może dla przyjezdnych jest to jakaś mała atrakcja, ale dla mieszkańców miasta, którzy codziennie dojeżdżają do pracy tą samą trasą (np. ja), jest to co najmniej irytujące. Poza tym linia melodyczna "śpiewanego" komunikatu jest, delikatnie ujmując, tandetna. Z pewnością jest więcej podobnych próśb, takich jak moja. Wnioskuje o usunięcie nagrania z naszych zatłoczonych tramwajów. Proszę, nie uprzykrzajcie naszych poranków, kiedy to przeciskamy się przez korki w centrum. / Maciej | | Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej (MPK) |
| 32 | Należy ustanowić hierarchię sposobów podróżowania po mieście. I ta hierarchia powinna znaleźć odzwierciedlenie w dalszych celach szczegółowych. Hierarchia w zakresie ważności uczestników ruchu: 1. Ruch Pieszzy. 2. Ruch Rowerowy. 3. Transport publiczny. 4. Logistyka i dostawy. 5. Ruch samochodów osobowych. Ta hierarchia powinna wyznaczać kierunki planowania i działań. Dla porównania zapraszam do poczytania strategii transportowej np. miasta Helsinki, ilość mieszkańców podobna do Wrocławia. Zwracam się o uwzględnienie większej ilości ruchu pieszego zwłaszcza w centrum miasta. W tej chwili poruszanie się pieszo po mieście jest znacznie utrudnione. | 3.4. Cele i zadania rozwoju transportu zbiorowego we Wrocławiu | Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). Zostanie przekazana do BRW tworzącego obecnie podwaliny pod Nowe Studium Wrocławia. | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej odpowiedzialnej (BRW) |
| | upload_dir_34332-reef-4343-sss/5973_361_1993.pdf | | | |
| 33 | Proponuje następujący zadanie: preferencje dla parkowania dla pojazdów o napędzie elektrycznym. Utworzenie stacji ładowania samochodów elektrycznych | Tabela 2: Cele i zadania dla | Zaproponowane rozwiązania w zakresie parkowania pojazdów elektrycznych | Uwaga przekazana do dalszej analizy |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| | przy głównych siedzibach pomiotów Gminy Wrocław. Wymiana samochodów Miasta i Spółek podległych na niskoemisyjne np. o napędzie elektrycznym, gazowym, hybrydowym. Bezpłatna komunikacja zbiorowa dla dzieci w wieku szkolnym do ukończenia 16 r. ż. | Planu transportowego dla Wrocławia | wykraczają poza możliwy zakres dokumentu, określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). W odniesieniu do taryf wniosek będzie przekazany do analizy na etapie ewentualnego tworzenia nowej uchwały taryfowej (obecnie nie jest planowana żadna zmiana). | do jednostki merytorycznej |
| 34 | Poproszę o bardziej ambitne i mierzalne cele: osiągnięcie zrównoważonego transportu - redukcja emisji z transportu publicznego do 2050 o 100%. | 3.4. Cele i zadania rozwoju transportu zbiorowego we Wrocławiu | Redukcja emisji odtransportowych jest wskaźnikiem czysto teoretycznym, gdyż nie istnieją sposoby zmierzenia emisji odtransportowych i wydzielenia ich z ogólnej emisji szkodliwych elementów wydzielanych przez domostwa, zakłady pracy i transport. Jednocześnie redukcja 100% oznaczałaby przejście na paliwo wodorowe w całej flocie oraz likwidację tramwajów, co byłoby celem absurdalnym. | Uwaga odrzucona |
| 35 | Czy to jest jakiś żart? wskaźnik realizacji zadań - niewydłużenie się średniego czasu podróży transportem zbiorowym; Chyba powinniście mieć Państwo ambitniejsze cele jak np. skrócenie czasu podróży. Wskaźnik jest źle skonstruowany. | str. 51 | Przy dalszym obserwowanym wzroście motoryzacji i zatłoczenia ulic tak określony wskaźnik na najbliższe 6 lat jest w pełni uzasadniony. Oczywiście odcinkowe skrócenia czasu przejazdu nadal będą wdrażane poprzez wydzielenia pasów, ITS, jednak w skali całej sieci przybywa wąskich gardeł, zwłaszcza na trasach autobusowych obsługujących powstające osiedla. To oznacza, że utrzymanie czasu podróży na dotychczasowym poziomie może być wystarczającym celem generującym działania. | Uwaga odrzucona |
| 36 | 1.Brak bezpośrednich połączeń autobusowych z Wojszyc (ul.Grota-Roweckiego) na Powstańców Śl. oraz w kierunku Legnickiej. Pilnie potrzebne nowe linie włączające w transport tę nowo rozbudowaną część miasta. 2.Koszmar korków na odcinku od ronda przy Biedronce na Grota Roweckiego(wlot do Wrocławia od Radomierzyc) do ul.Przystankowej przy przejeździe kolejowym. Odcinek 300m pokonuje się w | | Uwaga nie dotyczy ustaleń Planu, zostanie przekazana do działań operacyjnych jednostek merytorycznych. | Uwaga przekazana do jednostek |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| | 40min! W ciasnych uliczkach Oraczy, Ratajów, Przystankowej tłoczą się dziesiątki aut. Do tego jeszcze o newralgicznej godzinie 7.20 puszczany jest pociąg towarowy blokujący ruch na 8min. A okres jesienno-zimowy przed nami. Błagamy o pomoc!!!! | | | |
| 37 | Skutkiem rozwoju komunikacji tramwajowej będzie wzrastające natężenie ruchu w ścisłym centrum miasta. Proponuję rozważyć przeniesienie linii tramwajowych pod ziemię w najbardziej newralgicznych punktach. Obecnie czas przejazdu ulicą Kazimierza Wielkiego pomiędzy placem Jana Pawła II a Urzędem Wojewódzkim to 11 minut. Odległość, którą pokonuje tramwaj, to 2.2km, a więc średnia prędkość na tym odcinku jest porównywalna z tempem biegnącego człowieka. We wstępnej wersji można rozważyć utworzenie podziemnych przystanków na najbardziej obleganych skrzyżowaniach (pl. Jana Pawła II, Galeria Dominikańska itp.), przez co tramwaj nie będzie musiał stać na światłach. Taką infrastrukturę można potem stopniowo przekształcić w podziemny tunel pomiędzy placem Jana Pawła II a placem Społecznym na wzór rozwiązania, które z powodzeniem funkcjonuje w Krakowie. | | Wizja mocno futurystyczna, nie możliwa do zrealizowania w perspektywie Planu. | Uwaga odrzucona |
| 38 | 1. Ponieważ Plan zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy jest aktem prawa miejscowego. Wiąże się to z bardzo wieloma konsekwencjami - między innymi -nie wykonanie jego zapisów może skutkować roszczeniami ze strony ludzi lub podmiotów którzy np. podjęli decyzje biznesowe inwestycyjne etc. kierując się oczekiwaniem zrealizowania zobowiązań samorządu z tego planu wynikających. 2. Dlatego dokument ten jak każdy akt stanowionego prawa powinien być przygotowany rzetelnie z dochowaniem należytej staranności w oparciu o prawdziwe dane. Przedstawiony dokument nie spełnia tego warunku w zakresie podstawowym dla jego realności czyli w zakresie danych finansowych – co powoduje że zawarte w planie scenariusze rozwoju są niemożliwe do zrealizowania. Powyższe może być podstawą do uchylenia uchwały o przyjęciu planu gdyż wskazanie źródeł finansowania działalności przewozowej jest obligatoryjnym elementem planu. Tymczasem wysokość koniecznych kosztów funkcjonowania transportu publicznego jest w analizowanym dokumencie istotnie zaniżona wobec przyjęcia nieprawdziwych danych stanowiących podstawę wyliczenia kosztów. W szczególności przyjęty koszt wozokilometra tramwajowego (str 83) na poziomie 8,404 zł w roku 2017, rosnący do 8,860 w roku 2022 jest niemożliwy do osiągnięcia i radykalnie zaniżony w stosunku do obecnie ponoszonych przez MPK sp. z o.o. kosztów. Wg obowiązującego planu działalności i planu finansowego Spółki roku 2016 średni koszt pociągo-kilometra tramwajowego MPK wynosił 11,82 zł (a w przypadku fakturowania tych kosztów przez spółkę dla Samorządu Miasta do tego kosztu należy doliczyć jeszcze podatek Vat) | rozdział 6 | Wskazane źródła finansowania i podane wielkości tych kwot zostały uzgodnione ze spółką MPK. Jednocześnie, ponieważ kwestia corocznego dokapitalizowania była przedmiotem ustaleń w niedawnym okresie czasu (sierpień 2016) to wraz z Planem Transportowym odpowiednie zmiany do WPF również są obecnie procedowane. | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 39 | <p>3. W związku z powyższym błędem istotnie zaniżone (a co za tym idzie niemożliwe do zrealizowania) są wszystkie prognozy z tych danych wynikające. I tak koszt pracy przewozowej w zakładanym wariantcie IVA przy podstawieniu rzeczywistych danych i założeniu wzrostu kosztów pociągo i woza kilometra pomiędzy 2017 a 2022 - na poziomie przewidzianym w planie na str 83) wyniosłyby w roku 2022 około 430 milionów złotych (a nie 382 mln – czyli brakuje ponad 50 milionów). I jest to koszt nie zakładający żadnych nowych inwestycji, które- o czym dalej- są absolutnie niezbędne aby zrealizować założenia „Planu” 4. Ale nawet wynikająca z „Planu” (str. 85) kwota 382 miliony na działalność przewozową w roku 2022 jest niezgodna z Wieloletnią Prognozą Finansową miasta która na rok 2022 w pozycji 1.3.1.21. przewiduje na finansowania MPK 362 mln Zł (projekt uchwały na sesję 20 października 2016- link: http://bip.um.wroc.pl/uploads/files/Sesje_porzadki/694_16.pdf) W punkcie 1.3.2.14 prognozy przewidziano wprawdzie 20 milionów złotych corocznego wkładu do MPK ale z przeznaczeniem na „zapewnienie finansowania inwestycji” a nie na bieżącą działalność przewozową. Zatem nawet na poziomie (nieprawidłowo wyliczonych) kosztów bieżących kwoty zarezerwowane w planie nie umożliwiają zwykłej realizacji zadań przewozowych. Podawanie nieprawdziwych danych kosztowych w dokumencie który stanowić ma prawo miejscowe - w mojej opinii stanowi podstawę do uchylecia tego planu przez nadzór prawny. 5. Ponadto Plan prezentuje niemożliwe do osiągnięcia parametry dotyczące liczby posiadanego taboru. I tak zgodnie z tym dokumentem (str. 87) w roku 2017 MPK posiadać ma „w ruchu” 260 tramwajów. Zważywszy że obecnie MPK posiada 225 tramwajów z tego do ruchu wyjeżdża około 90% to aby zachować zgodność z „Planem” MPK powinno błyskawicznie pozyskać 56 tramwajów. Tymczasem na zajezdniach nie zmieści się ani jeden dodatkowy tramwaj a zamówione w ramach opcji trzy tramwaje Moderus Beta mają zastąpić wycofywane z użytku najbard</p> | rozdział 6 | Przywołane w tabeli 10 kwoty są to środki eksploatacyjne. Inwestycje będą realizowane w ramach inwestycji wymienionych w tabeli 4 | Uwaga wyjaśniona |
| 40 | <p>6. Plan jako dokument stanowiący prawo miejscowe powinien być zgodny z innymi dokumentami strategicznymi Miasta. A nie jest - co w szczególności dotyczy wieloletniej prognozy finansowej. Aby móc uzyskać 273 tramwaje „w ruchu” (w 2022r – str 87) MPK musiałoby posiadać w sumie około 290 pociągów. Zatem do 2022 roku należałoby zakupić te pojazdy i zbudować nową zajezdnię. Ponieważ w planach MPK jest zakup (z POIiŚ) 56 pojazdów celem zastąpienia najbardziej zdekapitalizowanych tramwajów typu 105Na to aby zachować zgodność z Planem Spółka powinna kupić DODATKOWO 65 pociągów. Oznacza to że w spółka do 2022 roku spółka powinna kupić około 120 pociągów co wymaga zaangażowania od 480mln do ponad 1 mld zł. Ponadto od 150 do 250 milionów kosztować będzie budowa nowej zajezdni niezbędnej dla powiększonego parku taborowego. Zatem program inwestycyjny spółki niezbędny dla realizacji Planu to 630- 1250 mln zł</p> | | Zarówno zakup taboru jak i budowa nowej zajezdni są ujęte w Planie. | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| | (kwoty zależą od typu kupowanego taboru). Należy podkreślić że nawet zakładając iż spółka uzyska przewidziane w POIiS dofinansowanie w wysokości 159 mln zł do zakupu 56 tramwajów w projekcie który już jest wpisany na listę POIiS (poz 341) https://www.pois.gov.pl/media/26736/Zal_5_Wykaz_projektow_zidetyfikowanych_h_1_9.pdf to i tak pozostaje do sfinansowania kwota 53 mln zł wkładu własnego a w obecnej chwili uwzględniając realne koszty funkcjonowanie MPK w Wieloletniej Prognozie Finansowej Wrocławia nie ma zarezerwowanych środków które uczyniłoby taki zakup prawdopodobnym przy jednoczesnym utrzymaniu obecnej pracy przewozowej. Zatem zrealizowanie tak bezprecedensowego programu inwestycyjny zakładającego dwa razy większe niż obecnie planowane zakupy taborowe (i to bez finansowania z UE)- który jest niezbędny do zrealizowania założonej w Planie pracy przewozowej nie jest realne. Suma kwot zarezerwowanych w POIiS oraz w WPF Wrocławia na dofinansowanie inwestycji MPK do 2022 roku to łącznie 299 mln zł. (i to przy założeniu w WPF zaniżonych kosztów działalności przewozowej) | | | |
| 41 | 7. Zadania wpisane we Wrocławskim Planie Tramwajowym na który powołują się Autorzy Planu w istotnej części nie są przewidziane w WPF Wrocławia i nie znajdują się na wykazie projektów zidentyfikowanych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko - zatem podstawa do ich wpisania do Planu jest co najmniej dyskusyjna. Autorzy Planu piszą że „Inwestycje przywoływane w Planie nie są częścią decyzyjną Planu – są one objęte procedurami przygotowania i realizacji zadań inwestycyjnych w ramach Wieloletniego Planu Inwestycyjnego i ujęte w Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta, przy czym ich zakres i harmonogram jest podporządkowany celom Planu transportowego” niemniej Plan przewiduje pracę przewozową wymagającą takich inwestycji – i to jako warunku „sine qua non” jego realizacji. Inwestycji których nie można znaleźć w Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta(tabor, budowa nowej zajezdni etc.). W tym zakresie mamy całkowitą sprzeczność planu z obowiązującymi dokumentami finansowymi miasta. Co więcej utrzymanie obecnego poziomu finansowania działalności bieżącej wynikającego z obecnej Wieloletniej Prognozy finansowej grozi niezrealizowaniem nawet tego programu inwestycyjnego na który są już zarezerwowane środki w POIiS gdyż pomoc unijna nie może być udzielona przedsiębiorstwom w trudnej sytuacji finansowej. A za taką sytuację uznaje się na przykład stratę która przewyższa połowę kapitału zakładowego. 8. Przyjęcie Planu w jego obecnej formie (Bez jednoczesnej korekty prognozy finansowej) oznaczać będzie zatem że Samorząd miasta przyjmuje prawo miejscowe, które jest sprzeczne ze stanem faktycznym i przewiduje realizację zadań które nawet nie są planowane w prognozach finansowych miasta. | rozdział 6 | Wyjaśnienie jak wyżej, jednocześnie z Planem przygotowana jest korekta WPF, co umożliwi zgodność tych dokumentów | Uwaga wyjaśniona |
| 42 | 9. Plan przewiduje w roku 2017 -2019 obniżenie podaży usług przewozowych w | rozdział 6 | Mniejsza ilość taboru nie musi wcale | Uwaga |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| | trakcji autobusowej i tramwajowej przy jednoczesnym zwiększeniu dochodów z biletów i liczby pasażerów. Założenia te należy uznać za bezzasadnie optymistyczne. A możliwość obniżania oferty przewozowej od przyszłego roku wątpliwą (choć odpowiedzią na tę wątpliwość byłaby informacja jakie linie - już za dwa miesiące zostaną zredukowane) | | oznaczać obniżenia podaży. Samymi działaniami operacyjnymi można osiągnąć poprawę sprawności. Niemniej jednak w tabeli pojawił się błąd edytorski, wyliczenia zostaną skorygowane | uwzględniona |
| 43 | Brakuje zapisu w planie, że planowane zmiany stałe w układzie linii powinny być konsultowane na miesiąc przed ich wprowadzeniem. Przykładowo, za kilka dni otwierają most Racławicki a dotąd nie wiemy czy pojedzie tam jakiś autobus czy też nie. | | Operacyjne zmiany w układzie linii są uprzednio konsultowane z Radami Osiedli - jednostkami pomocniczymi Gminy i jest to standardowa procedura. | Uwaga wyjaśniona |
| 44 | Dzień dobry, W załączniku (skan pisma) przesyłam uwagę do projektu Planu Transportowego w wersji z września 2016 roku. Jeśli niezbędne jest przekazanie oryginału pisma, proszę o stosowną informację na podany adres poczty elektronicznej. upload_dir_34332-reef-4343-sss/9415_878_655.pdf | Cały dokument | W zakresie p.1. uwaga będzie przekazana do BRW w celu uwzględnienia w Nowym Studium (lokalizacja P&R w Planie Transportowym odzwierciedla obecny stan prac nad koncepcją systemu P&R. Ad 2 Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). Uwaga zostanie przekazana do BRW. Ad 3. Organizacja transportu między gminami Wrocław a Kąty Wrocławskie odbywa się na podstawie porozumień międzygminnych, które oba plany honorują | 1 przekazane 2 przekazane 3 uwzględnione |
| 45 | Wnoszę postulat o wpisanie do PT działań mających na celu podpisanie podobnego porozumienia z gminą Oborniki Śląskie. O przeprowadzenie takich działań, a czy ich skutek będzie skuteczny to już czas pokaże. "Wrocław i okolice – obszar, dla którego obowiązuje niniejszy Plan transportowy, obejmując miasto Wrocław oraz gminy, które zawarły z miastem porozumienia o powierzeniu zadania organizacji lokalnego transportu zbiorowego użyteczności publicznej: Czernica, Długołęka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia, Siechnice, Wisznia Mała;" | Słownik pojęć | Plan jest dokumentem miejskim a o potrzebie wejścia w porozumienie międzygminne decyduje burmistrz danej gminy. W przypadku chęci wejścia w takie porozumienie Gminy Oborniki Śląskie Plan już ujmuje potencjalną sieć do wykonywania połączeń na terenie tej Gminy, zatem nie będzie konieczności zmiany uchwały. | Uwaga wyjaśniona |
| 46 | Słownik pojęć Wnoszę postulat o wpisanie do PT działań mających na celu podpisanie podobnego porozumienia z gminą Żórawina. O przeprowadzenie takich | Słownik pojęć | Plan jest dokumentem miejskim a o potrzebie wejścia w porozumienie | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| | działań, a czy ich skutek będzie skuteczny to już czas pokaże. "Wrocław i okolice – obszar, dla którego obowiązuje niniejszy Plan transportowy, obejmując miasto Wrocław oraz gminy, które zawarły z miastem porozumienia o powierzeniu zadania organizacji lokalnego transportu zbiorowego użyteczności publicznej: Czernica, Długołęka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia, Siechnice, Wisznia Mała;" | | międzygminne decyduje burmistrz danej gminy. W przypadku chęci wejścia w takie porozumienie Gminy Żórawina Plan już ujmuje potencjalną sieć do wykonywania połączeń na terenie tej Gminy, zatem nie będzie konieczności zmiany uchwały. | |
| 47 | Problem jakości szyn tramwajowych, zmniejsza użytkową prędkość ich eksploatacji, a przez to zmniejsza atrakcyjność transportu tramwajowego. To z kolei wynika m.in. z wysokich cen szyn i ich remontów, a to z kolei wynika z bardzo małej liczby producentów szyn (i pewnie też z umowy cenowej). Proponowane rozwiązanie: zbudowanie bazy dostawców, np. szyn, także pośród zagranicznych, ościennych państw i kierowanie tam także zaproszeń do udziału w przetargach, w ramach dbałości o ekonomiczność transportu publicznego i koszty jego eksploatacji, remontów. | | Uwaga zostanie przekazana do ZDiUM i MPK | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 48 | Na jakość transportu publicznego wpływa m.in. jego niezawodność, a awarie, szczególnie tramwajowe niosą czasem konsekwencje dla setek pasażerów, gdy cała linia jest zablokowana przez wiele minut lub nawet godziny. Proponowane rozwiązanie: przynajmniej coroczna (albo i częściej) analiza przyczyn awarii w komunikacji zbiorowej i wyciąganie wniosków by minimalizować takie przypadki | | Uwaga zostanie przekazana do ZDiUM i MPK | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 49 | Wrocławska Polityka Mobilności ma zapis " stosowanie rozwiązań technicznych minimalizujących negatywne oddziaływanie transportu na klimat akustyczny, przy ograniczaniu stosowania ekranów akustycznych," Postulat: zbadanie w jakich rejonach miasta poziom hałasu wpływa na komfort największej liczby mieszkańców i na podstawie tego, co roku tworzenie przynajmniej 1000 metrów barier akustycznych w mieście, począwszy od miejsc, gdzie najwięcej mieszkańców narażonych jest na hałas transportowy o największym natężeniu (szczególnie w porze od 16-8) i kolejno w miejscach, gdzie jest mniej mieszkańców lub mniejsze natężenie hałasu od transportu | | Nie dotyczy PT | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 50 | Postulat: Ogłoszenie konkursu na koncepcję systemu 'autostopu miejskiego', odpowiednika Blablacar, ale miejskiego/aglomeracyjnego. Następnie ogłoszenie przetargu na realizację najlepszej koncepcji lub mieszanki najlepszych koncepcji, wraz z operowaniem systemu przez kolejne 2 (lub więcej) lata. Promowanie powstałego systemu. Model działania podobny do sieci rowerów miejskich, ale przy wspólnych przejazdach samochodami. Bez zwiększania przepustowości dróg, umożliwi przejazdy większych potoków mieszkańców. | | Nie dotyczy PT | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 51 | Postulat: w strefach uspokojonego ruchu powinny powstawać progi które umożliwiają przejazd samochodom osobowym z prędkością dozwoloną, ale nie z większą i umożliwiały jednocześnie przejazd np. autobusom czy śmieciarkom (czyli progi wyspowe). Powinny powstawać w szczególności blisko wjazdów do tych | | Nie dotyczy PT | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| | stref. Oczywiście za każdym razem, na takim osiedlu powinny być przeprowadzane konsultacje ilości i rozmieszczenia progów, najlepiej zakończone jakimś lokalnym głosowaniem. Tak samo progi byłyby dobre tam, gdzie nie ma uspokojonego ruchu, ale wtedy powinny być dostosowane do prędkości jaka jest tam dozwolona, czyli np. 40 lub 50 km/h, więc łagodniejsze. | | | |
| 52 | Wrocławska Polityka Mobilności zawiera zapis: " konsultowanie z mieszkańcami osiedli rozwiązań transportowych planowanych w ich sąsiedztwie," Postulat: zapis by wszelkie inwestycje drogowe i transportowe, w koszcie wyższym niż 1 mln zł, powinny być obowiązkowo konsultowane z lokalną społecznością, przynajmniej poprzez zorganizowanie dwóch spotkań informacyjno-dyskusyjnych na ten temat. | | Zapis jest realizowany, Rady Osiedli reprezentują lokalna społeczność | Uwaga wyjaśniona |
| 53 | Wrocławska Polityka Mobilności posiada zapis: " wspieranie inicjatyw zmierzających do wykreowania dworca międzynarodowego transportu autokarowego poza centrum miasta – w miejscu zapewniającym sprawne powiązania z systemem dróg międzynarodowych i krajowych oraz dobrą dostępność transportu - prowadzenie studiów i wdrażanie nowych systemów transportu zbiorowego" Proponuję rozważyć lokalizację na przystanku kolejowym i tramwajowym - Stadion (nowy Stadion Miejski), koło zjazdu z AOW. Wpierw wysyłając zapytanie do firm oferujących tego typu kursy międzynarodowe we Wrocławiu o zainteresowanie korzystaniem z takiego punktu. Wraz z sugestią by wy pytali o to swoich pasażerów, użytkowników. Następnie zaprojektowanie takiego dworca, w oparciu o zgłaszane zapotrzebowanie + 50%, wraz oczywiście z koncepcyjnym przygotowaniem potencjalnej dalszej rozbudowy w przyszłości i rezerwy terenu na ten cel. | | Nie dotyczy PT | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 54 | Raz na 5 lat badania w minimum 15 największych centrach handlowych/usługowych w aglomeracji wrocławskiej na temat tego skąd dojeżdżają tam konsumenci. Może być to realizowane np. w porozumieniu z centrami, która przeznaczy np. kody rabatowe w sklepach galerii w zamian za udzielenie odpowiedzi na kilka pytań + współpraca z uczelniami kształcącymi socjologów w ramach praktyk studenckich (dla zmniejszenia kosztów badania). Badanie powinno być przeprowadzane co 5 lat + w terminie pół roku od otwarcia nowych dużych centrów handlowych (by to mierzyć już po minięciu tzw. etapu świeżości/nowości). Informacje te służyć mają oczywiście racjonalnemu planowaniu transportu do/z centrum, a są to punkty które wiele ruchu generują. | | Nie dotyczy PT | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 55 | Raz na 5 lat badania we współpracy z minimum 100 największymi pracodawcami w aglomeracji wrocławskiej na temat tego skąd i czym dojeżdżają tam pracownicy. Badanie powinno być przeprowadzane co 5 lat + w terminie pół roku od otwarcia nowych dużych zakładów/firm (by to mierzyć już po minięciu tzw. etapu świeżości/nowości). Informacje te służyć mają oczywiście racjonalnemu planowaniu transportu do/z centrum, a są to punkty które wiele ruchu generują. | | KBR wypełnia taki postulat. | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 56 | Rozwój sieci roweru miejskiego. Rower miejski pełni bardzo ważną rolę popularyzowania transportu rowerowego, bo mieszkańcy, którzy z niego skorzystają z powodzeniem wiele razy, czasem przesiadają się sami na swój rower i coraz częściej korzystają z tego ekologicznego środka transportu. Postulat: sieć roweru miejskiego powinna co roku wzrastać o co najmniej 5 stacji, a w perspektywie 2022 powinna obejmować przynajmniej 85% wrocławskich osiedli. | | Nie dotyczy PT | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 57 | Kierowcy, którzy przesiadają się do komunikacji miejskiej, korzystają z niej, powinni być objęci 50% ulgą na przejazdy nią. Dokumentem uprawniającym do ulgi powinno być wtedy posiadanie przy sobie aktualnie opłaconej polisy OC, imiennej. wraz z dokumentem ze zdjęciem poświadczającym, że to ta osoba (paszport, dowód osobisty lub prawo jazdy). To wtedy promuje korzystanie z komunikacji zbiorowej. | | Pomysł interesujący, może być wzięty do analizy przy pracach nad ewentualną nową taryfą biletową. Takie decyzje wprowadzane są uchwałą o taryfie biletowej, nie przez Plan Transportowy. | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 58 | Polityka transportowa Wrocławia z 1999 zawiera zapis: "poprawę warunków ruchu tramwajów i autobusów w celu skrócenia czasów przejazdu na poszczególnych liniach" Postulat: wprowadzenie przystanków tramwajowych 'na żądanie' na których motorniczy może się nie zatrzymywać gdy a) nikt nie sygnalizuje chęci wsiadania/wysiadania oraz b) tramwaj jest spóźniony względem rozkładu jazdy. W Krakowie i innych miastach takie przystanki są. Oraz drugi postulat: zwiększenia liczby przystanków na żądanie dla autobusów, oczywiście głównie tam, gdzie wsiadających/wysiadających jest niewiele, a często nie ma wcale. I przy obu postulatach należy dostosować rozkład jazdy, przyspieszając go trochę. Szczególnie w porach dnia o niskim natężeniu ruchu. | | Duża liczba przystanków na żądanie utrudni planowanie punktualności. Przystanki takie wprowadza się jedynie miejscach szczególnych. | Uwaga odrzucona |
| 59 | Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego, Perspektywa 2020 posiada zapis: "Umocnienie w województwie wewnętrznej i zewnętrznej integracji przestrzennej, społeczno-gospodarczej oraz infrastrukturalnej w powiązaniu z sąsiednimi regionami Polski, Czech i Niemiec oraz ukształtowanie Dolnego Śląska, jako harmonijnie rozwiniętego, europejskiego regionu węzłowego o wysokim stopniu konkurencyjności i gospodarce opartej na wiedzy." Postulat, by wszędzie gdzie to jest możliwe, a występują tam informacje dotyczące transportu, występowało także tłumaczenie tych treści na język angielski. Np. w kwestii regulaminu przewozów w MPK w autobusach i tramwajach - jest tam tylko wersja po polsku. We Wrocławiu są tysiące obcokrajowców, mieszka tu i pracuje, też bardzo wielu turystów odwiedza Wrocław, z tendencją rosnącą, a język angielski w komunikacji dalej nie jest wszędzie (gdzie to możliwe) obecny | | Nie dotyczy PT | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 60 | Współpraca z sąsiednimi gminami czasem jest jedynie pustym frazesem. Przykładowo Smolec, który funkcjonalnie jest osiedlem-sypialnią Wrocławia i ma obecnie 5-10 tysięcy mieszkańców z tendencją wzrostową, nie ma ani jednego autobusu ani tramwaju, który by łączył go z Wrocławiem mimo bardzo dużej | | Plan jest dokumentem miejskim a o warunkach porozumienia międzygminne decyduje burmistrz danej gminy. W przypadku chęci rozszerzenia obecnego | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| | bliskości do miasta. Powoduje to niebagatelne korki, także we Wrocławiu w okolicach ulicy Mińskiej, codziennie. Plan transportowy powinien być robiony dla aglomeracji i tak projektowany powinien być transport, z tym zastrzeżeniem, że część tego systemu, która jest geograficznie w gminach sąsiednich, oczywiście będzie realizowana jedynie, gdy się te gminy porozumieją z Wrocławiem we wszystkich aspektach tych inwestycji i ich eksploatacji. Należy więc tworzyć plan w wersji a) dogadamy się z sąsiadami i wersji b) nie dogadamy się To bardzo wielki błąd, że skomunikowanie przykładowo Smolca, ale też chociażby Mokronosu Górnego i Dolnego (do tylko jednego z nich dojeżdża jedna z linii miejskich ostatnio, ale tylko na skraju tej wsi), bo to utrwala nawykowe korzystanie z samochodów. | | porozumienia z Gminą Kąty Wrocławskie, miejscowość Smolec winna wystąpić do właściwego burmistrza. Plan w obecnej wersji ujmuje sieć transportową tej Gminy wraz ze wskazaniem miejsc do wsiadania, więc wprowadzenie linii komunikacji międzygminnej nie będzie generowało konieczności zmiany Planu. | |
| 61 | Na stronie 27 i 28 Planu Transportowego, w tabelkach są jakieś mylne dane dla autobusów, bo wynika z nich, że przy większym rozroście tego transportu będą niższe koszty. | s. 27 i 28 | Tabele są zacytowane z Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa Dolnośląskiego | Uwaga odrzucona |
| 62 | Plan Transportowy powinien być wzbogacony o dział sugerowanych zmian dotyczących polityki w innych obszarach, które to wpływają też i na transport, mimo, że nie są transportowymi. Przykład z polityki społecznej to kwestia śmierdzących, cuchnących bezdomnych w pojazdach komunikacji autobusowej i tramwajowej. To zniechęca, szczególnie w zimie, gdy jest ich więcej, do korzystania z MPK. Rozwiązaniem powinno być więcej miejsc noclegowych dla bezdomnych w okresie zimowym. Problemem jest też to, że Ci najbardziej śmierdzący bywają nie wpuszczani do noclegowni, bo są pijani, brudni i uprzykrzają życie pozostałym bezdomnym. Dlatego powinna powstać druga kategoria noclegowni, dla takich problematycznych osób, gdzie standard jest gorszy, a gdy się poprawią i będą się porządnie zachowywać (nie będą pijani itp.) to wtedy dopiero będą mogli korzystać ze standardowej noclegowni. Dzięki temu będą mogli skorzystać tam z prysznicza czy pralni i rzadziej będą cuchnąć, jeżdżąc komunikacją miejską, a przynajmniej będą mniej śmierdzieć i powodować mniejszy dyskomfort. Tego typu zalecenia powinny być wpisane do Planu Transportowego, najlepiej jakby były decyzjami, ale jeśli nie to przynajmniej powinny być zaleceniami z obowiązkiem przesłania ich do wszystkich instytucji w mieście, które zajmują się daną problematyką. To też wpływa na komunikację zbiorową. | | Nie dotyczy zakresu PT | Uwaga odrzucona |
| 63 | Plan Transportowy powinien być wzbogacony o dział sugerowanych zmian dotyczących polityki w innych obszarach, które to wpływają też i na transport, mimo, że nie są transportowymi. Urbanistyczne planowanie rozwoju miasta, powinno być realizowane biorąc pod uwagę to gdzie rozwinięta jest infrastruktura komunikacyjna i komunikacja zbiorowa. Tereny przeznaczone w MPZP na tereny mieszkaniowe powinny zostać przejrane pod kątem odległości i dostępu do | | Plany MPZP leżą w zakresie BRW, do którego zostanie przekazana ta uwaga. | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|---------------------------------------------|
| | komunikacji zbiorowej i indywidualnej i powinny zostać skierowane odpowiednie zalecenia odnośnie tych terenów, np. w skali trzystopniowej 1) teren bardzo dobrze skomunikowany pod kątem nowych nieruchomości 2) teren średnio skomunikowany, ale z perspektywą łatwego i niedrogiego uzupełnienia sieci połączeń 3) teren słabo skomunikowany lub bez perspektyw na niedrogie uzupełnienie sieci połączeń - z rekomendacją do zmiany MPZP i planu zagospodarowania by potencjalnie tymczasowo wycofać grunt z możliwości zabudowy Taka analiza powinna zostać przeprowadzona na całym terenie miasta. A także w porozumieniu z ościennymi gminami, także na ich terenie. Zmiany planów MPZP i planów zagospodarowania oczywiście też. Tego typu zalecenia powinny być wpisane do Planu Transportowego, najlepiej jakby były decyzjami, ale jeśli nie to przynajmniej powinny być zaleceniami z obowiązkiem przesłania ich do wszystkich instytucji w mieście, które zajmują się daną problematyką. To też wpływa na komunikację zbiorową. | | | |
| 64 | Analiza dotyczące tego, które wydzielone pasy dla autobusów i tramwajów w największym stopniu wpływają na zmniejszenie przepustowości dla indywidualnego transportu samochodami. Połączenie tego z tym, gdzie natężenie tramwajów i autobusów jest najmniejsze. A następnie pilotażowe uruchomienie projektu 'czasowego wydzielenia pasów dla komunikacji zbiorowej' przynajmniej w dwóch miejscach w mieście (np. na Traugutta i na Podwalu blisko pl. Jana Pawła II. Auta na część takiego pasu byłyby wpuszczane wtedy, gdy na podstawie danych z GPSów/ITSu wynikałoby, że zdążą one opuścić pas, zanim tramwaj/autobus przyjedzie. Przy pomocy sygnalizacji świetlnej, podpiętej pod ITS. W razie powodzenia pilotażu, projekt miałby być rozszerzony na inne miejsca w mieście. Miałby na celu optymalne wykorzystanie przepustowości danego pasu ruchu. | | Uwaga do działań operatorskich WTR i WIM | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 65 | Udostępnienie danych ITSu i modelu działania, w trybie open data, transparentnie. Umożliwiając jednocześnie osobom zainteresowanym, modelowanie innych, optymalniejszych rozwiązań i przeliczanie ich, tak by zgłoszone mogły posłużyć do polepszenia działania ITSu, zgodnie z mądrością 'co dwie głowy to nie jedna'. Co dwa lata organizacja konkursu otwartego, na ulepszenia, z nagrodami. Nagrody byłyby przyznawane wedle tego, na ile większą modelowaną przepustowość dla potoków ruchu, wybrane osoby będą w stanie osiągnąć. Do udziału w konkursie byłiby zachęceni studenci, matematycy, poprzez współpracę z uczelniami, a oczywiście wziąć w nich udział mógłby każdy. To się wpisuje też w filozofię 'crowdsourcing' | | Uwaga przekazana do ZDiUM | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 66 | Ogłoszenie, co dwa lata, konkursu z nagrodami, na koncepcje usprawnienia systemu transportu we Wrocławiu. Jury składałoby się ze specjalistów od transportu miejskiego z różnych miejscowości, nie tylko z Wrocławia. Głównymi czynnikami oceny byłyby: realność techniczna i ekonomiczna oraz planowane (na | | Nie dotyczy PT. | Uwaga odrzucona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| | podstawie uzasadnionych danych) usprawnienie transportu w mieście. Wybór nagrodzonych i wyróżnień powinien być uzasadniony każdorazowo, podobnie jak w przypadku projektów odrzuconych albo słabo ocenionych. Filozofia 'crowdsourcing' w usprawnianiu transportu w mieście | | | |
| 67 | Strategia dla Wrocławia 2020 s.48 - "Przestrzeń komunikacyjna Egzekwowanie standardów środowiskowych (hałas, spaliny)." Należałoby w ramach walki z hałasem, walczyć z pojazdami (samochodami i motorami), które mają specjalne instalacje, które sprawiają duży hałas. Problem w tym, że gdy taki pojazd ma wezwanie na pomiar hałasu to wtedy, odłącza elementy wyposażenia i spełnia normy hałasu, a po kontroli znowu je montuje i hałasuje. Dlatego rozwiązaniem byłoby zamontowanie w wybranych kluczowych miejscach w mieście, np. na trasach wylotowych, urządzeń rejestrujących obraz wraz z dźwiękiem i miałyby one zapisywać obrazy, z okolic momentów (np. 20 sekund wcześniej i 20 sekund później) gdy duży hałas zostanie zmierzony. Obraz powinien pozwolić zidentyfikować pojazd. Byłby to taki 'fotoradar dla dźwięku'. Kary powinny być na tyle duże (może dałoby się uchwalić prawo lokalne dla gminy, które wprowadzałoby dodatkowe grzywny). Ktoś co jakiś czas oglądał by zapisy i pomijał momenty gdy to służby jadą na sygnale, ograniczając wezwania do zapłaty mandatów/grzywn do przypadków hałasujących pojazdów. Dodatkową propozycją może być wyposażenia straży miejskiej i/lub policji w aparaturę do pomiaru hałasu, poza stacją pomiarową i wtedy, gdy pojazd zostanie zatrzymany, zbadanie hałasu jaki tworzy, w realnych warunkach. | | Nie dotyczy PT. | Uwaga odrzucona |
| 68 | Strategia dla Wrocławia 2020 s.48 - "Przestrzeń komunikacyjna Egzekwowanie standardów środowiskowych (hałas, spaliny)." Wyposażenie jednostek straży miejskiej i/lub policji w sprzęt do pomiaru ilości spalin i regularne badanie przynajmniej 200 pojazdów miesięcznie, w szczególności tych starszych modeli. | | Nie dotyczy PT. | Uwaga odrzucona |
| 69 | Postulat by uzyskać od GUSu, na podstawie spisu ludności, zagregowanych, anonimowych, liczbowych informacji odnośnie transportu, które miałyby służyć pomocą w kreowaniu polityki transportowej. Np. co do posiadanych samochodów ilości rodzin i okolic ich zamieszkania. Takie dane będą prawdopodobnie dużo bardziej dokładne niż te jakie miasto posiada i jakimi się w analizach kieruje. | | Do analiz przyjęto zarówno dane GUS jak i szczegółowe dane o zaludnieniu | Uwaga wyjaśniona |
| 70 | Tablice wskazujące czas przyjazdu kolejnych pojazdów usprawnić. Z moich obserwacji, podają one czas przyjazdu, wyliczony prawdopodobnie na podstawie jednego scenariusza, jakiejś średniej i on jest trafny dla średniego natężenia ruchu, ale w bardzo małym natężeniu się nie sprawdza do końca i w bardzo dużym natężeniu, w szczycie komunikacyjnym, tym bardziej się nie sprawdza. Należałoby sposób obliczania trasy dojazdu dopracować, tak by w zależności od pory dnia, i tego czy to dzień roboczy czy nie, wakacyjny czy nie, w takiej czy innej porze roku (zimną wolniej jeździ komunikacja często), obliczał te czas, by lepiej prognozowały | | Uwaga przekazana do ZDiUM | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 71 | <p>je algorytmy.</p> <p>Strategia dla Wrocławia 2020 s.49 "Radykalne uspokojenie ruchu w mieście. Nacisk na kulturę jazdy: mniej znaków, mniej agresji (klaksony), lepsze egzekwowanie ograniczeń, oszczędne parkowanie." Co do oszczędnego parkowania to postulat ogłoszenia konkursu na zaprojektowanie technologii jak najtańszego, ale jednocześnie spełniającego normy budowlane i funkcje, parkingu wielopoziomowego, w opcjach: a) 2 poziomy nadziemne b) 3 poziomy w tym jeden w gruncie (nie koniecznie cały) oraz c) 4 poziomy w tym jeden całkiem podziemny Zgłaszane projekty miałyby obejmować oprócz wskazania technologii i materiałów, także dostawców tych materiałów, którzy oferują je w takiej cenie rynkowej (bez rabatów) w jakiej wskazane są w projekcie. No i bez robocizny firmy budowlanej. Miałoby to być podstawą do podejmowania potencjalnych decyzji o budowie takowych parkingów, w ramach postulatu 'oszczędne parkowanie'. Mogłyby one powstać np. w miejscach wskazanych na park&ride, gdy się okaże, że przestrzeń na nie przeznaczona jest stale wypełniona i nie wystarcza dla liczby samochodów. Konkurs w nagrodami, z jury z różnych miast - specjalistów budowlanych. Oceniane byłoby jako kryterium formalne - spełnianie norm budowlanych oraz zadana funkcjonalność (dopuszczenie do listy finalistów). A jako kryterium merytoryczne - koszty oraz w mniejszym stopniu estetyka i inne kryteria. Startujący do konkursu wiedzieliby jaką powierzchnie ma działka przeznaczona na parking oraz z jakiej strony możliwe są wjazdy/wyjazdy oraz wszystko inne co jest im potrzebne. W ramach funkcjonalności ocenie podlegałoby m.in. ile miejsc parkingowych w ramach projektu udałoby się zmieścić tam, na tej przestrzeni w danymi założeniami. Kształty działek mogłyby być przykładowo użyte z takich w mieście, jakie miasto brałoby pod uwagę dla lokalizacji tego typu parkingów lub jakieś inne względnie standardowe. Jednorazowy konkurs zgodnie z filozofią 'crowdsourcingu' na szukanie najlepszych rozwiązań technicznych.</p> | | Uwaga przekazana do DIG | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 72 | <p>Badania na 15 największych uczelniach Wrocławia realizowane z ich pomocą odnośnie tego, gdzie studenci z nich mieszkają, w jakich rejonach i czy są tam zameldowani oraz na jakim wydziale studiują, jakimi środkami transportu się poruszają. Badanie realizowane w roku akademickim poprzedzającym prace nad kolejnym Planem Transportowym, ma pomóc uzupełnić brakujące dane, potrzebne do analiz i projektowania systemu transportowego.</p> | | Idea przekazana do BRW w ramach prac nad przyszłorocznym KBR. | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 73 | <p>O ile się nie mylę to autobusy awaryjne są wysyłane tylko z zajezdni autobusowej, w razie potrzeby, a jest ono oddalone znacznie od dużej części miasta. Należałoby sprawdzić czy nie byłoby uzasadnionym by utworzyć miejsce w południowej części miasta, gdzie autobus awaryjny czekałby (albo ich parę), w razie potrzeby, by być bliżej miejsca do jakiego ma dojechać. Szczególnie w zimnej części roku, gdy brak środka transportu może być najbardziej uciążliwy ze względu na aurę. Miałoby to</p> | | Działania operatorskie | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej – MPK |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| | zminimalizować potencjalne negatywne skutki awarii dla pasażerów. Przykładowe miejsce mogłoby być na Spiskiej albo Petruszewicza | | | |
| 74 | Plan stawia za cel 5% wzrost udziału komunikacji zbiorowej w przewozach. Niestety nawet, gdy zostanie zakupione zakładana w nim liczba nowych tramwajów i zostaną zbudowane wszystkie planowane torowiska, a ruch w centrum zostanie ograniczony, sytuacja zaledwie się nie pogorszy - wzrost wyniesie zaledwie 0,1%. Z tego wynika, że Plan nie spełni swojego zakładanego celu i powinien zostać odrzucony w obecnej formie. | Plan Zrównoważone go Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, strona 82 | Przywołane 5% stanowi cel procesu w jakim jesteśmy, a 0,1 to wynik pierwszych inwestycji z Planu. | Uwaga wyjaśniona |
| 75 | Sygnalizacja Należy przeprowadzić badania praktyczne w mieście z wyłączeniem sygnalizacji świetlnej na wybranych drugo- i trzecio-rzędnych skrzyżowaniach w mieście. Przykładowo w czasie awarii sygnalizacji na głównym Oporowskim skrzyżowaniu, ruch był dużo bardziej płynny i liczba stojących i czekających na przejazd dużo mniejsza (parokrotnie) niż o tej samej porze w kolejne dni (też robocze). Było to akurat w godzinach między szczytami komunikacyjnymi. Gdy takie pilotaże wskażą na upłynnienie ruchu to należałoby w danych godzinach, np. 10-14 i np. 20-6, wyłączać sygnalizację na tych skrzyżowaniach. Np. na FAT-cie czasem o bardzo późnych godzinach sygnalizacja jest włączona, co przy bardzo małym ruchu, mocno opóźnia przejazd przez nie dla samochodów, które czekają mimo, że mogłyby swobodnie przejechać. Warto przepatrzyć skrzyżowania pod tym kątem i wyłączać sygnalizację w takie dni i o takich porach, gdy ona szkodzi płynności ruchu i globalnej szybkości przejazdu. | Plan Zrównoważone go Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, strona 82 | W kompetencji WIM i ZDiUM | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 76 | Plan zakłada powiększenie floty tramwajów do 2022 roku o ponad 50%, ale brak jest miejsca w zajezdniach. Budowa nowej zajezdni przewidywana jest dopiero po 2022. Gdzie w takim razie trzymane będą tramwaje przez ten czas? | Plan Zrównoważone go Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, tabela na stronie 87 | Najbliższe zakupy taborowe nakierowane będą na wymianę istniejących tramwajów, dopiero kończenie planowanych inwestycji - 2020-2022 wymagać będzie zwiększenia wielkości taboru a wówczas zbiegnie się to z budową nowej zajezdni. | Uwaga wyjaśniona |
| 77 | Przewidywany jest spory wzrost dochodu na pasażera przy zachowaniu obecnych cen biletów. Jaka jest podstawa tego wzrostu? | Plan Zrównoważone go Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, | Wynika z zakładanej wyższej sprawności transportu. | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| | | tabela na stronie 83 | | |
| 78 | Planowany jest spadek dofinansowania do MPK z budżetu miasta z 52% w 2017 do 38% w 2022. W innych dużych miastach Polski ten procent jest zdecydowanie wyższy, np. w Warszawie przekracza 60% mimo dużo wyższych cen biletów. Tak znaczny spadek dofinansowania będzie musiał oznaczać pogorszenie oferty MPK, co jest sprzeczne z ideą zrównoważonego transportu. | Plan Zrównoważonego Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, tabela na stronie 85 | Zmiana poziomu rekompensaty wynika ze wzrostu wpływów z biletów. Nie planuje się spadku dofinansowania lecz jego stałe zwiększanie. Zmiana tych wartości może być przeciwna. | Uwaga wyjaśniona |
| 79 | Dane ITS, algorytmy, ustawienia, powinny być dostępne w formie open data, open source, by umożliwić osobom zainteresowanym, proponowanie ich usprawnień, zgodnie z ideą 'crowdsourcingu'. | | Uwaga przekazana do ZDiUM | Uwaga przekazana |
| 80 | Planowany jest spadek liczby tramwajów i autobusów w 2019 roku w porównaniu do 2013 i 2017. Miasto pogarsza więc ofertę komunikacji zbiorowej. | Plan Zrównoważonego Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, tabela na stronie 87 | Przy zwiększonej sprawności też jest to możliwe, jednak tabela będzie skorygowana. | Uwaga uwzględniona |
| 81 | Autobusy elektryczne i hybrydowe mają stanowić w 2022 zaledwie 3% floty, czyli mniej niż w poprzedniej wersji planu. Wiele miast europejskich coraz śmielej kupuje autobusy elektryczne. Są one tańsze w utrzymaniu od spalinowych i oczywiście ekologiczne. | Plan Zrównoważonego Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, tabela na stronie 91 | Przeprowadzony dialog techniczny MPK wspólnie z UM wykazał, że w najbliższych latach technologia autobusu elektrycznego nie będzie stanowić realnej konkurencyjnej oferty względem napędu tradycyjnego, jednak pozostaniemy nadal w nurcie intensywnego rozpoznawania nowych możliwości, ale bez uchwalania obecnie poziomu zakupów w tym zakresie. | Uwaga odrzucona |
| 82 | Wiele danych w tabeli budzi wątpliwości, zwłaszcza jeśli chodzi o prognozy ruchu na przyszłość. Przewidywany jest np. dwukrotny wzrost liczby przewożonych pasażerów tramwajów na ul. Legnickiej, co jest niemożliwe do osiągnięcia przy jednoczesnym planowanym zmniejszeniu ich częstotliwości oraz prędkości. To tylko jeden z przykładów. W wielu miejscach prognozowany jest wzrost liczby pasażerów bez żadnych podstaw. | Plan Zrównoważonego Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, | Tabele będą zweryfikowane | Uwaga uwzględniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| | | tabela na stronie 63 | | |
| 83 | Przewidywane standardy wyposażenia przystanków są często niższe niż aktualne. Proponuję dążenie do wyższych standardów i wyposażenia wszystkich przystanków w takie podstawowym wyposażenie jak oświetlenie i wiaty. | Plan Zrównoważonego Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, tabela na stronie 96 | Standardy określają minimum, w rzeczywistości realizacje mogą zawierać większy zakres. | Uwaga wyjaśniona |
| 84 | Plan stwierdza, że zmiany wpłyną pozytywnie na środowisko naturalne, mimo że przewidywany jest wzrost ruchu samochodowego o ok. 15%. Siłą rzeczy więc, zanieczyszczenie pochodzące z transportu będzie większe. | Plan Zrównoważonego Rozwoju Zbiorowego Transportu Publicznego Wrocławia, strona 114 | Prognoza oddziaływania wykazuje możliwą różnicę między wariantami rozwoju i w efekcie wskazuje na zmianę emisji spalin. | Uwaga wyjaśniona |
| 85 | Przy planie zbliżenia pętli tramwajowej do linii PKP 292 pewne wątpliwości budzi wybór linii tramwajowej - od strony Sępólna, wobec alternatywnego połączenia od strony pętli Kowale. Przedłużenie linii tramwajowej nr 6 w osi ulicy Kwidzyńskiej jest przewidziane w MPZP 312 obowiązującym od roku 2013. Obszar służący tej inwestycji jest nieużytkiem poza obszarami działalności gospodarczej i ruchu publicznego. Będący w fazie najbliższych zamierzeń łącznik drogowy z ul. Kwidzyńskiej do ul. Kowalskiej (zastąpienie ul. Działdowskiej dla ruchu ciężarowego) ma pokonywać torowisko linii kolejowej 292 wiaduktem, który jednocześnie mógłby pozwalać na przejście nad torowiskiem tramwajowym. W miejscu nowej pętli powstałby wygodny przystanek przesiadkowy. Lokalizacja przystanku na granicy z zakładami VOLVO oraz 3M zapewni wygodny dojazd pracowników tych firm. Perspektywicznie może tu być połączenie dla tramwaju dwusystemowego. Koszt przedłużenia „6” jest zatem równy wybudowaniu paruset metrów torowiska w warunkach łatwych. Jeśli zaś chodzi o przedłużenie „17”, to sprawy nie wyglądają tak prosto. Urzędnicy pytani o takie rozwiązanie tłumaczyli, że istniejąca konstrukcja mostów Chrobrego do tego się nie nadaje i potrzebna byłaby budowa zupełnie nowej przeprawy przez kanały i rozbudowa przyczółka. Przebieg torowiska po północnej stronie kanałów to problem w miejscu zbiegu pięciu kierunków o znacznym natężeniu ruchu samochodów ciężarowych, gdzie jedynym rozwiązaniem systemowym może być potężne rondo. „17” zapewni | Przedsięwzięcie priorytetowe: Budowa wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej łączącej osiedle Nowy Dwór z Centrum Wrocławia o Budowa połączenia tramwajowego od pętli Sępólno do stacji Swojczyce na linii 292 - strona 11 | Szczegółowy przebieg będzie jeszcze przedmiotem studiów i analiz, i uwaga ta będzie przekazana do zespołu jaki się tym tematem zajmie. | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| | dojazd do VOLVO, lecz nie do 3M. Są za to obsłużone firmy z kompleksu Popiele/Swojczyce i teren mieszkaniowy przy kanale żeglownym wraz z prawdopodobnym centrum handlowym - jednak przy uruchomieniu szynobusu na linii 292 zapewnić to może również wariant z „6”. Jeśli chodzi o koszty to dla „6” przedłużenie będzie tańsze ze względu na znacznie krótszą trakturę i łatwe warunki budowy, bez zakłócania istniejącej komunikacji. Dlatego proszę o zapisanie obu alternatywnych rozwiązań. | | | |
| UWAGI zgłoszone przez NGO - Akcja Miasto, Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, Wrocławski Ruch Obywatelski | | | | |
| 1 | Zwiększenie budżetu MPK z 370 mln do wielkości w porównywalnych miastach, jak Gdańsk, Kraków, Poznań, czyli przynajmniej do 500 mln zł. | | Poziom budżetu odpowiada możliwym wielkościom planowanej pracy przewozowej a ta wynika z zapotrzebowania. | Uwaga odrzucona |
| 2 | Zmianę tabeli 14 z zakładanymi częstościami tak, by nie były one gorsze niż są obecnie oraz równe co najmniej taktowi w komunikacji nocnej. | | Tabela zawiera dopuszczalny minimalny poziom obsługi potrzebny do zaspokojenia potrzeb, możliwe jest że już dziś na niektórych odcinkach częstotliwości są wyższe, co nie oznacza, że będą zmieniane na niekorzyść. | Uwaga wyjaśniona |
| 3 | Wyposażenie do 2022 roku wszystkich autobusów oraz 70% tramwajów w klimatyzację | | Tabela zawiera dopuszczalny minimalny poziom liczby pojazdów klimatyzowanych. Wszystkie nowe zakupy będą jedynie ukierunkowane na takie pojazdy, jednak prędkość wymiany starych zależna będzie od ich eksploatacji. | Uwaga odrzucona |
| 4 | Wpisanie do planu transportowego, że fabrycznie nowe pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej 50% niskiej podłogi w przypadku pojazdów szynowych (zalecane 70-100%) oraz w co najmniej 100% niskiej podłogi w przypadku autobusów oraz wszystkie drzwi w tramwaju lub autobusie muszą mieć dostęp do niskiej podłogi. Między częścią niskiej podłogi, a częścią podwyższoną różnica poziomów nie powinna przekraczać 30cm (tj. maksymalnie 2 stopnie) | | W dalszym ciągu dopuszczane będą pojazdy z większym udziałem wysokiej podłogi z uwagi na znaczną różnicę w cenie zakupu. Stopniowo ten procent będzie mógł być zmieniany w miarę wymiany starego taboru. | Uwaga odrzucona |
| 5 | Obowiązku przeprowadzania kompleksowych badań i szczegółowych badań popytu napełnień metodą wewnątrzpojazdową nie rzadziej niż co 6 lat. | | Uwaga przekazana do BRW (KBR co 5 lat) | Uwaga przekazana |
| 6 | Obowiązku przedstawienia zmian przebiegu linii stałych komunikacji miejskiej minimum miesiąc przed ich wprowadzeniem wraz z akcją informacyjną wśród mieszkańców, w przypadku gdy zmiana trasy będzie trwała dłużej niż 14 dni. | | Operacyjne zmiany w układzie linii są uprzednio konsultowane z Radami Osiedli - jednostkami pomocniczymi Gminy i jest to standardowa procedura. | Uwaga wyjaśniona |
| 7 | Ponowne uzupełnienie tabeli 3 prawidłowymi wartościami i przesłanie jej (wraz z metodologią) do konsultacji do zainteresowanych stowarzyszeń, celem konsultacji. | | Tabela 3 została zweryfikowana zgodnie z sugestiami w czasie konsultacji. | Uwaga odrzucona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 8 | Budowę tramwaju na Jagodno w perspektywie do 2022 roku, przed rozpoczęciem przebudowy ulicy Buforowej. | | Budowa planowana jest po 2022 a to oznacza, że wcześniej będzie uruchomiony proces projektowy. Obecnie powstające dopiero osiedle jest obsługiwane przez linie autobusowe. | Uwaga odrzucona |
| 9 | Budowę tramwaju przez Ołtaszyn aż do wysokości Wysokiej wraz z budową parkingu P+R. | | Planowana jest linia do osiedla Ołtaszyn, ale przez osiedle i dalej do Wysokiej już nie, nie ma też rezerwy terenu pod taką inwestycję. | Uwaga odrzucona |
| 10 | Udział taboru niskopodłogowego/niskowejściowego autobusowego (tabela 11) - 100% w każdym przypadku. | | Tabela do skorygowania | Uwaga uwzględniona |
| 11 | W tabeli 12 zmiana standardów autobusowych na tramwajowe. | | Uwaga bezpodstawną. W kursowaniu autobusów występują większe nieregularności w ruchu niż tramwajów. Wynika to z faktu, że autobusy przeważnie poruszają się w potoku ogółu pojazdów, a tramwaje - zazwyczaj na wydzielonych torowiskach. Większa nieregularność oznacza większe zróżnicowanie napełnień poszczególnych pojazdów. Często po autobusie z dużym napełnieniem podąża następny ze stosunkowo małym napełnieniem. Zaostrenie dla autobusów standardów (do poziomu jak dla tramwajów) wymagałoby zwiększenia podaży autobusów, tak aby łagodzić sytuację z dużymi napełnieniami. Tym samym autobus dużo mniej napełniony oferowałby znaczną nadpodaż miejsc, co byłoby nieracjonalne. | Uwaga odrzucona |
| 12 | Obrazek pod tabelą 13 należy powiększyć do rozmiaru A4, jest on obecnie nieczytelny. | | Podział na strefy ma charakter poglądowy, orientacyjny i skala obecnego rysunku w pełni jest wystarczająca, niemniej obrazek zostanie możliwie maksymalnie powiększony - do szerokości kartki. | Uwaga przyjęta |
| 13 | Zamieszczenie rysunku 1 o wielkości A4, obecny jest nieczytelny. | | Powiększony rysunek jest dostępny jako plik pdf, jednak w tekście będzie powiększony proporcjonalnie do możliwości szerokości tekstu. | Uwaga uwzględniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 14 | Zamieszczenie powiększenia rysunku 1 pokazującego miasto Wrocław. | | Powiększony rysunek jest dostępny jako plik pdf, jednak w tekście będzie powiększony proporcjonalnie do możliwości szerokości tekstu. | Uwaga uwzględniona |
| 15 | Zmianę opisów WTAT na niesugerujące, że jest to nowy typ trakcji, podczas gdy jest to wydzielona trasa autobusowo-tramwajowa, od lat obecna we Wrocławiu (np. Oś Grunwaldzka). | | Oś Grunwaldzka nie jest w pełni odseparowaną od ruchu samochodowego przestrzenią, tak jak to jest planowane w przypadku trasy na Nowy Dwór. | Uwaga odrzucona |
| 16 | Zmianę statusu zadania "Budowa wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej łączącej osiedle Nowy Dwór z Centrum Wrocławia" na flagowe. | | W obecnej wersji jest to skorygowane, trasa na Nowy Dwór jest przedsięwzięciem flagowym. | Uwaga uwzględniona |
| 17 | Poprawienie błędów na wykresie 6. | | Wykres zweryfikowano | Uwaga uwzględniona |
| 18 | W tabeli 19 nie powinny być główne przystanki na trasie, tylko wszystkie przystanki na trasie. | | Tabelę zweryfikowano | Uwaga uwzględniona |
| 19 | Zamieszczenie w planie rysunku z planowaną siecią WTAT, nie mniejszego niż A4. | | Sieć WTAT obecnie wchodzi w fazę projektowania, której efektem będzie docelowy przebieg. W Planie Transportowym odcinki są naniesione orientacyjnie, gdyż dokładny przebieg uzależniony jest od szczegółowych analiz uwarunkowań terenowych. | Uwaga odrzucona |
| | | | | |
| 86 | Przeprowadzenie badania w mieście dotyczące chęci do korzystania z transportu rzeczny, taksówek rzecznych i odpowiedników mikrobusów i autobusów rzecznych, wśród mieszkańców Wrocławia oraz gmin położonych wzdłuż kanałów żeglownych dla tego typu pojazdów. W razie zainteresowanego przynajmniej graniczącego z opłacalnością, należałoby uruchomić przynajmniej półroczny pilotaż dla takiego projektu, w wersji oszczędnej czyli dzierżawy sprzętu i operowania takiego transportu przez prywatną firmę. | | Transport rzeczny, z uwagi na swoją sezonowość nie może stanowić realnej alternatywy dla regularnego, stabilnego i pewnego transportu publicznego. Wszelkie formy jego rozwoju są jak najbardziej pożądane, jednak zawsze ta forma transportu pozostanie to w sferze podróży turystycznych, okazjonalnych a nie takich, na które można liczyć codziennie, przez cały rok. Badanie zainteresowania w tym zakresie zostanie przekazane do BRW w ramach prac nad Nowym Studium oraz KBR | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej |
| 87 | Strategia Wrocławia 2020 s. 38 "Nowatorskie rozwiązania komunikacyjne, kreujące pozytywny obraz miasta: autobusy elektryczne i hybrydowe, gondole wodne i napowietrzne (może pojazdy typu „Ginger”)." Miasto powinno ogłosić konkurs z | | Nie dotyczy PT, Uwaga w celu rozpatrzenia zostanie przekazana do BRW i DIG | Uwaga przekazana do jednostki |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| | nagrodami na koncepcję utworzenia sieci 'elektrycznego skuteru miejskiego', który miałby być kompatybilny i zintegrowany z systemem roweru miejskiego (te same stojaki, te same automaty, ta sama aplikacja, to same konto, te same stacje, tak samo zamki magnetyczne). Skutery elektryczne zajmują podobną ilość miejsca co rowery, a są szybsze. Powinny one być dozwolone na terenie Wrocławia do poruszania się także po ścieżkach rowerowych, prócz ulic. Powinny też wydawać jakiś niewielki szum, dźwięk podczas jazdy, ze względów bezpieczeństwa - słyszalności. Są z kolei dużo tańsze od samochodów elektrycznych, także nie stoją w korkach. Prędkość maksymalna skuterów powinna być technicznie ograniczona do 50 lub 55 km/h. | | | merytorycznej |
| 88 | Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020, str. 19 " Zwiększenie dostępności technologii komunikacyjno - informacyjnych" Miasto powinno udostępniać w formie open data, open source, wszelkie dane przydatne dla usług informacyjnych o transporcie oraz dla firm transportowych, za darmo. | | Uwaga nie dotyczy PT, a proces otwierania danych został zapoczątkowany wraz z pojawieniem się ITS i poprzez portal wroclaw.pl/open-data coraz więcej zasobów jest udostępniane w trybie ciągłym. Duże partie danych są również na żądanie instytucji naukowych udostępniane do badań. Proces ten będzie się rozwijał w sferze zakresu i ilości danych | Uwaga wyjaśniona |
| 89 | Strategia dla Wrocławia 2020 s.38 "Bezkolizyjny system ścieżek rowerowych w układzie aglomeracyjnym. Strzeżone parkingi rowerowe w węzłach komunikacyjnych i nie tylko." Plan Transportowy powinien zakładać docelowe utworzenie sieci ścieżek rowerowych, które łączyłyby centra wszystkich wrocławskich osiedli oraz centra miejscowości ościennych o liczbie mieszkańców przekraczającej 1000 osób. Przy czym powinien określać jaka część z tej docelowej sieci powstać powinna do 2022, z nakreśleniem ile kilometrów ścieżek średniorocznie ma być budowanych. Oprócz ścieżek także sieć stojaków rowerowych powinna uzupełniać ścieżki rowerowe, przynajmniej jedna grupa miejskich stojaków (na 6 rowerów) na każde 1000 mieszkańców. Zadaszone parkingi rowerowe przy samochodowych park&ride. | | Ścieżki rowerowe nie są przedmiotem PT. | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej. |
| 90 | Nowa linia autobusowa relacji Biskupin - Swojczyce - Kowale - Psie Pole. Brakuje takiego połączenia od wielu lat, dojazd z Biskupina czy z Wojnowa na Psie Pole wiąże się czasem nawet z kilkoma przesiadkami co szczególnie dla osób starszych stanowi duży problem. Połączenie to byłoby na pewno atrakcyjne dla wielu mieszkańców i w zasadniczy sposób wpłynie na zmniejszenie korków na naszych osiedlach. Brak takich relacji powoduje właśnie, że ludzie wybierają podróż samochodem zamiast komunikacją miejską | Osiedla Strachocin - Swojczyce - Wojnow | Wniosek dotyczy działań operacyjnych. | Uwaga przekazana do analizy w ramach działań operacyjnych |
| 91 | Zwiększenie częstotliwości kursowania linii 118 w dni robocze oraz weekendy wraz ze zwiększeniem ilości kursów do pętli Wojnow, w tym również w weekendy i | Osiedla Strachocin - | Wniosek dotyczy działań operacyjnych. | Uwaga przekazana do analizy w |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | święta - linia ta mimo swojego potencjału wciąż jest mało wykorzystywana ze względu na zbyt mało kursów co powoduje, że wiele osób wybiera inne pewniejsze połączenia | Swojczyce – Wojnow | | ramach działań operacyjnych |
| 92 | Plan Transportowy powinien być wzbogacony o dział sugerowanych zmian dotyczących polityki w innych obszarach, które to wpływają też i na transport, mimo, że nie są transportowymi. To, że ludzie mieszkają daleko od pracy/uczelni sprawia, że generowany jest duży ruch w mieście, którego można by uniknąć. Zakładów pracy czy uczelni się nie przeniesie dla jednej osoby, ale może ta osoba przenieść się bliżej tych miejsc. Należy zatem wesprzeć rynek najmu pokoi/mieszkań w mieście, poprzez darmowy serwis/aplikację/bazę danych. Łącznie z możliwością kojarzenia osób, które wzajemnie szukają miejsc w swojej okolicy. Czyli jeśli ktoś mieszka na Grunwaldzie i dojeżdża na FAT, a druga osoba odwrotnie, to taki serwis mógłby kojarzyć te osoby, tak by mogły się one porozumieć w kwestii wzajemnego najmu swoich mieszkań. Może nie skorzysta z tego super wiele osób, może to będzie 1000 osób przez rok, ale wtedy w ciągu roku jest to istotne zmniejszenie transportu w mieście, jednocześnie zwiększając jakość życia (z mniejszym czasem dojazdów). Tego typu zalecenia powinny być wpisane do Planu Transportowego, najlepiej jakby były decyzjami, ale jeśli nie to przynajmniej powinny być zaleceniami z obowiązkiem przesłania ich do wszystkich instytucji w mieście, które zajmują się daną problematyką. To też wpływa na komunikację zbiorową. | | Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej (BRW) |
| 93 1,2,3, 4,5,6, 7,8,9, 10,11 ,12,1 3,14, 15,16 ,17,1 8,19 | W załączniku przesyłam uwagi stowarzyszeń: Akcja Miasto, Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, Wrocławski Ruch Obywatelski oraz osoby niezrzeszonej upload_dir_34332-reef-4343-sss/7446_1138_482.pdf Wypis wniosków: 1. Zwiększenie budżetu MPK z 370 mln do wielkości w porównywalnych miastach, jak Gdańsk, Kraków, Poznań, czyli przynajmniej do 500 mln zł. 2. Zmianę tabeli 14 z zakładanymi częstotliwościami tak, by nie były one gorsze niż są obecnie oraz równe co najmniej taktowi w komunikacji nocnej. 3. Wyposażenie do 2022 roku wszystkich autobusów oraz 70% tramwajów w klimatyzację 4. Wpisanie do planu transportowego, że fabrycznie nowe pojazdy muszą być wyposażone w co najmniej 50% niskiej podłogi w przypadku pojazdów szynowych (zalecane 70 - 100%) oraz w co najmniej 100% niskiej podłogi w przypadku autobusów oraz wszystkie drzwi w tramwaju lub autobusie muszą mieć dostęp do niskiej podłogi. Między częścią niskiej podłogi, a częścią podwyższoną różnica poziomów nie powinna przekraczać 30cm (tj. maksymalnie 2 stopnie) | Cały dokument | Ad 1 Zgadza się, budżet na MPK w poszczególnych latach Planu wzrasta stopniowo od 277 mln w 2013, 346 mln PLN w 2017, 361 mln PLN w 2019, 382 mln PLN w 2022 i ma wzrastać w kolejnych. Najdalsza perspektywa dokumentów finansowych miasta wskazuje na poziom 440 mln zł. Ad 2 Tab 14 wykazuje dopuszczalne najniższe punktowe wartości, w rzeczywistości nakładanie się linii zapewnia wyższy standard, stąd ta rozbieżność. Ad 3 Wszystkie nowe wozy będą kupowane z klimatyzacją, jednak proces wymiany taboru sięga dalej niż do 2022. Ad 4 Takie podejście spowodowałoby skutecznie wymianę taboru. Rachunek | 1. uwzględniony częściowo. 2. wyjaśnione 3. uwzględniony częściowo. 4 odrzucony 5. uwzględniony 6. uwzględniony 7. uwzględniony 8. odrzucony 9. odrzucony 10. uwzględniony 11. odrzucony 12. uwzględniony 13. uwzględniony 14. uwzględniony 15. odrzucony 16. uwzględniony |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| | <p>5. Obowiązku przeprowadzania kompleksowych badań i szczegółowych badań popytu napełnień metodą wewnątrzpojazdową nie rzadziej niż co 6 lat.</p> <p>6. Obowiązku przedstawienia zmian przebiegu linii stałych komunikacji miejskiej minimum miesiąc przed ich wprowadzeniem wraz z akcją informacyjną wśród mieszkańców, w przypadku gdy zmiana trasy będzie trwała dłużej niż 14 dni.</p> <p>7. Ponowne uzupełnienie tabeli 3 prawidłowymi wartościami i przesłanie jej (wraz z metodologią) do konsultacji do zainteresowanych stowarzyszeń, celem konsultacji.</p> <p>8. Budowę tramwaju na Jagodno w perspektywie do 2022 roku, przed rozpoczęciem przebudowy ulicy Buforowej.</p> <p>9. Budowę tramwaju przez Ołtaszyn aż do wysokości Wysokiej wraz z budową parkingu P+R.</p> <p>10. Udział taboru niskopodłogowego/niskowejściowego autobusowego (tabela 11) -100% w każdym przypadku.</p> <p>11. W tabeli 12 zmiana standardów autobusowych na tramwajowe.</p> <p>12. Obrazek pod tabelą 13 należy powiększyć do rozmiaru A4, jest on obecnie nieczytelny.</p> <p>13. Zamieszczenie rysunku 1 o wielkości A4, obecny jest nieczytelny.</p> <p>14. Zamieszczenie powiększenia rysunku 1 pokazującego miasto Wrocław.</p> <p>15. Zmianę opisów WTAT na niesugerujące, że jest to nowy typ trakcji, podczas gdy jest to wydzielona trasa autobusowo-tramwajowa, od lat obecna we Wrocławiu (np. Oś Grunwaldzka).</p> <p>16. Zmianę statusu zadania "Budowa wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej łączącej osiedle Nowy Dwór z Centrum Wrocławia" na flagowe.</p> <p>17. Poprawienie błędów na wykresie 6.</p> <p>18. W tabeli 19 nie powinny być główne przystanki na trasie, tylko wszystkie przystanki na trasie.</p> <p>19. Zamieszczenie w planie rysunku z planowaną siecią WTAT, nie mniejszego niż A4.</p> | | <p>ekonomiczny wskazuje na zasadność kupowania taboru częściowo niskopodłogowego.</p> <p>Ad 5 Planowane są analizy doroczne, w zakresie aktualizowania na bieżąco modeli sieci, poza tym co dwa do czterech lat zaplanowane są badania i oceny przejściowe, mające na celu dostosowywanie modelu komunikacji do przebudów układu miejskiego i idących za tym zmian w ruchliwości mieszkańców. Standardowe KBR planowane są co 5 lat publicznym a jedynie kompleksowe, pogłębione badania oraz badanie opinii społecznej zaplanowane są co drugi taki cykl - co 10 lat.</p> <p>Ad 6 Operacyjne zmiany w układzie linii są uprzednio konsultowane z Radami Osiedli - jednostkami pomocniczymi Gminy i jest to standardowa procedura znacznie wcześniej niż 1 miesiąc przed. Informacja do mediów jest również podawana z odpowiednim wyprzedzeniem. Wniosek wypełniony</p> <p>Ad 7 Tabela została ponownie zweryfikowana i przekazana wraz z całością dokumentu do dalszych prac w Radzie Miejskiej Wrocławia. Uwaga uwzględniona</p> <p>Ad 8 Przebudowa Buforowej odpowie na pilne potrzeby tego rejonu, zwiększy bezpieczeństwo i zapewni powstanie nowych przystanków autobusowych, nie może być odsuwana w czasie. Budowa linii tramwajowej zaplanowana jest w pierwszej kolejności po 2022, wraz z rozwojem powstającego osiedla. Uwaga odrzucona</p> <p>Ad 9 Planowana jest linia doprowadzająca tramwaj do Osiedla Ołtaszyn. Przeprowadzenie linii przez osiedle nie jest</p> | <p>17. uwzględniony</p> <p>18. uwzględniony</p> <p>19. odrzucony</p> |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| | | | <p>obecnie planowane m.in. z uwagi na brak rezerwy terenowej. Uwaga odrzucona</p> <p>Ad 10 Tabela poprawiona, Uwaga przyjęta</p> <p>Ad 11 Uwaga bezpodstawna. W kursowaniu autobusów występują większe nieregularności w ruchu niż tramwajów. Wynika to z faktu, że autobusy przeważnie poruszają się w potoku ogółu pojazdów, a tramwaje - zazwyczaj na wydzielonych torowiskach. Większa nieregularność oznacza większe różnicowanie napełnień poszczególnych pojazdów. Często po autobusie z dużym napełnieniem podąża następny ze stosunkowo małym napełnieniem. Zaostrenie dla autobusów standardów (do poziomu jak dla tramwajów) wymagałoby zwiększenia podaży autobusów, tak aby łagodzić sytuacje z dużymi napełnieniami. Tym samym autobus dużo mniej napełniony oferowałby znaczną nadpodaż miejsc, co byłoby nieracjonalne. Wniosek odrzucony</p> <p>Ad 12 Podział na strefy ma charakter poglądowy, orientacyjny i skala obecnego rysunku w pełni jest wystarczająca, niemniej obrazek zostanie możliwie maksymalnie powiększony - do szerokości kartki. Wniosek przyjęty</p> <p>Ad 13 Rysunek 1 w dużej rozdzielczości jest dostępny jako plik pdf, jednak w tekście będzie powiększony proporcjonalnie do możliwości szerokości tekstu. Wniosek przyjęty</p> <p>Ad 14 Rysunek 1 w dużej rozdzielczości jest dostępny jako plik pdf, jednak w tekście będzie powiększony proporcjonalnie do możliwości szerokości tekstu. Wniosek przyjęty</p> | |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| | | | <p>Ad 15 WTAT nie będzie zwykłym pasem busowo tramwajowym, jak przytoczona oś Grunwaldzka, która od strefy pieszej jest po obu stronach oddzielona dwupasowymi jezdniami, lecz będzie to łatwo dostępny, szybki ciąg komunikacyjny, wyłącznie dla tramwajów i autobusów, otoczony chodnikami i zielenią z ułatwionym dostępem do przystanków. Jezdnia dla samochodów będzie za pasem zieleni i jedynie po jednej stronie WTAT a odcinkami WTAT prowadzony będzie całkiem osobno, z uwagi na topografię, napotkane wiadukty itp. Ruch będzie się odbywał ze specjalnym uprzywilejowaniem względem ruchu poprzecznego. Odrzucone</p> <p>Ad 16 W obecnej wersji jest to skorygowane, trasa na Nowy Dwór jest przedsięwzięciem flagowym. Wniosek przyjęty</p> <p>Ad 17 Skorygowano błędy edytorskie na wykresie 6. Wniosek przyjęty</p> <p>Ad 18 Skorygowano tabelę 19. Wniosek Przyjęty</p> <p>Ad 19 Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). WTAT jest obecnie w fazie studialno-koncepcyjnej i odpowiednia dokumentacja zostanie dopiero wytworzona w ramach prac komórek merytorycznych (m.in. Zespołu ds. Rozwoju Transportu Szynowego UM). Odrzucony</p> | |
| 94 | Nowa linia autobusowa od pętli tramwajowej Biskupin do pętli Sępólno, następnie przez osiedle Olimpia Port do pętli tramwajowej Kowale przez ul. Działdowską i | Osiedla Strachocin - | Wniosek nie ma podstaw realnego zapotrzebowania. Nie jest planowane | Wniosek częściowo przyjęty |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | Kwidzyńską a następnie do pętli Kromera (alternatywnie jako linia okólna kursująca od skrzyżowania ul Kwidzyńskiej i Kochanowskiego ul. Kochanowskiego do ul. Moniuszki a następnie dalej w kierunku pętli Sępólno i Biskupin) Pozwoli to połączyć wszystkie pętle tramwajowe w naszym rejonie usprawniając zdecydowanie komunikację dla naszych osiedli - postulat był składany do WTR, póki co jednak bez konkretnej odpowiedzi. | Swojczyce – Wojnów | budowanie poprzecznej, obwodowej trasy tramwajowej łączącej istniejące pętle tramwajowe. Natomiast planowane są przedłużenia tras tramwajowych do nowych osiedli. | |
| 95 | Powinna w ramach Planu Transportowego powstać mapa z zaznaczonymi największymi deficytami transportowymi na trasach: osiedle - centrum miasta, osiedle - największe punkty przesiadkowe w okolicy, osiedle - największe punkty handlowo-usługowe w okolicy, osiedle - największe parki i tereny zielone w okolicy. I tak dla każdego z osiedli lub części osiedli, gdy są one rozległe. Oprócz deficytu także oznaczenia poziomu oceny danych połączeń np. w skali 5-stopniowej. Ta mapa byłaby źródłem cennych informacji przy planowaniu usprawniania systemu transportu. | | Brak uzasadnienia dla powstania takiej mapy. | Uwaga odrzucona |
| 96 | Uruchomienie nowej linii autobusowej w relacji Swojczyce/Wojnów – Księża Małe/Tarnogaj przez Wschodnią Obwodnicę Wrocławia i Radwanice. Pozwoli to ominąć całe centrum miasta wielu osobom unikając tym samym regularnie zakorkowanych rejonów miasta. | Osiedla Strachocin - Swojczyce – Wojnów | Wniosek dotyczy działań operacyjnych. | Uwaga przekazana do analizy w ramach działań operacyjnych |
| 97 | Należy utworzyć usługę, która by łączyła zalety systemów typu iMPK, tablice wyświetlające czas przyjazdu pojazdu oraz jakdojade.pl tak by dokładność planowania tras była jak najbliższa realnemu przejazdowi. Dodatkowo na przystankach wyposażonych w automaty biletowe, obok powinny powstać automaty, które umożliwiają skorzystanie z tych aplikacji: iMPK, jakdojade.pl oraz nowej usługi, która powinna powstać z połączenia zalet obu powyższych. To skróci potencjalnie czasy przejazdu komunikacją i przez to powinno zachęcić więcej osób do korzystania z niej. Dodatkowo system dobrze byłoby zintegrować z systemem roweru miejskiego oraz rozkładem jazdy autobusów i pociągów podmiejskich i dalekobieżnych, tak by aplikacja potrafiła zintegrować wszystko i w zależności od preferencji użytkownika, uwzględniać je lub nie. | | Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). | Uwaga przekazana do jednostki merytorycznej (CUI i ZDiUM) |
| 98 | W załączniku został przedstawiony szereg uwag odnośnie Planu Transportowego. upload_dir_34332-reef-4343-sss/43_2287_586.pdf | | Postulat 1 wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). - przekazany do jednostki merytorycznej. Postulat 2 Prace analityczne i | 1 przekazany 2 odrzucony 3 odrzucony 4 odrzucony 5 odrzucony 6 uwzględniony 7 odrzucony 8 odrzucony |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| | | | <p>przygotowawcze w tym kierunku są od lat nakreślone w studium i innych dokumentach strategicznych i obecnych projektach ZIT. Wniosek odrzucony</p> <p>Postulat 3 Postulat nierealny do realizacji, w praktyce nie stosuje się wiązania tak dużych projektów inwestycyjnych w jeden.</p> <p>Zarządzanie poszczególnymi projektami daje możliwość efektywnej kontroli inwestycji. Uwaga odrzucona</p> <p>Postulat 4 Propozycja przeznaczenia 3 mld zł na zakupy i inwestycje w transport publiczny zapewne całkowicie zmieniłaby obraz miasta, jednak plan musi opierać się na realnie osiągalnych celach, te zadania można traktować jako kierunki rozwoju w kolejnej perspektywie. Uwaga odrzucona</p> <p>Postulat 5 Jakkolwiek zasadny, wykracza poza kompetencje PT. Stworzenie związku metropolitalnego jest zadaniem na najbliższe lata jednak nie poprzez uchwalenie Planu Transportowego. Na obecnym etapie Plan nie może zakładać wpływów z tego tytułu. Uwaga odrzucona</p> <p>Postulat 6 Uwaga uwzględniona</p> <p>Postulat 7 Kierunek rozwoju przyjęty, jednak do 2022 nierealny do osiągnięcia, w kolejnych latach tak. Uwaga odrzucona</p> <p>Postulat 8 Nie jest planowany, wykracza poza obowiązki przewoźnika. Uwaga</p> | |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|----|-------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| | | | <p>odrzucona</p> <p>Postulat 9 Przeprowadzony dialog techniczny MPK wspólnie z UM wykazał, że w najbliższych latach technologia autobusu elektrycznego nie będzie stanowić realnej konkurencyjnej oferty względem napędu tradycyjnego, jednak pozostaniemy nadal w nurcie intensywnego rozpoznawania nowych możliwości, ale bez uchwalania obecnie poziomu zakupów w tym zakresie.</p> <p>Postulat 10 Takie podejście spowolni skutecznie wymianę taboru. Rachunek ekonomiczny wskazuje na zasadność kupowania taboru częściowo niskopodłogowego. Uwaga odrzucona</p> <p>Postulat 11 Wniosek nie ma pokrycia w zapotrzebowaniu na transport, takie rozwiązanie stanowiłoby przejaw nadpodaży usług. Uwaga odrzucona</p> <p>Postulat 12 Uwaga przyjęta</p> <p>Postulat 13 to są maksymalne - czyli dopuszczalne najniższe warunki</p> <p>Postulat 14 Wszędzie tam, gdzie wystąpi jeszcze potrzeba wyposażania przystanków w wiatę będzie się to rozwijało, jednak założenie 100% z wiatą jest bezzasadne Uwaga odrzucona</p> <p>Postulat 15 Plan wskazuje na potrzebę rozwoju w tym zakresie ale szczegółowe rozlokowanie tych parkingów rowerowych wykracza poza zakres planu. Uwaga</p> | |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| | | | odrzucona Postulat 16 Wyjaśnione w kilku miejscach dokumentu | |
| 99 | W ramach wspierania transportu zbiorowego i innych narzędzi wspierających efektywność transportu miasto powinno promować usługi wspierające komunikację np. aplikacja BusLive, JakDojade.pl, E-Podróżnik.pl, Krycha, PHWD, itd. Np. poprzez plakaty w gablotach na głównych 20 punktach przesiadkowych w mieście, a na plakatach informacje o tych usługach i firmach. | | Wsparcie dla podmiotów komercyjnych poprzez ich reklamowanie nie może być zadaniem budżetu miejskiego. Ewentualne wsparcie polega na udostępnianiu informacji i dostosowaniu standardów danych do ich wymagań. | Wniosek odrzucony |
| 100 | Miasto powinno przeanalizować swoje dane dotyczące transportu i wybrać 50 najlepiej rokujących obszarów, które potencjalnie mogą być nie dość dobrze obsłużone komunikacją miejską. Te informacje miasto powinno przesłać do co najmniej 20 firm przewozowych w Polsce, najlepiej takich, które już prowadzą podobne usługi na Dolnym Śląsku lub w ościennych województwach, zachęcając do wejścia na wrocławski rynek i zaoferowania pasażerom, oferty przewozowej. To działanie w ramach deregulacji i demopolizacji rynku komunikacji zbiorowej w mieście. Miasto powinno następnie służyć wsparciem w rozpoczęciu świadczenia takich usług. | | W obecnych uwarunkowaniach prawnych wniosek niemożliwy do wdrożenia. | Uwaga odrzucona |
| 101 | Taksówki. Należy zweryfikować mapę postojów taksówek we Wrocławiu i zastanowić się w jakich innych lokalizacjach ich brakuje. Taksówki to ten element transportu, który jest bardziej efektywny pod kątem zmniejszania ilości samochodów i przestrzeni potrzebnej dla samochodów w mieście, dlatego warto go wspierać. Informacje o numerach telefonów do taksówek, powinny być umieszczane na przystankach, gdzie jeżdżą co najmniej 4 linie, w ramach promocji tego typu transportu, zamiast posiadania własnych samochodów. Taksówki są sprzymierzeńcem w walce z korkami. Dodatkowo hybrydowe lub elektryczne taksówki, te firmy, które mają ich procentowo najwięcej powinny być na szczycie listy z ewentualnością do zniżek od miasta - do rozważenia jakich. | | Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). | Uwaga przekazana do działań operacyjnych |
| 102 | Strategia dla Wrocławia 2020 s.38 "Demonopolizacja komunikacji publicznej. Dopuszczenie konkurujących przewoźników przy zachowaniu kontroli nad siecią transportową." To bardzo ważny kierunek. Miasto powinno umożliwić prywatnym przewoźnikom, tworzenie linii miejskich i podmiejskich, dotując jest w sposób analogiczny jak dotowane są przejazdy MPK lub w stopniu bardzo bliskim temu dotowaniu. Otwarcie rynku umożliwi bardziej efektywne, otwarte i kreatywne | | W obecnych uwarunkowaniach prawnych wniosek niemożliwy do wdrożenia. | Uwaga odrzucona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| | tworzenie oferty transportowej dla Wrocławian. To kluczowe, bo MPK finansowo od lat dobrze nie funkcjonuje i boryka się z finansowymi barierami rozwoju sieci komunikacji zbiorowej. | | | |
| 103 | Strategia dla Wrocławia 2020 s.37 - Wymiar aglomeracyjny "konieczności powstania spójnego bytu aglomeracyjnego" " musi powstać system naczyń połączonych, w którym koszty i korzyści obu stron będą się lepiej bilansować; w przeciwnym razie rozwijające się naruszenia równowagi doprowadzą do poważnego i wyniszczającego konfliktu" To wymaga jeszcze pracy. Komunikacja na styku Wrocławia i gmin ościennych w wielu przypadkach mocno kuleje, jak np. ze Smolcem, przez to te miejscowości pełniące funkcjonalnie często rolę 'sypialni' Wrocławia, generują spore natężenie indywidualnego ruchu samochodowego, co się źle odbija na transporcie w mieście. Należy zintensyfikować współpracę między gminami i współfinansować bardziej rozbudowaną sieć połączeń autobusowych, które dowozić będą do obwodowych centrów przesiadkowych. | | Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). Niemniej działania w kierunku aglomeracyjnego integrowania transportu są podejmowane. | Uwaga przekazana do działań operacyjnych |
| 104 | Z uwagi na liczne uwagi i niejasności, proces konsultacji Planu Transportowego powinien ulec wydłużeniu, wraz z kolejną turą odpowiedzi na zgłoszone postulaty i ze spotkaniem informacyjnym. Do tego kwestia kolei aglomeracyjnej powinna zostać uwzględniona. | | Kwestia kolei aglomeracyjnej została w kilku miejscach Planu wyjaśniona a już I tura konsultacji wykazała z każdym kolejnym spotkaniem słabnące zainteresowanie uczestnictwem. Obecna tura jest już drugim cyklem spotkań a łączny czas napływania uwag wyniósł 9 miesięcy. | Uwaga odrzucona |
| 105 | Podczas II spotkania w ramach konsultacji padła obietnica ze strony organizatorów konsultacji by robić warsztaty, które mają być na etapie prekoncepcji inwestycji transportowych we Wrocławiu. Powinno to zostać zawarte w Planie Transportowym wraz z uwzględnieniem sugestii by wspólne inwestycje także w gminach z aglomeracji także uwzględniały takie warsztaty. | | Odpowiednie zapisy ujęto w dokumencie | Uwaga uwzględniona |
| 106 | Informacje o jakich Pan Jan który koordynuje powstawanie Planu Transportowego mówił o tym, że zgodnie z badaniami żaden z autobusów w godzinach szczytu nie miał nawet 30% napełnienia zdaje się być nierealnym, znając realia komunikacji wrocławskiej, w praktyce. Te dane powinny zostać zweryfikowane. Możliwe, że to było spowodowane mierzaniem wypełnienia od pętli do pętli przez całą trasę, ale wtedy to jest niewłaściwa dana, bo właściwą powinno być wypełnienie w tych miejscach trasy, gdzie jest ono największe, by stwierdzić czy wszyscy chcący jechać, mogli zabrać się pojazdem. | | Wartości zostały zweryfikowane | Uwaga wyjaśniona |
| 107 | W ramach Planu Transportowego powinna powstać 'mapa drogowa', opis procesu docelowego dojścia do utworzenia kolei miejskiej i/lub aglomeracyjnej. Kolej aglomeracyjna jest wymieniona w dużej liczbie dokumentów, na jakie powołuje się Plan Transportowy, a mimo to omija on ten temat, niesłusznie. To, że kwestia | | Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju | Uwaga przekazana do działań operacyjnych |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| | powstania kolei nie zależy tylko o gminy Wrocław, nie oznacza, że nic nie można zrobić. Można ustalić cele, priorytety, proponowaną kolejność zadań, horyzont czasowy dla nich, sugerowany przebieg i sposób funkcjonowania kolei, które to będą podlegały później modyfikacjom w rozmowach z PKP, Urzędem Marszałkowskim czy ościennymi gminami, ale podobnie jak w przypadku tramwaju na Psie Pole, można wskazać część z sugestii już teraz, zamiast unikać tematu. | | publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). Tworzenie kolei aglomeracyjnej jest procesem znacznie wykraczającym poza kompetencje samej Gminy i ten proces się rozpoczął, jest o tym mowa w dokumencie. | |
| 108 | Wydłużenie sezonu roweru miejskiego we Wrocławiu, by trwał miesiąc dłużej niż obecnie i zaczynał się miesiąc wcześniej niż obecnie. | | Uwaga wykracza poza zakres PT określony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. Nr 117, poz. 684). | Uwaga przekazana do działań operacyjnych |
| 109 | Od wielu lat były przez mieszkańców postulowane 3 sposoby tramwajowego skomunikowania obszaru Swojczyce-Strachocin-Wojnów (przedłużenie linii 1/10 , 6/11 lub 9/17 - w wariantach maksymalnych z połączeniem "6" z "17" na wspólnej pętli). Obecnie miasto odkłada historycznie zasadne przeprowadzenie nowego mostu z Bartoszowic (na pierwszym etapie konsultacji przypomnianego we wniosku Rady Osiedla Biskupin-itd.), deklarując rozwiązanie komunikujące linię tramwajową z linią kolejową 292. Ostatecznie zostało wpisane w Plan Transportowy wydłużenie linii z Sępolna do stacji kolejowej Swojczyce, gdyż takie przedsięwzięcie znalazło się jako priorytetowe w ogłoszonym przed miesiącem Wrocławskim Planie Tramwajowym. Jednak W.P.T. ma być wg władz miejskich "poddany dyskusji", a w prezentacji W.P.T. stwierdza się "Kierunki rozwoju sieci będą zapisane w Planie Transportowym (...) oraz wkomponowane w Studium uwarunkowań (...) zagospodarowania przestrzennego." Zatem przepisywanie tak precyzyjnie opisanego skomunikowania do Planu Transportowego czyni bezzasadną jakąkolwiek dalszą dyskusję na ten temat. Chyba, że tej specyficznej rekurencji użyto właśnie celowo, dla uzyskania argumentu w pozorowanych konsultacjach społecznych, aby to właśnie rozwiązanie uznać za właściwe, bo już przecież zapisane. Nagłe przystąpienie do sporządzania MPZP nr 615 dla centralnego obszaru Swojca potwierdza takie przypuszczenia. Ponadto stale nierozstrzygnięta jest optymalna lokalizacja przystanków dla szynobusu na linii 292, gdyż historycznie zlokalizowane, nieużywane stacje PKP nie odpowiadają dzisiejszym potrzebom. Dlatego w Planie Transportowym powinno zostać zapisane, że priorytetowym zamierzeniem będzie węzeł przesiadkowy dla linii kolejowej 292 i przedłużonego torowiska linii 9 lub 6, w zależności od wyniku dogłębnych analiz efektów/kosztów oraz szerokich, uczciwych konsultacji społecznych. | strona 11 (tekst) strony 120, 121 (mapy) | Plan Transportowy przyjął zadanie wskazane w Programie Tramwajowym dotyczące połączenia do Swojczyc jako zadanie na które w budżecie miasta znajdują się środki. Proces analityczno studialny wykaże kolejne niezbędne kroki. | Uwaga wyjaśniona |

| Lp | Treść uwagi | Dotyczy | Wyjaśnienia co do meritum | Stanowisko |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 110 | W zakresie inwestycji w nowe linie tramwajowe (projekty flagowe, priorytetowe) zabrakło zapisów odnośnie realizacji w tych częściach miasta, gdzie z racji układu drogowego nie ma możliwości np. wydzielenia buspasa a obecna infrastruktura ogranicza przepustowość np. Klecina z jednym torem. Jednocześnie dzielnica jest gęsto zabudowana, powstają nowe osiedla. Koszt realizacji inwestycji nie byłby duży-okolo 10-15 mln zł, jest większość infrastruktury a można niewielkimi nakładami mocno poprawić sytuację, przedłużyć kursowanie jednej z linii z pętli Krzyki np. 6,7. Brak również połączenia tramwajowego na Psie Pole-najbardziej oddaloną dzielnicę czy Stabłowice. | | Wydzielanie buspasów jest zadaniem operacyjnym WIM i WTR, Przekazano do dalszych działań. | Wniosek przekazany do działań operacyjnych |

6. PODSUMOWANIE KONSULTACJI



Kluczowe wątki podniesione w trakcie konsultacji.

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

Plan transportowy jest dokumentem specyficznym, nowym w praktyce zarządzania miastem stąd wiele 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.

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 o lepsze konsultowanie 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 dyskusyjne 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). *Ogłoszono Wrocławski Program Tramwajowy.*
- Krytykowano wiele zapisów WPI, głównie za zbyt mało promujący transport publiczny a bardziej „samochodowy – 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 (zaostrzenia) 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*
- Domagano się ograniczenia 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 Plan Transportowy obejmuje jedynie inwestycje w sieć drogową 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 realizacje 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 takiej 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. 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 i alternatywnych źródeł napędu.

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

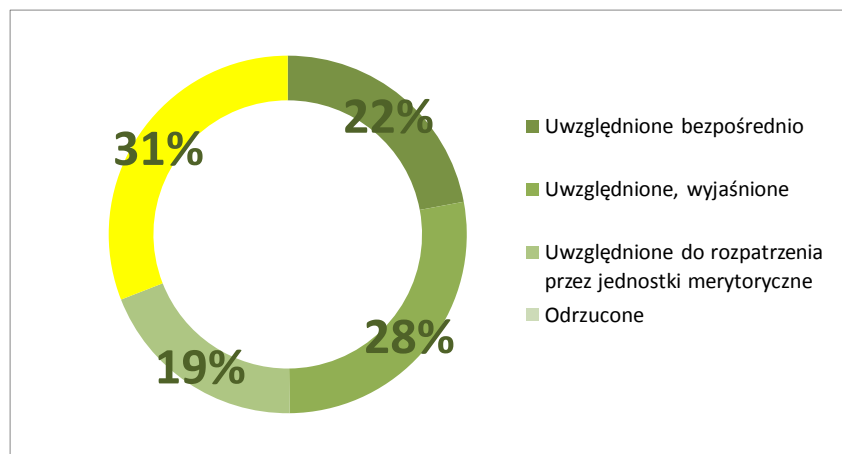
1. Pomimo wzrostu oferty przewozów tramwajowych w wyniku nowych inwestycji tramwajowych oczekuje się utrzymania lub zwiększenia wielkości pracy przewozowej w trakcji autobusowej, z wzrostem usług głównie w terenach peryferyjnych z nowymi osiedlami mieszkaniowymi. Należy przeanalizować skutki zmian dla 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 uzasadnienia 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 przyszłości należy dążyć do podobnego konsultowania innych dokumentów, które takie konfliktowe sytuacje minimalizowałyby i sprowadzały do dyskusji o uwarunkowaniach, celach i mechanizmach podejmowania decyzji, w miejsce częstego „słowo przeciw słowu”.*

STATYSTYKA KONSULTACJI

Zestawienie ilości uwag w poszczególnych etapach konsultacji i ich wpływ na kształt dokumentu:

| | Liczba wszystkich wniosków i uwag, | Uwzględnione | | | Odrzucone |
|--------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------|
| | | Uwzględnione bezpośrednio poprzez wpływ na Plan | Wyjaśnione, w jaki sposób dany temat jest ujęty | Przekazane do dalszego procedowania przez jednostki merytoryczne | |
| I tura | 434 | 89 | 134 | 70 | 141 |
| II tura | 164 | 43 | 32 | 45 | 44 |
| RAZEM | 598 | 22% | 28% | 19% | 31% |



7. PLAN TRANSPORTOWY – PROJEKT UCHWAŁY



Opinie i uwagi mieszkańców, urzędów gmin ościennych, organizacji pozarządowych, rad osiedli oraz instytucji wyrażone podczas dwóch tur konsultacji, wpłynęły na kształt dokumentu Planu Transportowego. Poniższe linki odsyłają do przedmiotowego pakietu projektu uchwały złożonej w Radzie Miejskiej Wrocławia, w której Plan Transportowy jest jej załącznikiem.

O ostatecznym kształcie dokumentu i o tym, czy zostanie przyjęty i stanie się obowiązującym prawem, zadecyduje Rada Miejska Wrocławia.

BIP UM Wrocławia – Rada Miejska – Sesje Rady - Sesja Rady Miejskiej Wrocławia nr XXXII dnia 24 listopada 2016 r., godz. 12:00

<http://bip.um.wroc.pl/artukul/416/24327/sesja-rady-miejskiej-wroclawia-nr-xxxii-dnia-24-listopada-2016-r-godz-12-00>

28. "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia na lata 2016-2022" – druk nr 743/16

I czytanie

- wnioskodawca - Prezydent Wrocławia - Rafał Dutkiewicz
- referuje – Zastępca Dyrektora Wydziału Transportu – Błażej Trzciniowicz
- opiniują - Kluby radnych, Komisja Statutowa,

Komisja Komunikacji i Ochrony Środowiska, Komisja Budżetu i Finansów, Komisja Infrastruktury Komunalnej i Gospodarki, Komisja Rozwoju Przestrzennego i Architektury

- komisja odpowiedzialna - Komisja Komunikacji i Ochrony Środowiska

Projekt uchwały

Uzasadnienie

Załącznik

Projekt uchwały:

http://bip.um.wroc.pl/uploads/files/Sesje_porzadki/743-16.pdf

Projekt

z dnia 3 listopada 2016 r.
Zatwierdzony przez

**UCHWAŁA
RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA
w sprawie "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia na lata
2016-2022".**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 2016 r., poz. 446 i 1579) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2015, poz. 1440, 1753, 1890 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 1342) Rada Miejska Wrocławia uchwala, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia na lata 2016 - 2022”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Wrocławia.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

Uzasadnienie do projektu uchwały:

http://bip.um.wroc.pl/uploads/files/Sesje_porzadki/743-16%20uzasadnienie.pdf

Uzasadnienie

do uchwały Nr/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia
w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia na lata 2016-2022.

Opracowanie planu transportowego jest zadaniem wynikającym z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13). Do zadań własnych Gminy Wrocław, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym — art. 8 w/w ustawy.

Jest on ustawowym instrumentem służącym do zaplanowania publicznego transportu zbiorowego. Planowanie to musi się odbywać zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju, z zachowaniem oczekiwań społecznych zgłoszonych podczas konsultacji społecznych i jednoczesnym promowaniem rozwiązań ekologicznych oraz podniesieniem efektywności usług, aby transport zbiorowy stał się alternatywą dla indywidualnego.

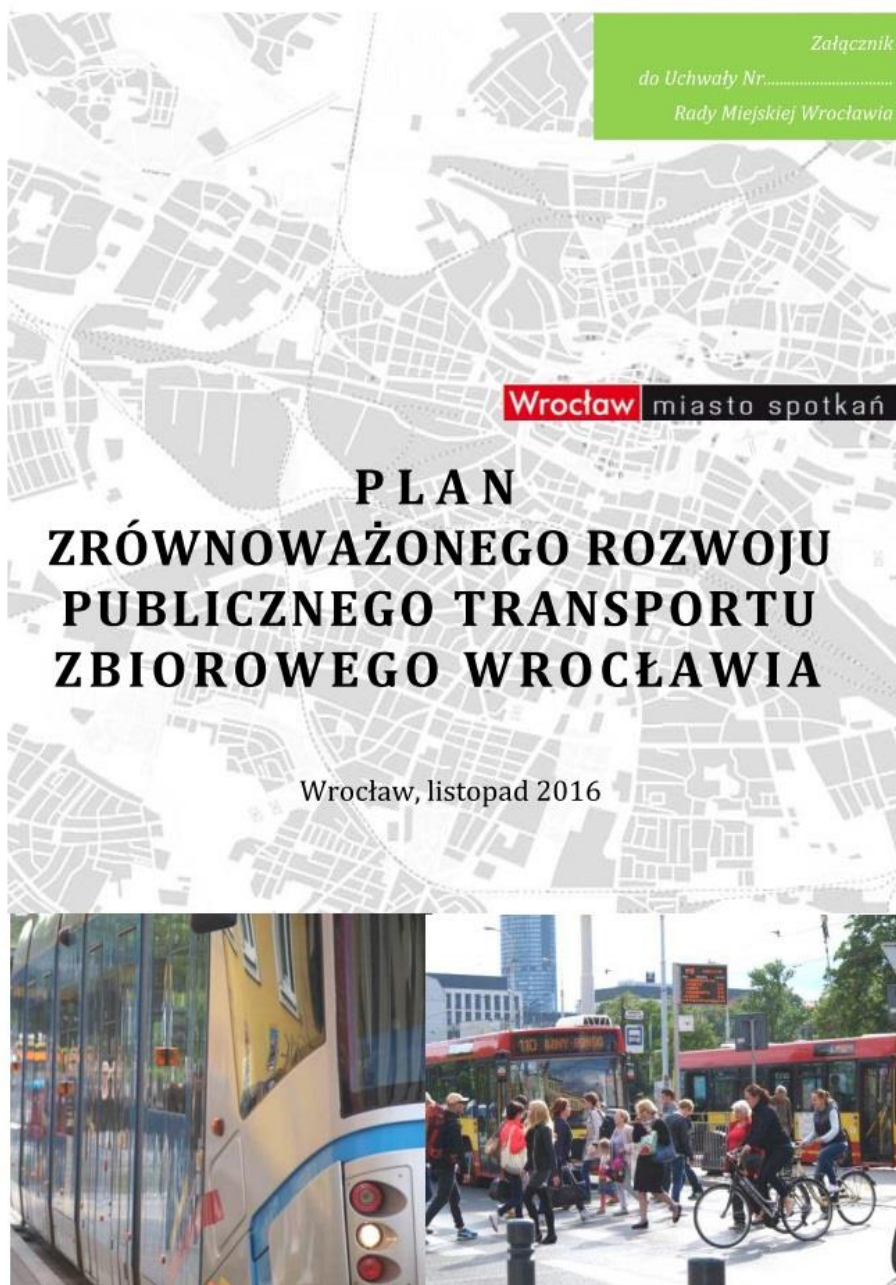
Podstawą do planowania rozwoju jest gruntowna analiza takich zagadnień jak: podział miasta na obszary i strefy komunikacyjne, sieć komunikacyjna i korytarze transportowe, sytuacja demograficzna miasta i jej trendy, lokalizacja generatorów ruchu, podaż i popyt na usługi przewozowe, stosowane taryfy przewozowe, wskaźniki motoryzacji oraz historyczne dane ujmujące potoki pasażerskie we Wrocławiu na analizowanych korytarzach.

Projekt planu transportowego jest dokumentem zawierającym wskazania kierunków rozwoju szczególnie sieci tramwajowej i węzłów intermodalnych, do których mieszkańcy ustosunkowali się podczas konsultacji społecznych. Celem jest zachęcanie Wrocławian do korzystania z transportu zbiorowego jako atrakcyjniejszego niż indywidualny. Aby to osiągnąć można stosować różne rozwiązania. Niezależni eksperci oprócz podnoszenia standardu transportu publicznego, a także uczynienia go bardziej dostępnym i punktualnym proponują m.in.

- dalsze zwiększanie priorytetów dla transportu zbiorowego w programach sygnalizacyjnych,
- dalsze poszerzanie przestrzeni pieszej w centrum w miejsce parkingów,
- limitowanie liczby miejsc parkingowych w przeciążonych obszarach.
- dalsze zwiększanie przestrzeni dla transportu zbiorowego, rowerowego oraz pieszych kosztem transportu indywidualnego,

Mimo, iż operacyjny horyzont dokumentu określony jest na rok 2022 to w Planie ujęto również kierunki długofalowego rozwoju sieci tramwajowej. Ogłoszony przez Prezydenta we wrześniu br. Wrocławski Program Tramwajowy został włączony do Planu Transportowego w zakresie kilku kluczowych inwestycji w sieć tramwajową.

Planowany jest wzrost standardów jakości wykonywanych usług przewozowych, zwiększanie dostępności tych usług szczególnie osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez prowadzenie sukcesywnej wymiany taboru na pojazdy niskoemisyjne, wygodne i klimatyzowane. Organizując transport zbiorowy odpowiadamy na realne postulaty przewozowe zgłaszane przez pasażerów.



Opracowanie raportu:

Wydział Transportu UM Wrocławia

Biuro ds. Partycypacji Społecznej UM Wrocławia



Wrocław, listopad 2016

