

| Lp. | Wnioskujący       | Forma wniesienia uwagi    | Numer rozdziału/podrozdziału i tytuł naukowy                            | Strona                 | Treść uwagi   | Uzasadnienie  | Status uwagi  | Uzasadnienie  |
|-----|-------------------|---------------------------|---|------------------------|---|---|---|---|
| 1   | Miasto Olawa      | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju - Miasto Olawa                                   | -                      | Budowa drogi krajowej nr 94 w nowym korcie w układzie dwujezdniowym. Prosimy o wyrosowanie planowanego przebiegu drogi.   | -   | Uwaga nieuwzględniona   | Wyrosowanie drogi krajowej 94 jest niegodne z ideą SUMP ponieważ doprowadzi to do utworzenia nowych wlotów do Wrocławia, które spowodują wzrost liczby aut wjeżdżających do miasta. Na kierunku z Siechnic i Długoleki nacisk położony jest na połączenia kolejowe. Drogi tylko o charakterze obwodnicowym wpuszczają się w SUMP i to te oddziałujące tereny mieszkaniowe, przez które obecnie przebiega tranzyt.   |
| 2   | Miasto Olawa      | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju  | -                      | Prosimy oświadczyć o wyrosowanie na mapach innych gmin na kierunku Olawa-Wrocław priorytetowych dróg, które w pierwszej kolejności powinny zostać przebudowane lub zmodernizowane np. modernizacja drogi WOW przez Bilanowice, Trešno do Wrocławia (duża część korzysta również z tej drogi). Przebudowa ul. Molskiego we Wrocławiu i połączenie z WOW  | -   | Uwaga nieuwzględniona   | Wyrosowanie dróg na odcinku Olawa-Wrocław jest niegodne z ideą SUMP ponieważ doprowadzi to do utworzenia nowych wlotów do Wrocławia, które spowodują wzrost liczby aut wjeżdżających do miasta. Drogi tylko o charakterze obwodnicowym wpuszczają się w SUMP i to te oddziałujące tereny mieszkaniowe, przez które obecnie przebiega tranzyt.   |
| 3   | Gmina Trezbnica   | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju - Gmina Trezbnica                                | -                      | chciałbym zwrócić uwagę na konieczność zmian w załączniku graficznym przedstawiającym Mapę Rekomendacji Kierunków Rozwoju dla Gminy Trezbnica – proszę uwzględnić również miejscowości Machnice, która stanowi część Gminy Trezbnica a na mapie znajduje się poza obszarem rekomendacji. Połączenie rowerowe, jakie gmina planuje stworzyć z miejscowości Brochów (dzielnica Gminy Trezbnica) jest bardzo ważne dla mieszkańców Trezbnicy i sąsiednich miejscowości, gdyż droga rowerowa będzie stanowiła alternatywę dojazd do stacji kolejowej w Brochomiu i dojazd do Trezbnicy lub w kierunku Włocławka   | -   | Uwaga nieuwzględniona   | Miejscowość Machnice stanowi część Gminy Włocławka a nie Trezbnica.   |
| 4   | Gmina Siechnice   | Formularz zgłaszania uwag | Standardy bezpieczeństwa dróg, w tym zero i czarne punkty. Rekomendacje | 72                     | Miasta satelickie: poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych. Ring i poprawa jakości nawierzchni dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych.   | Przez szereg gmin przebiegają drogi krajowe, które w celu podniesienia standardu bezpieczeństwa wymagają poprawy jakości  | Uwaga uwzględniona  | -   |
| 5   | Gmina Siechnice   | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju Gminy Siechnice                                  | -                      | legenda: powtórzona budowa/modernizacja pozostałych odcinków autostrady/dróg ekspresyjnych  | -   | Uwaga uwzględniona  | -   |
| 6   | Gmina Siechnice   | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju Gminy Siechnice                                  | -                      | istniejące rowerowe Cyklostrady: na terenie Gminy Siechnice Cyklostrada jest PLANOWA  | -   | Uwaga nieuwzględniona   | W miejscu potencjalnego przebiegu Cyklostrady na ODM wyrosowany jest fragment ciągu dla rowerów. Na tej podstawie ok. 1km Cyklostrady w gm. Siechnice został zliczony jako istniejący.  |
| 7   | Gmina Siechnice   | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju Gminy Siechnice                                  | -                      | Brak wyrosowanych dróg:<br>1. budowa/modernizacja priorytetowych odcinków dróg krajowych:<br>2. Budowa Trasy Krakowskiej jako alternatywnego wjazdu do Wrocławia<br>3. Budowa drogi krajowej nr 94 w nowym korcie w układzie dwujezdniowym<br>4. Budowa/modernizacja priorytetowych odcinków dróg wojewódzkich:<br>1. Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 395<br>2. Rozbudowa WOW do docelowego układu dwujezdniowego<br>5. Budowa/modernizacja priorytetowych odcinków innych dróg:<br>1. Modernizacja drogi od WOW przez Bilanowice, Trešno do Wrocławia<br>2. Przebudowa ul. Molskiego we Wrocławiu i połączenie z WOW  | Prosimy o wyrosowanie na priorytetowych dróg dla Aglomeracji Wrocławskiej, które w pierwszej kolejności powinny zostać przebudowane/zmodernizowane. Przygotowując PZM MOPW do realizacji celów strategicznych należy przyjąć kształtowanie spójnego systemu posuwającego komunikacyjnych regionu i zwiększanie dostępności komunikacyjnej do głównych odcinków ciałociowych poprzez modernizację i rozbudowę istniejącego układu dróg z dopuszczeniem zmian w ich przebiegu, zwłaszcza w przypadku odcinków oraz uwiązaniem dodatkowych lokalizacji węzłów drogowych z punktu widzenia mobilności mieszkańców MOPW zwaną z pracą lub nauką bardzo istotne jest skomunikowanie transportem publicznym gmin aglomeracji wrocławskiej z Wrocławiem jako głównym ośrodkiem generującym podaż miejsc pracy i nauki. Istotnym parametrem charakteryzującym infrastrukturę drogową jest obciążenie ruchem, które stale wzrasta na głównych trasach komunikacyjnych, czego efektem są zatrzaski komunikacyjne mające ogromny wpływ na funkcjonowanie komunikacji publicznej. Udoskonalenie infrastruktury drogowej przyczyni się do wyeliminowania wąskich gardeł oraz pozwoli na szybką i bezpieczną połączenie poszczególnych regionów we wskazanym obszarze.   | Uwaga uwzględniona  | Wyrosowanie drogi krajowej 94 jest niegodne z ideą SUMP ponieważ doprowadzi to do utworzenia nowych wlotów do Wrocławia, które spowodują wzrost liczby aut wjeżdżających do miasta. Na kierunku z Siechnic i Długoleki nacisk położony jest na połączenia kolejowe. Drogi tylko o charakterze obwodnicowym wpuszczają się w SUMP i to te oddziałujące tereny mieszkaniowe, przez które obecnie przebiega tranzyt.   |
| 8   | Gmina Siechnice   | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju Gminy Siechnice                                  | -                      | usuwanie proponowanych wariantów przebiegu linii kolej dużych prędkości   | Prosimy o usunięcie proponowanych wariantów przebiegu linii kolej dużych prędkości, gdyż Gmina Siechnice nie zgadza się na powyższą inwestycję na terenie gminy.  | Uwaga nieuwzględniona   | Warianty przebiegu linii kolej dużych prędkości powinny zostać uwzględnione na mapach, gdyż stanowią ważny czynnik wpływający na potencjalne możliwości rozwoju danej gminy.  |
| 9   | Gmina Siechnice   | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju Gminy Siechnice                                  | -                      | uwaga w załączniku graficznym nr 2  | -   | Uwaga nieuwzględniona   | je.   |
| 10  | Gmina Siechnice   | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju Gminy Siechnice                                  | -                      | modernizacja/rewalitacja linii kolejowej nr 132   | linia kolejowa nr 132 posiada bardzo wysoki priorytet w zakresie realizacji przewozów   | Uwaga uwzględniona  | -   |
| 11  | Mieszkaniec       | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju Gminy Wrocław                                    | -                      | Wnioskuje o ujęcie w planie wybudowania przystanku kolejowego Wrocław Obin (przy ul. Browarnej, po południowej stronie Mostów Warszawskich).  | Przy ul. Rychalskiej, Skolimskiego i Zakładowej znajduje się "odcięte" osiedle - otoczone rzeką i linią kolejową. Osiedle przesyła gwałtowny przyrost mieszkańców. Wjazd samochodami z osiedla istniejącymi wjazdami do ul. Jedności Narodowej lub Trezbnickiej w godzinach szczytu zajmuje nawet 40 minut (uchwilenia komunikacji autobusowej nie przewozi na rze oczekiwanych efektów, bo autobus (1 linia) stoi w korkach razem z samochodami. Sytuacja będzie się tylko pogarszać wraz z kolejnymi nowymi budynkami na osiedlu. Najrozsądniejszym rozwiązaniem alternatywnym dla transportu samochodowego jest wybudowanie przystanku kolejowego przy ul. Browarnej. Będzie to korzystne nie tylko dla kilkadziesiątych tysięcy mieszkańców "odciętego" osiedla, ale również mieszkańców okolicy "za torami", np. dużej nowej osiedla na terenie dawnego browaru Fast po drugiej stronie torów kolejowych. Inwestycja taka zachęci do korzystania z komunikacji zbiorowej zamiast samochodu przy poruszaniu się po mieście, będzie więc miała pozytywne efekty wykraczające poza bezpośrednie sąsiedztwo. Pozwoli również na szybką przemieszczanie się w kierunku zachodniej i południowej części Wrocławia. Uprzejmie proszę o nadmierne gestyjność przystanków w centrum miasta wskazując je:<br>1) celem wyeliminowania w centrum miast zwiększa zachętę do korzystania z kolei aglomeracyjnych (w gestyj zabudowa nie da się stworzyć dużych parkingów P&R, ludzie muszą mieć stację "within walking distance", szczególnie że w tym miejscu komunikacja autobusowa nie jest w stanie przejąć potężny ładunek ludzi do zastawienia w domu aut),<br>2) na terenie osiedla i w jego okolicy mieszka ok. 40.000 ludzi. Jest to wystarczający ładunek podostynny dla uzasadnienia inwestycji. To jest np. dwa razy więcej niż w całej gminie Kąty Wrocławskie.<br>3) znajdujący się ok. 1,5 km na zachód przy tej samej linii przystanek Wrocław Nadzdrze nie może spełnić funkcji uniwersalnego przystanku, bo jest POZA OŚCIEŻEM (jeżeli od niego dotrzeć trzeba się przedostać poza teren ograniczony linią kolejową, co nie rozwiązuje problemu. Dla potencjalnych użytkowników proponowanego przystanku spozna osiedla (ze wschodniej strony torów) odległość tego dworca jest jeszcze większa.<br>4) na "odciętych" osiedlach już funkcjonują i są planowane kolejne barowce, doabstakowane właśnie przy torach, lub pracownicy przysiadają (co najmniej w części - patrząc po rejestracjach aut) z terenów podmiejskich. Do proponowanego przystanku będą mieli kilkadziesiąt metrów, co jest realną zachętą do korzystania z przystanku. Wniosek jest zgodny ze Studium Zagospodarowania Przemysłowego Miasta Wrocławia. Studium przewiduje powstanie takiego przystanku.<br>Przystanek Wrocław Obin był również planowany przez samorząd wojewódzki kilka lat temu (patrz informacja z Gminy Wrocławskiej: <a href="https://gaetawroclawska.pl/wroclawskie-będzie-piec-nowych-stacji-kolejowych/#/93408309">https://gaetawroclawska.pl/wroclawskie-będzie-piec-nowych-stacji-kolejowych/#/93408309</a> ). | Uwaga uwzględniona  | Z uwagi na termin realizacji SUMP ujęcie przystanki wynikające z Programu Kolejowego (nawet rezerwowo). Kolejne stacje byłyby tylko planami, bez pokrycia w jakimkolwiek dokumencie. SUMP będzie ewoluował i w miarę pojawiania się nowych dokumentów można dokument uzupełniać. Ponadto należy pamiętać, że SUMP wskazuje na inwestycje w sposób kierunkowy, każda wskazana lokalizacja traktowana jest jako lokalizacja praktyczna. Lokalizacje wskazanych na mapach działów inwestycyjnych nie stanowią katalogu zamkniętego i mogą w przyszłości ulec zmianie i uzupełnieniu. |
| 12  | Mieszkaniec       | Formularz zgłaszania uwag | Mapa kierunków rozwoju Gminy Wrocław                                    | -                      | Wnioskuje o wybudowanie dużego parkingu P&R przy wejściu AOW Wrocław Zachód oraz stworzenie linii autobusowych łączących ten parking z centrum Wrocławia  | Olbrzymi potok samochodów wjeżdżających do Wrocławia przez węzeł Wrocław Zachód można częściowo ograniczyć tworząc tam parking P&R z możliwością szybkiego dojazdu do centrum miasta. Połączenie autobusowe lub w przyszłości - tramwajowe będzie atrakcyjne, jeżeli tylko będzie szybsze niż własne auto na tej trasie.<br>Realizacja wniosku w wersji podstawowej jest stosunkowo prosta - wystarczy zmieścić końcowy przystanek autobusu 125 na rondzie przy AOW.<br>Jednak biorąc pod uwagę olbrzymie korki jakie tworzą się na drodze 347 między AOW a granicą Wrocławia, konieczne jest zaplanowanie docelowo wydzielonego pasa ruchu dla komunikacji zbiorowej, co zagwarantuje jej atrakcyjność w stosunku do przemieszczania się własnym autem.<br>Olbrzymi potok samochodów wjeżdżających do Wrocławia przez węzeł Wrocław Zachód można częściowo ograniczyć tworząc tam parking P&R z możliwością szybkiego dojazdu do centrum miasta. Połączenie autobusowe lub w przyszłości - tramwajowe będzie atrakcyjne, jeżeli tylko będzie szybsze niż własne auto na tej trasie.<br>Realizacja wniosku w wersji podstawowej jest stosunkowo prosta - wystarczy zmieścić końcowy przystanek autobusu 125 na rondzie przy AOW.<br>Jednak biorąc pod uwagę olbrzymie korki jakie tworzą się na drodze 347 między AOW a granicą Wrocławia, konieczne jest zaplanowanie docelowo wydzielonego pasa ruchu dla komunikacji zbiorowej, co zagwarantuje jej atrakcyjność w stosunku do przemieszczania się własnym autem.  | Uwaga uwzględniona  | Parkingi P&R oraz B&R powinny być lokowane przede wszystkim w miejscach, w których istnieje połączenie szynowe (tramwaj, kolej). Ponadto należy pamiętać, że SUMP wskazuje na inwestycje w sposób kierunkowy, każda wskazana lokalizacja traktowana jest jako lokalizacja praktyczna. Lokalizacje wskazanych na mapach działów inwestycyjnych nie stanowią katalogu zamkniętego i mogą w przyszłości ulec zmianie i uzupełnieniu.   |
| 13  | Gmina Długoleka   | Formularz zgłaszania uwag | omendacji kierunków rozwoju gminy                                       | -                      | 1) Usunięcie parkingów dla rowerów w miejscowościach, przez które nie przebiega planowana siećka rowerowa (T. Bukowina, Bąków, Kępa, Krakowiany, Dąbrowa, Dobrosze Olszanka)<br>2) W przyszłościowym sporządzeniu na układ zaproponowanych na mapie planowanych ścieżek rowerowych wskazane jest połączenie ścieżki rowerowej miejscowości Łódźsko-Dobrosze Olszanki z siecią rowerową. Takie rozwiązanie zapewni ciągłość w odcinkach tych miejscowości.<br>3) Usunięcie ze wskazanej lokalizacji priorytetowego parkingu P&R w miejscowości Siechnice i pozostawienie lokalizacji wskazanej na mapie, do tej lokalizacji gmina dysponuje miejscem na zorganizowanie takich parkingów. Jednocześnie lokalizację tę proszę zaznaczyć na czerwono jako priorytetową. Jedno takie miejsce w miejscowości Łódźsko wyłącza się być w realizacji wyznaczając.<br>4) Zmiana na priorytetową lokalizację parkingów dla rowerów znajdującą się pomiędzy miejscowościami Łódźsko i Długoleka. Jest to inwestycja planowana do realizacji na etapie prowadzenia już do budowy sieci rowerowej.<br>5) Możliwość wyrosowania istniejącego z punktu widzenia całej aglomeracji, które powinny zostać zmodernizowane/rozbudowane. Jest to ważny element choćby w kontekście funkcjonowania miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej/tramwajowej.<br>6) Wskazanie możliwości rozbudowy WOW do docelowego układu dwujezdniowego, co przy stałym wzrastającym liczbie ludności obszaru wymaga się być niezbędną do zapewnienia płynności ruchu.<br>7) Cyklostrada na terenie gminy Długoleka jest zdaje się inwestycją planowaną - proszę o sprawdzenie, weryfikację oraz nanieśenie stosownych poprawek na mapie.<br>8) W miarę gromadzenia zastawienia na mapie bardziej kontrastujących poszczególnych odcinków liniowych. Ułatwi to czytanie mapy i nie pozostawia wątpliwości co do typu oznaczenia.<br>9) Mam nadzieję, że niektórych odcinków na mapie nie ma w legendzie, np. przyrzeczona zielona linia między Siechnicami i Pleszewem, czy też granic zielona linia biegnąca przez Ramonów-Pleszewice-Siechnice oraz Różnica-Pleszewice-Rabka. Linia i stacja koloru czerwonego zielonego nie widzę w legendzie. Proszę o weryfikację wszystkich użytych oznaczeń.<br>10) Co ograniczają planowane punktowe inwestycje drogowe? Może na mapie warto byłoby również wskazać, o jakiej inwestycji konkretnie mowa. | Uwaga uwzględniona częściowo  | pkt 1, 2, 3, 4 - uwzględniono.<br>pkt 7 - Cyklostrada, owszem jest inwestycja planowana, jednak na wskazanych odcinkach istnieje infrastruktura rowerowa.<br>pkt 8, 9 - Kolorystyka uległa zmianie.<br>pkt 10 - Inwestycje punktowe sprawdzają się do niewielkiej powierzchni terenu swoim kształtem przypominającym kwadrat/koleg. W przypadku ograniczenia pod tym terminem występują jedynie inwestycje w zakresie przebudowy/rozbudowy przecięć dróg. |   |
| 14  | Powiat Wrocławski | Formularz zgłaszania uwag | Załącznik A - Macierz rekomendacji                                      | 1 oraz 3-5             | 1. Na str. 1 w kolumnie 5 jako podmioty odpowiedzialne wskazane są „wszystkie JST uchodzące w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego”. Jednocześnie w kolumnie 6 w celu nr. 1 jako „Interesariusze zewnętrzni” wskazane są m.in. Samorządy powiatowe. Mając na uwadze definicję JST, w której zawierają się zarówno gminy jak i inne samorządy tj. powiat i województwo należy dokonać korekty przyjętego nazewnictwa i wskazać jako podmioty odpowiedzialne „wszystkie gminy uchodzące w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego”.<br>2. W kolumnie 6 „Interesariusze zewnętrzni” podmiot „Zarządy dróg powiatowych z obszaru MOPW” proponuję się zastąpić „Samorządy powiatowe”.<br>W Powiecie Wrocławskim odrębna jednostka zajmująca się zarządem drogami nie została utworzona a zadania z tego zakresu realizuje komórka Starostwa. Ponadto w innych powiatach zarządy dróg powiatowych realizują powierzone zadania w różnym zakresie, wynikającym z przepisów miejscowych.   | Uwaga uwzględniona  | -   |   |
| 15  | IRT               | Formularz zgłaszania uwag | Wprowadzenie  | 7, 8                   | We wprowadzeniu sugeruję się uzupełnić treść o metodykę przyjętą do delimitacji analizowanego obszaru, z jakich danych wynika delimitacja lub z jakich dokumentów, jeśli wskazano została przez Zamawiającego.  | Uwaga nieuwzględniona   | Metodyka znajduje się w rozdziale 3.1 "Charakterystyka obszaru", nie widzę zasadności przeniesienia metodyki do innego rozdziału.   |   |
| 16  | IRT               | Formularz zgłaszania uwag | Całość dokumentu  | -                      | W miejscach dokumentu, gdzie wskazano potrzebę rozwoju infrastruktury „ostatniej mili” sugeruję się rozszerzyć zapis o... rozwój infrastruktury alternatywnej i ostatniej mili.   | Uwaga uwzględniona  | -   |   |
| 17  | IRT               | Formularz zgłaszania uwag | Całość dokumentu  | -                      | W miejscach, gdzie wskazano jako interesariuszy jednostki organizacyjne SWD tj. DSDK we Wrocławiu lub IRT oraz spółki SWD jak Koleje Dolnośląskie sugeruję się nie wskazywać już Samorządu Województwa Dolnośląskiego a jedynie upełnić o Urząd Miejski Wrocławski.   | Uwaga uwzględniona  | -   |   |
| 18  | IRT               | Formularz zgłaszania uwag | Całość dokumentu  | -                      | Sugeruję się ujednolicić nazewnictwo w zakresie koleji aglomeracyjnych/linii metropolitalna oraz jednoznacznie wskazać na potrzebę współpracy przy tworzeniu tego typu odcinków wrocławskim, gminami z MOPW oraz Samorządem Woj. Dolnośląskiego jako jednostki formuły współzawodniczą.   | Uwaga uwzględniona  | -   |   |
| 19  | IRT               | Formularz zgłaszania uwag | -   | 34, 57, 65, 67, 68, 70 | Gdziekolwiek jest mowa o budowie, czy rozwoju parkingów Park&Ride / Bike&Ride (P&R, B&R, przy węzłach przesiadkowych), należy wskazywać, oprócz potrzeby zapewnienia parkingu rowerowego, także konieczność zapewnienia rowerowych dróg dojazdowych – w promieniu do 3-4 km od węzła. Działanie to powinno mieć wysoki priorytet.<br>Zapewnienie możliwości szybkiego i bezpiecznego dojazdu na rowerze do węzłów przesiadkowych stanowi istotny element w kształtowaniu modelu transportowego, zwłaszcza na terenach pozamiejskich.<br>Jako pokazując badania wielkości pasażerów jest skłonna polecać do ok. 10 min. na dotarcie do przystanku komunikacji zbiorowej (dla stacji kolejowych pasażerskich czas ten jest nieco dłuższy) – odpowiada to zasięgowi do ok. 800 metrów na przese. W przypadku pasażerów dojeżdżających rowerem stancje to dystans od 2-5 km (przy założeniu średniej prędkości w terenie wynoszącej ok. 15 km/h.) do 3 km (przy średniej prędkości dla rowerów elektrycznych ze wspomaganiami do 25 km/h, wynoszącej od ok. 17 km/h.). Przy założeniu, iż średnia prędkość dla e-rowerów wynosi ok. 23 km/h, jak wskazują inne badania, dystans ten wzrasta do 3,8 km. Dla obszarów pozamiejskich, pozbawionych licznych miejsc zatrzymań (zakrępowana, wyprzedzająca, o planach układowych, regionalnym wydajnie się przyjętych wyższej średniej prędkości podróży rowerowej – a w efekcie dystansu do 4 km dla podróży do stacji kolejowej. Dla obszarów sąsiedzkich i podmiejskich wartości te będą mniejsze. Warto to uwzględnić w opracowaniu.   | Uwaga uwzględniona  | -   |   |
| 20  | IRT               | Formularz zgłaszania uwag | -   | -                      | Zawsze, gdy mowa o „jednostkach standardów budowy dróg rowerowych” (np. s. 15), należy wskazywać istniejące dokumenty, albo potrzebę stworzenia takich, które by ów standard określały. Należy również stosować wyraźne rozróżnienie pomiędzy trasami rekreacyjnymi, a służącymi do codziennej komunikacji. Znamienne jest, iż wśród zagrożeń dla sytuacji mobilnościowej MOPW (analiza SWOT, tab. 4), nigdzie nie pada kwestia jakości połączeń rowerowych (także w rekomendacjach na s. 68). Wskazywane „spójność” jest tylko jednym z wyznaczników jakości trasy, po których poruszają się rowerzyści – pozostałe to bezpieczeństwo, wygoda, bezpieczeństwo, komfort. Znajc niską jakość infrastruktury rowerowej, zarówno na poziomie planistycznym jak i wykonawczym (czy to we Wrocławiu, czy poza nim), należy zmieścić, iż w diagnostyce uczestniczyły osoby, które zadawali jest w stanie połączenie istniejącej infrastruktury. To jednak nie uczyli systemu rowerowego atrakcyjnym i konkurencyjnym wobec innych środków transportu. W tym celu należy polecić nacisk na poprawienie przez trasy określonych, mierzalnych kryteriów – opracowanych przez holenderską organizację techniczną CROW, bądź, w przypadku wolentrad, opitanych na stronie <a href="https://cyclehghway.eu/">https://cyclehghway.eu/</a> .  | Uwaga uwzględniona  | -   |   |
| 21  | IRT               | Formularz zgłaszania uwag | -   | 67                     | Gdy mowa o „parkingu rowerowym dobrej jakości” (np. s. 15), należy wskazywać wytyczne określające ową jakość, lub też delegować kwestię do rekomendowanych Standardów. Niejasne jest wskazanie w dokumencie ilości miejsc parkingowych na węzłach P&R (Parkingi organizowane w systemie P&R powinny mieć co najmniej 30 miejsc dla rowerów” - s. 67) – liczy te winny zostać zdefiniowane na podstawie odrębnych analiz, bądź powinno zostać to uzasadnione. Sugerujemy położenie większego nacisku na integrację ruchu rowerowego z kolejowym (np. s. 39, 47, 64). Ta forma łączonych podróży oferuje najniższe emisje (per capita) na dłuższych odcinkach. Ponadto, mając na uwadze, iż „Angielskim transportu publicznego w MOPW powinny być połączenia szynowe” zachodzi konieczność wyłączenia liczących podróży kolejowych poprzez zintegrowanie z ruchem rowerowym.  | Uwaga uwzględniona częściowo  | Wytyczne określające jakość parkingów rowerowych zostają opracowane jako jedna z rekomendacji wymiających z SUMP.   |   |

|    |  |                           |  |   |  |   |   |  |
|----|--|---------------------------|--|---|--|---|---|--|
| 22 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | -  | 39  | Mając na uwadze ramy czasowe opracowania (2035 i.), niedostatecznie rozwinęta została zaważona zmiana sposobów przemieszczeń (s. 39, rozdz. 5, s. 76) – w tym pojawienie się i rozwój urządzeń transportu osobistego (UTO), rowerów elektrycznych, a także pojazdów autonomicznych (AV). Zjawisko to, znacznie bardziej rozwinięte w krajach Europy Zachodniej, wymaga głębszego przebudowania myślenia o mobilności indywidualnej i wprowadzenia nowych (nieistniejących dotychczas) w pakietach działań. Najwyżej jest wskazanie „zapewnienia możliwości korzystania z sieci dróg dla rowerów takim środkiem transportu jak hulajzga elektryczna UTO” (s. 68) – czy chodzi o ramy techniczne, czy prawne? Również w rozdziale „Standardy i polityka regulacji UTO i e- mobilność” (s. 76) wśród rekomendacji znalazły się jedynie udogodnienia dla samochodów elektrycznych.   | Uwaga uwzględniona częściowo  | Zapisy działania „Standardy i polityka UTO i e- mobilność” opisują kierunki działań dla rozwoju UTO. Wspieranie rozwoju tego rodzaju transportu jest włączone w szerokie pojęcie rozwinięcia elektromobilności. Konkretnie działania będą wynikiem analizy sposobu wykorzystania tego typu transportu. Ramy techniczne wykorzystania dróg dla rowerów przez hulajzga elektryczną i UTO będą przedmiotem analizy i będą opierały się na obowiązujących zapisach prawnych.                                  |  |
| 23 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | -  | 39  | W ramach rekomendacji i wniosków (s. 39) wskazano, iż „wzrost znaczenia przemieszczeń pieszych, rowerowych oraz urządzeniami transportu osobistego celem realizacji potrzeb rekreacyjnych i komunikacyjnych wymusza odpowiedniej infrastrukturę, uwzględniającą również rozwiązania techniczne, które stanowią istotny element przepisów przez rzeki”. Stwierdzenie to może mieć rację tylko we Wrocławiu, czy Erzegu Dolnym, ale na pewno nie w całym MOFW. Ponadto, wniosków nie trafiały inne bariery liniowe dla rozwoju ruchu rowerowego (linie kolejowe, drogi szybkiego ruchu) oraz potrzeby budowy nowych przepraw (nie tylko przez rzeki), skupiając się na wykorzystaniu istniejących.   | Uwaga nieuwzględniona   | W przytoczonym sformułowaniu stwierdzono konieczność rozwoju odpowiedniej infrastruktury jako całości. Stwierdzenie to nie ograniczało zostało w żadnym stopniu do infrastruktury wodnej. Rozwiązania hydrotechniczne podane zostały jako przykład działań dla zapewnienia możliwości pokonywania bariery, jaką jest rzeka.   |  |
| 24 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | -  | 54  | Opracowanie (m.in. „Optymalizacja przestrzeni”, s. 54) nie uwzględniła zagrożeń w zakresie niekontrolowanego rozrastania się zabudowy wynikających z Ustawy z dnia 17 września 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo budowlane oraz ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Dz.U. 2021 poz. 1986.  | Uwaga uwzględniona  |   |  |
| 25 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | -  | 59  | Naciskanie nacisk lub zremontowanie w transporcie średniego priorytetu w pakiecie działań (s. 59) nie odzwierciedla przewodnich idei przytoczonych dokumentów szacuba europejskiego (s. 28 i 29), gdzie dekarbonizacja transportu stoi w pierwszym szeregu zadań na nadchodzące lata. Zgodność działań („Należy podkreślić, iż Pakiety działań są w pełni zbieżne z założeniami i celami dokumentami na szczeblu europejskim...” – s.60) winna również występować na poziomie priorytetacji. P.S. Tytuł rozdziału 3.4 „Zgodność z dokumentami szacuba lokalnego i regionalnego”, nie oddaje jego zawartości, więc wymaga się tu także dokumentu europejskiego.   | Uwaga uwzględniona  |   |  |
| 26 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | -  | 65/68   | Opracowanie służyć poruszać kwestię potrzeby opracowania głównych tras rowerowych w obszarze MOFW (np. s. 65, 68). Trasy te winny stanowić linki szkieletu dla komunikacji rowerowej (tzw. UTO) między najważniejszymi generatormi ruchu. Odpowiednie jest też skorelowanie tej kwestii z siecią głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego („Dolnośląska Cyklostrada”). Należy jednak pamiętać, iż sieć wojewódzkiej głównej tras rowerowych odpowiada na potrzeby rozwoju rekreacji i turystyki rowerowej. Niepóźnym wydaje się zaś ujęcie w opracowaniu Dolnośląskiej Autostrady Rowerowej, gdyż projekt ten został zastąpiony właśnie Dolnośląską Cyklostradą i na niej opiera się obecnie regionalna polityka rowerowa. Niegłównie jest również wskazanie konieczności utworzenia „jednej trasy rowerowej łączącej gminy Rawa” i oraz „pomocy miastami powiatowymi a sąsiednimi gminami” – na jakiej podstawie? Czy chodzi o trasy główne? Z zasady połączenia rowerowe winny obejmować 100% źródeł i celów podróży. Kluczowa jednak jest tu hierarchizacja, czyli wskazanie tras komunikacji i pozastanów. To zaś winno wynikać z analizy i przyjętych kryteriów wyboru, o których opisanie nie wspomiano.  | Uwaga uwzględniona częściowo  | Skorygowano zapisy PZM, obecnie dokument ujmie „Dolnośląska Cyklostrada” ale nie wspomina o „Dolnośląskiej Autostradzie Rowerowej”. Priorytetową/hierarchizacja wskazana została na mapach dołączonych do opracowania. Konieczności utworzenia „jednej trasy rowerowej łączącej gminy Rawa” i oraz „pomocy miastami powiatowymi a sąsiednimi gminami” wynika z tego, iż trasy rowerowe nie mogą być realizowane tylko na odcinku granic Wrocław, ale również pomiędzy sąsiednimi gminami wokół Wrocławia. |  |
| 27 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | -  | 72  | Poniższe kwestie aglomeracyjnych połączeń rowerowych o charakterze komunikacyjnym należy również zwrócić uwagę na konieczność zapewnienia korytarzy do prowadzenia tras rowerowych szybkiego ruchu – tzw. velostad: np. wzdłuż linii kolejowych, wzdłuż dróg szybkiego ruchu, w korytarzach rzecznych, czy z wykorzystaniem niezczynnnych linii kolejowych. Wymaga to współpracy nie tylko z zarządcami dróg, ale także władz lokalnych. Wśród rekomendacji dla działań na rzecz upokojenia ruchu i budowy obwodnic (s. 72), sbrakło wyrażonego wskazania konieczności budowy obwodnicy centralnej części Wrocławia, która przebiega przez i trasę W-Z. Zapis o „budowie połączeń o charakterze obwodnicowym w celu wyprowadzenia ruchu samochodowego z terenów zabudowanych” nie dotyczy tej kwestii. Przeniesienie ruchu z trasy W-Z poza obszar Starego Miasta winno być priorytetem dla stolicy Dolnego Śląska.  | Uwaga uwzględniona  |   |  |
| 28 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | -  | 75  | Wskazaniem realizacją celu jakim jest „zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW”, w odniesieniu do rowerów winno być zwiększenie udziału ruchu rowerowego w codziennych podróżach, nie zaś priorytet długości dróg rowerowych (s. 84).   | Uwaga nieuwzględniona   | Wskaźniki powinny być klarowne i łatwe mierzalne. Wskaźnik dotyczący zwiększenia udziału ruchu rowerowego w codziennych podróżach wymagałby przeprowadzenia skomplikowanych i kosztownych badań ruchu.  |  |
| 29 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | Rozdział 6   | str. 59, cel szczegółowy 3, tab. pkt 3.1  | Zapis w pkt. 3.2 sugeruje się zastąpić na: Opracowanie i zatwierdzenie standardów rozwoju zabudowy w relacji do integrowanych węzłów transportu osobowego (TOD).   | Uwaga nieuwzględniona   | Sugerowany zapis nie odzwierciedla w pełni obecnej nazwy Pakietu, tj. Humanocentryczność transportu, inkluzywność, „odtykanie miast”  |  |
| 30 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | Rozdział 6   | str. 64, cel szczegółowy 2, tab. Integracja tran sportu publicznego - MOFW  | Zapis w pkt. 1 sugeruje się zastąpić na: Zintegrowanie systemu transportu miejskiego Wrocławia z międzymiastowym transportem aglomeracyjnym.   | Uwaga uwzględniona częściowo  | Zapis w pkt. 1 - nieuwzględniono, propozycja nie odzwierciedla sensu obecnej zapisu.  |  |
| 31 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | Rozdział 6   | str. 64, cel szczegółowy 2, tab. Integracja tran sportu publicznego - Wrocław   | Zapis w pkt. 3 sugeruje się uzupełnić o: ... w tym poza granicę Wrocławia, do najbliższych miejscowości.   | Uwaga uwzględniona  | Zapis w pkt. 3 - uwzględniono.  |  |
| 32 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | Rozdział 6   | str. 65, cel szczegółowy 2, tab. Integracja tran sportu publicznego - Ring II   | Zapis w pkt. 1 sugeruje się zastąpić na: Budowa co najmniej jednego węzła głównego w miejscowości gminnej, bez względu na to, czy ma ona dostęp do komunikacji kolejowej.  | Uwaga uwzględniona  |   |  |
| 33 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | Rozdział 6   | str. 69, cel szczegółowy 3, tab. Budowa węzłów lokalnych - Wrocław  | Sugeruje się uzupełnić o: Powiązanie rozwoju zabudowy mieszkaniowej w relacji do węzłów transportowych (zwłaszcza związanych z komunikacją szynową), w szczególności zabudowy wielorodzinnej (intensywnej) zabudowy jednorodzinnej (szeregowej i szwarcowej).  | Uwaga uwzględniona  |   |  |
| 34 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | Rozdział 6   | str. 74, cel szczegółowy 4, tab. Standardy bezpieczeństwa dróg, wiza zero i czarne punkty - Wrocław   | Zapis w pkt. 1 sugeruje się uzupełnić o: poprzez rozdzielenie infrastruktury kolejowej i drogowej na terenie Wrocławia poprzez przebudowę linii kolejowych na bezkolizyjną.  | Uwaga nieuwzględniona   | Sugerowany zapis znacząco by ograniczył zakres obecnej rekomendacji.  |  |
| 35 | RT   | Formularz zgłaszania uwag | Rozdział 6   | str. 75, cel szczegółowy 5, tab. Wykorzystanie rzek - Ring I  | Sugeruje się uzupełnić o: Budowa mała umiarkowanych wykorzystanie transportu wodnego - indywidualnego i zbiorowego, w ruchu codziennym i turystycznym na Odra.   | Uwaga uwzględniona  |   |  |
| 36 | Organizacja Pozarządowa                              | Formularz zgłaszania uwag | 1. Rozdział 6<br>2. Rozdział 6<br>3. Rozdział 6<br>4. Rozdział 6   | 1. Podrozdział 3.4, Strona 30 „Zgodność z dokumentami szacuba lokalnego i regionalnego”<br>2. Podrozdział 6.2, Strona 76 „Rozwiązania dla kurierów i logistyki cargo”<br>3. Podrozdział 6.2, Strona 76 „Standardy polityka regulacji UTO i e- mobilność”<br>4. Podrozdział 6.2, Strona 76 „Standardy polityka regulacji UTO i e- mobilność”   | 1. Dokument jest sprzeczny z Wrocławską Polityką Mobilności czyli Uchwałą nr XLVII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. Należy go jeszcze raz przeanalizować w tym kontekście i wprowadzić niezbędne zmiany.<br>2. Dokument całkowicie pomija zapisy o mobilności środkami transportu (np. rowerami transportowymi cargo) w obszarze pierwszej i ostatniej mili. Muszą one zostać uwzględnione w tym dokumencie.<br>3. Dokument pomija także, a samochody elektryczne nadal są samochodami i zajmują tyle samo przestrzeni na ulicach. Zapisami Wrocławskiej Polityki Mobilności dokument powinien skupić się na środkach transportu niesamochodowego jak transport zbiorowy oraz ruch pieszy i rowerowy, a w aspekcie elektromobilności na pojazdach, które zajmują zdecydowanie mniej przestrzeni w mieście (rowery i hulajzga elektryczne oraz UTO).<br>4. Należy usunąć rekomendację „Wspieranie rozwoju elektromobilności poprzez udostępnianie buspasów”.   | 1. We Wrocławskiej Polityce Mobilności czyli uchwałę nr XLVII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r., czytamy:<br>„Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego, abovementem mobilności miasta, a także - w drugim stopniu - obszaru metropolitalnego, który w sprawnym transporcie zbiorowym, rowerowym i ruchu pieszym. Sprzyjać temu będzie tworzenie jednolitej sieci transportu zbiorowego, wspieranie transportu rowerowego i przestrzenie publiczne o dobrej funkcjonalności system dróg. Takie rozwiązania muszą zostać w dokumentach Unii Europejskiej.”<br>2. Dotyczy niesamochodowym środkami transportu (np. rowerami transportowymi cargo) w obszarze pierwszej i ostatniej mili. Wskazanie dotychczas samochodowi kurierów, które zabuduje dokument, spowoduje dalsze wzrost zapotrzebowania oraz zburzenie w ruchu drogowym i inni związanych (np. zmniejszenie parkowania oraz mieszanie komunikacji tramwajowej z komunikacją autobusową). Należy wskazać, iż we Wrocławiu funkcjonują firmy zajmujące się dostawą towarów rowerami cargo np. Wrocławskie Kurierzy Rowerowi. Ponadto obszar ten jest przedmiotem rozwoju najwybitniejszych światowych firm kurierskich np. DHL, GLS, które urzędują przy tej samej drodze w Wrocławiu.<br>3. Liczba samochodów we Wrocławiu jest już 2 razy większa niż w miastach zachodniej Europy, co w konsekwencji powoduje niemały problem z parkowaniem. W związku z tym należy zgodnie z zapisem Wrocławskiej Polityki Mobilności skupić się na środkach transportu niesamochodowego jak transport zbiorowy oraz ruch pieszy i rowerowy. W aspekcie elektromobilności należy skupić się na pojazdach, które zajmują zdecydowanie mniej przestrzeni w mieście. Są to rowery i hulajzga elektryczne oraz UTO, a nie samochody elektryczne, które zajmują tyle samo miejsca na ulicach, co samochody spalające.<br>4. Uzupełnienie zapisu o mobilności elektromobilności na buspasach jest w sprzeczności z Wrocławską Polityką Mobilności, której głównym założeniem jest promowanie komunikacji zbiorowej. Tyle zapiski i punkty nie rozwiążą problemu kurierów. Należy zwrócić, że po udostępnieniu buspasów samochodów elektrycznym i komunikacji miejskiej sytuacja blokowana poprzez komunikację zbiorową, której przez to są już pełniejsze i tracą czas (np. buspas na Polwale przy Rejonie i wydłużone tramwaje na Trzebnickiej pod wąskimi korytarzami). Ponadto zapis ten jest sprzeczny z celami szacubym dokumentu czyli „Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW”. | Ad. 1 i Ad. 2 - nieuwzględniono, dokument w obecnym kształcie w sposób priorytetowy traktuje transport zbiorowy, autobusowy, tramwajowy oraz kolejowy. Głównym celem SUMP jest ograniczenie ruchu samochodów indywidualnych. Dokument jest zgodny z Wrocławską Polityką Mobilności oraz podnosi kwestie UTO.<br>Ad. 2 - uwzględniono stosowną rekomendację.<br>Ad. 4 - usunięto rekomendację.   |  |
| 37 | Administracja Publiczna Rady Osiedla Muchobów Wielki | Formularz zgłaszania uwag | 1. Rozdział 6<br>2. Rozdział 6<br>3. Rozdział 6<br>4. Rozdział 6<br>5. Rozdział 6<br>6. Rozdział 3<br>7. Rozdział 3<br>8. Rozdział 8 | 1. Strona 76 „Rozwiązania dla kurierów i logistyki cargo”...organizacji ruchu w celu ułatwienia poruszania się pojazdów dostawczych i samochodów kurierskich oraz zwiększenie dostępności punktów odbioru i nadawania przesyłek kurierskich”<br>2. Strona 76 Standardy i polityka regulacji UTO i e- mobilność – tekst „Rozwój i mobilności środków transportu pozwolą ograniczyć przepię środowiskową sektora transportu”<br>3. Strona 76-77 Standardy i polityka regulacji UTO i e- mobilność – tekst „Bezpieczne lub preferencyjne parkowanie w strefach płatnego parkowania, wyznaczenie specjalnych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych czy preferencyjne stawki” | 1. Transport parowóz i ostatniej mili powinien być zapewniony na całym obszarze obszarów transportu, np. rowery cargo a nie uliczkami (przygotowanie strefy samochodów kurierskich). Obecnie na przykładach p.22 zostały stworzone, niektóre drogi rowerowe są nieodpowiednie przy parkowaniu (np. p.22) i nie ma strefy dla zapewnienia funkcjonalności, wykonalności, bezpieczeństwa i wytrzymałości na tary szkielet biologicznych i starych. Plan zakłada wyznaczenie preferencyjnie parkingów dla buspasów dostawczych.<br>2. Kształtowanie preferencyjnie i samochodów elektrycznych w mieście bez ograniczenia sąsiadów do miasta (nie tylko centrum) samochodów spalających. Dotyczy to zwiększenia udziału w ogólnej liczbie. Wniosek obecnie posiada najwięcej już na przykład w Europie. Należy przedłożyć parkingi i stacje ładowania na parkingach poza głównymi osiedlami, oraz ograniczyć ilość miejsc parkingowych w centrum i oddychać w ten sposób przestrzeń oddawać pod ruch pieszy i rowerowy jak czynią to zachodnie miasta, oraz zwiększyć ich.<br>3. Nie chodzi o projekt indywidualnych dróg rowerowych, ale o przywrócenie im ich, jedynie małe pojeday mogą przyczynić się do poprawy mobilności w mieście.<br>4. Rekomendacja stoją w sprzeczności z Wrocławską Polityką Mobilności czyli Uchwałą nr XLVII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r., w szczególności „Kształtowanie zrównoważonej mobilności wymaga przede wszystkim zapewnienia priorytetu dla rozwoju transportu niesamochodowego, abovementem mobilności miasta, a także - w drugim stopniu - obszaru metropolitalnego, który w sprawnym transporcie zbiorowym, rowerowym i ruchu pieszym.”<br>5. Sam zapis według jak blokowanie parkowania przez auto elektryczne będzie przesłaniał i podważał środki mobilności – nie prowadzi i cel powinien zostać usunięty w całości z planu.<br>6. W sprawie dodatkowych zapisów i Planów (nr 28-30) pominięto w treści Wrocławskiej Polityki Mobilności jako obowiązujący prawny dokument nr 2013, i niegłównie w sposób strategiczny rozwój mobilności w gminie Wrocław.<br>7. W wymienionych priorytetach brak zapisu „zapewnienia priorytetu na transport niesamochodowy” zgodnie z Uchwałą nr XLVII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r.<br>8. Tytuł nie jest publikacją raportów z realizacji wskaźników przy rocznych raportach cząstkowych stawia pod znakiem zapytania jasność poprawności realizacji planu. | 1. Dokument w obecnym kształcie zawiera rekomendację dotyczącą promowania niesamochodowych sposobów dostawy (rowery towarowe) oraz rekomendację wdrożenia rozwiązań promujących dostawy niesamochodowymi środkami transportu (np. rowerami transportowymi cargo) w obszarze pierwszej i ostatniej mili.<br>2. Dokument w obecnym kształcie w sposób priorytetowy traktuje transport zbiorowy, autobusowy, tramwajowy oraz kolejowy. Głównym celem SUMP jest ograniczenie ruchu samochodów indywidualnych. Dokument jest zgodny z Wrocławską Polityką Mobilności oraz podnosi kwestie UTO.<br>3. Uwzględniono rekomendację poprzez zmianę zapisu w dokumencie. Zaznaczono, że publikowane będą zarówno Raporty z realizacji wskaźników jak i coroczne Raporty cząstkowe.   |   |  |
| 38 | Administracja Publiczna Rady Osiedla Muchobów Wielki | Formularz zgłaszania uwag | Załącznik : Mapa Rekomendacji Kierunków rozwoju Muchobów Wielki wskazująca punktu uwag na mapie                                      | Poludniowy Zachód – osiedle Muchobów Wielki   | Zgodnie z oznaczeniami w załączniku „edycja Mapa Rekomendacji Kierunków rozwoju Muchobów Wielki”<br>1. Droga rowerowa prowadząca do Dworca Muchobów powinna być awansowana jako główna.<br>2. Brak oznaczenia Drogi Dla Rowerów (DDR) wzdłuż ulicy lin Siny Awicjony<br>3. Brak oznaczenia Ciąg Przewodowego wzdłuż ulicy Melchiora Warkocizka<br>4. Brak oznaczenia DDR wzdłuż ulicy Rogowka<br>5. Brak oznaczenia DDR wzdłuż rzeki Ślęka jako głównej.   | 1. Bardzo ważny łącznik komunikacyjny dla mobilności niesamochodowej do Dworca Muchobów, oraz jako połączenie w stronę centrum miasta.<br>2. Będzie realizowana ze środków WBO<br>3. Ważny łącznik do połączenia z ulicą Krzemieniecką, zapewniający najkrótszą trasę bez mieszania z ruchem samochodowym<br>4. Powstanie i budowa TAT na Nowy Dwór<br>5. Przy przewidzianym układzie dróg to najkrótsze i najbardziej konkurencyjne do auta połączenie między zachodem a południem miasta Wrocław  | Uwaga nieuwzględniona   | PZM MOFW wyznacza kierunki dla rozwoju mobilności w MOFW uwzględniając Wrocław jako miasto rdzeń. Wrocław jako samodzielnie gmina na opracowany przyjęły Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, w którym min. jednym z celów jest „rozbudowa systemu infrastruktury rowerowej wraz z pokonywaniem barier”. Obs dokumenty w tym zakresie są zbieżne. Wprawdzie PZM dla Wrocławia nie ma reprezentacji graficznej w postaci mapy, ale ma zaplanowany kompleksowy podziałowy system rowerowy w dokumencie Studium, jest on pokazany na ry. 14 Polityka zrównoważonej mobilności. Obecnie także trwają prace nad planem rowerowym do roku 2030, który w sposób bardziej szczegółowy będzie opisywał najbliższe plany rowerowe w zakresie transportu rowerowego w mieście. W dokumencie PZM MOFW pokazano główne kierunki rozwoju sieci rowerowej, w szczególności te, które są sukcesem dla budowania systemu powiązań na poziomie WROF i sprawnych połączeń międzymiastowych. Ciepł wskazanych w uwadze połączeń stanowi szkielet rowerowych tras głównych i dlatego została wskazana na mapie Rekomendacji w PZM MOFW. |
| 39 | Administracja Publiczna Rady Osiedla Muchobów Wielki | Formularz zgłaszania uwag | Załącznik : Mapa Rekomendacji Kierunków rozwoju Muchobów Wielki wskazująca punktu uwag na mapie                                      | Poludniowy Zachód – osiedle Muchobów Wielki   | uwaga w załączniku graficznym nr 2   | Uwaga nieuwzględniona   | j.w.  |  |
| 40 | Mieszkaniec  | Formularz zgłaszania uwag | -  | -   | W planie jest zawarta nota zwiększenia mobilności poprzez typy sposobu zabudowy np. „Nie rolowanie się” miast, rozrastanie się miast w kierunku głównej infrastruktury już istniejącej. Natomiast w planie nie ma informacji o narzędziach które będą stosowane do wyliczania planowania. Wyjdzie mi się iż naturalnym sposobem są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Przez co brakuje wspomnienia o mpap i nacisku na ich tworzenie w celu wyeliminowaniu białych plam tj części miasta posiadających planów. Zagroźnym byłoby to dopięcie wskaźnika o zwiększenie % pokrycia terenów planami.  | Uwaga nieuwzględniona   | Dokument wskazuje, iż narzędziem realizacji polityki przestrzennej są MPZP. Wskaźnik dotyczący zwiększenia % pokrycia terenów planami, nie da pożądanego efektu ponieważ kluczowa jest jakość planów w nie % pokrycia terenów MPZP. Zgodnie z rekomendacjami będzie opracowywany plan funkcjonalno - przestrzenny, który wskazuje pożądanego kierunku rozwoju MOFW  |  |
| 41 | Mieszkaniec  | Formularz zgłaszania uwag | -  | -   | W planie wspomniana jest budowa obwodnicy w tym dookolicach wschodniej obwodnicy. Natomiast cy w planie jest podany nacisk na dookolicach obwodnicy średniopiękłej. Główne naciski w dokumencie są położone na transport zbiorowy. Natomiast pamiętajmy iż dokument ten powinien mówić o zrównoważonej mobilności. A wydaje mi się iż transport indywidualny samochodowy jest pomijany w tym dokumencie. Wiemy o tym iż transport samochodowy był, jest i będzie i nie może być w pełni wyeliminowany, jeśli chodzi o drogi dokument ten raptem wspomina w dwóch miejscach. Wyjdzie mi się iż jest to stosunkowo mało jak na % udział obecnego samochodu przy mobilności ogółem. Przez co moim zdaniem nie została tutaj zachowana równowaga w rozłożeniu projektów/środków na poszczególne typy transportu. Wyjdzie mi się iż wspomniana budowa obwodnicy jest zbyt ogólnym pojęciem. Aspekt ten powinien zawierać jakkolwiek informację o transporcie drogowym. Same budowanie obwodnic mogą nie rozwiązać problemów drogowych. Dlatego też ważna jest ich jakość, przepustowość dróg, skrzyżowania bezkolizyjne, wielopasmowość dróg. Punkt ten mówi o ograniczeniu ruchu na pewnych ulicach. Natomiast aby to ograniczyć go np w centrum najpierw muszą zostać alternatywy w postaci innych obwodnic. Dobrym wskaźnikiem moim zdaniem było by tutaj zastosowania czasu przejazdu oraz zmniejszenie czasów przejazdu lub też średnia prędkość. Jak również brakuje w dokumencie wskaźnika mówiącego o poprawie % nawierzchni dróg. Aktualny stan jest w wielu miejscach fatalny. Przez to bezpieczeństwo jest zagrożone. Również poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego powinna zawierać budowę zatok przystankowych. Obecne miejsca gdzie autobus zatrzymuje się na pasie drogowym powodują spowodowanie ruchu oraz niebezpieczeństwo i potencjalnie kolizje drogowe przykład ul. Legnicka.  | Uwaga nieuwzględniona   | - prawdą jest, że główny nacisk w dokumencie położony jest na transport zbiorowy i rowerowy. Tylko drogi o charakterze obwodnicowym (i to te oddzielające tereny mieszkaniowe, przez które obecnie przebiega transport) oraz inwestycje poprawiające stan bezpieczeństwa ruchu drogowego wpisują się w idee SUMP.<br>- Wskaźniki powinny być klarowne i łatwe mierzalne. Wskaźniki dotyczący stanu nawierzchni dróg wymagałyby przeprowadzenie dodatkowych analiz i byłyby trudny do oszacowania.         |  |

|    |             |                           |  |   |  |  |                              |   |
|----|-------------|---------------------------|--|---|--|--|------------------------------|---|
| 42 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag |  | Transport szynowy   | Mowa o zwiększeniu roli transportu szynowego. Natomiast brak mowy o likwidacji przejazdów kolejowych. Zwiększenie ilości pociągów będzie powodować zwiększona częstotliwość blokowania przejazdów kolejowych. Zatem powinny być zawarta budowa bezkolizyjnych przejazdów w celu poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia korków.  |  | Uwaga nieuwzględniona        | Dokument wskazuje na konieczność realizacji inwestycji w zakresie poprawy BRD, w tym likwidowanie przejazdów kolejowych. Wskazniki powinny być klarowne i łatwo mierzalne. Wskaźniki dotyczące zwiększenia udziału podróży pociągami w stosunku do ogółu podróży wymagaliby przeprowadzenia skomplikowanych i kosztownych badań ruchu.  |
| 43 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag | załącznik A tabela rekomendacji dla miasta Wrocławia |   | 1. Interesariuszami jest obok PKP PLK też PKP SA jako właściciel wielu nieruchomości we Wrocławiu. PR na Zakrówie z prawdziwego zdarzenia może być tylko wtedy, gdy dojdzie do aktywnej współpracy z PKP SA.   |  | Uwaga uwzględniona           |   |
| 44 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag | załącznik C mapy kierunków Wrocławia                 |   | 1. Brak inwestycji punktowej: włączenie ul. Zastawnej do ul. Sobieskiego<br>2. Brak inwestycji inwestycji drogowej: budowa łącznika ul. Zastawnej i Olszowej na Zakrówie<br>3. Brak kontynuacji ścieżki rowerowej w kierunku gm. obrotu L, wzdłuż ulicy Włodawskiej, Chulickiego, Sobieskiego, Berutowickiej, Karkuskiej oraz Słowackich i dalej do granic miasta. Brak splądnięcia w miejsc gmin Dąbiełka<br>4. Brak ścieżki rowerowej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych Pręgi Północno-Zachodniej: ulicy Chulickiego, Olszowej, Karkuskiej, Karkuskiej, Słowackich, Górczyckich które powinny splądnić się wzdłuż rynku Pręgi Północnej<br>5. Brak ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Złotnickiej/Trakcyjnej oraz Karkuskiej we Wrocławiu<br>6. Brak ścieżki rowerowej północno-wschodniej łączącej Zakrów i Zgorzelec na Wrocławiu (Świdzka/Bystrzyca/Przedmieście) przy ul. Złotnickiej do Małej<br>7. Brak ciągów pieszo-rowerowych na ulicy Świdzkiej w kierunku Dworca kolejowego Północ-Północ, co powoduje brak splądnięcia i zmniejsza zapas punkt 6. celu strategicznego 2. Budowa ciągów pieszo-rowerowych i pieszo-rowerowych umożliwiających bezpieczne dojeżdżanie do stacji przelazów<br>8. Brak ścieżki rowerowej łączącej Zgorzelec i Kowalów we Wrocławiu. Brak łączności ścieżki nad ręką Włodawą, łącząca Północ-Północ i Kowalów, która to splądnięcie i zapas w trasach pieszo-rowerowych umożliwia przemieszczanie się pieszo-rowerowcami<br>9. Brak planowania trasy rowerowej wzdłuż rzeki Dolnej. Projekt wykonany do wykonania w ramach WRD 2020<br>10. Brak ogólnego Trasy Olimpijskiej w ramach: priorytetowa powinna się wybudować i być planowo rozwijana i miała by być elementem podsystemu przy planowaniu przystanków kolejowych Zakrów-Wschód wzdłuż planowanego przebiegu Trasy Olimpijskiej (od ulicy Olszowskiej do Karkuskiej, torowa Słowackich) wzdłuż ręki Włodawą<br>11. Brak ogólnego Trasy Olimpijskiej i Park & Ride przy węźle do Wrocławia od strony Włocławek, Mikoszewo, Pruszków oraz Raminowa<br>12. Brak ogólnego planowania obszarów Pręgi Północnej jako przystanków, jest to strategiczne zadanie, jeśli mamy wybudować Plan obiegowy i być operacyjny (do roku 2030) oraz części strategicznej (do roku 2035), części operacyjnej obsługi dostarcza przewidziane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, w głównym okresie operacji o dofinansowanie unijne, a związane z dofinansowaniem w kierunku realizacji inwestycji infrastrukturalnych i modernizacji stacji zremontowanych<br>13. Brak linii tramwajowej na Północ. Jest to strategiczne zadanie, jeśli mamy wybudować Plan obiegowy i być operacyjny (do roku 2030) oraz części strategicznej (do roku 2035), części operacyjnej obsługi dostarcza przewidziane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, w głównym okresie operacji o dofinansowanie unijne, a związane z dofinansowaniem w kierunku realizacji inwestycji infrastrukturalnych i modernizacji stacji zremontowanych<br>14. Brak inwestycji punktowej w postaci emblemy torowa wzdłuż Dworca Północ-Północ, umożliwiającej powołanie terenów obronionych i likwidację miejscowej węzły węzły, co wpłynie na punkt komunikacyjny i transportowy, realizowany w ramach: priorytetowa powinna się wybudować i być planowo rozwijana i miała by być elementem podsystemu przy planowaniu przystanków kolejowych Zakrów-Wschód wzdłuż planowanego przebiegu Trasy Olimpijskiej (od ulicy Olszowskiej do Karkuskiej, torowa Słowackich) wzdłuż ręki Włodawą<br>16. W wielu miejscach planu pojawia się informacja o wydłużeniu linii tramwajowych. Priorytetem miasta Wrocławia powinno być również budowanie nowych linii tramwajowych, a nie tylko ich wydłużanie. |  | Uwaga nieuwzględniona        | Dokument zawiera tylko te rozwiązania, które znajdują odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych. SUMP będzie ewoluował i w miarę pojawiania się nowych dokumentów i wytycznych można dokument uzupełniać. Ponadto należy pamiętać, że SUMP wskazuje na inwestycje w sposób kierunkowy, każda wskazana lokalizacja traktowana jest jako lokalizacja przybliżona.   |
| 45 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag |  | Plan Zdrowotnej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW) | 17. Brakżej analizy szeroko pojętej wykonalności i uściślenia celów w tym zakresie do osiągnięcia w mieście. Jaki będzie czas dojazdu mieszkańca do takiej formy infrastruktury transportowej zbiorowej, aby możliwe było dojeżdżanie do centrum w ciągu np. 30 minut. Należy postawić sobie konkretną wartość za cel, szczególnie na obszarze miasta Wrocławia.<br>18. Strona 62 wykaz interesariuszy należy poszerzyć bezwzględnie o spółki zarządzające nieruchomościami kolejowymi, to jest PKP SA oraz PKP Nieruchomości.<br>19. Strona 63, zagospodarowanie terenów zamkniętych, poszerzenie interesariuszy dla terenów zamkniętych o PKP SA.<br>20. Strona 66 Sieć parkingów Park&Ride, poszerzyć interesariuszy zewnętrznych o PKP SA.<br>21. Strona 67 Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych poszerzyć interesariuszy zewnętrznych o Wody Polskie, Łasy Państwowe.   |  | Uwaga uwzględniona częściowo | Ad. 16 - Ad. 17 Wydłużenie tras tramwajowych to nie wydłużenie linii, a zatem taki zapis nie oznacza wydłużenia po obrotach trasach - jest to budowa nowych torowisk, w kierunkach, które obecnie tramwaje nie mają, a są ważnymi generatorami, mogącym także zebrać ruch zewnetrzny (potwierdzeniem są wyrysowane na mapie rekomendacji trasy tramwajowe planowane: Jagodno, Świejczyce, Małice)<br>Ad. 18 - Ad. 21 Informacja o dodatkowych interesariuszach została uwzględniona.                            |
| 46 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag |  | Uwagi ogólne  | 22. Z punktu widzenia periferyjnych Osiedli Wrocławia problemem jest intensywny ruch samochodowy z okolicznych miejscowości. Ruch ten wpada w nieprzystosowane do tego uliczki osiedlowe, generując nie tylko korki, ale i lokalne konflikty (mieszkańcy Wrocławia chcą mieć spokojny ruch, zaś osoby wykorzystujące te trasy jako tranzytowe - sprawną przejazd).<br>23. Z osiedlowego punktu widzenia kluczowe jest przekierowanie tego ruchu z ulic lokalnych na główne (przykładowo: z Kietzowskiej na Al. Sobieskiego).<br>W naszym odczuciu propozycja Planu niedostatecznie zwraca uwagę na ten aspekt.<br>24. Równie istotnym narzędziem do poprawy mobilności jest zespolenie komunikacji podmiejskiej z komunikacją miejską. Konieczne jest tu zatem:<br>25. Ujednolicenie taryfy biletowej.<br>a. Honorowanie biletów w różnych przewoźnikach (ewentualnie wprowadzenie UrbanCard dla całej aglomeracji).<br>b. Obniżenie cen biletów komunikacji podmiejskiej.<br>c. Zwiększenie częstotliwości komunikacji podmiejskiej tak, by była ona atrakcyjną alternatywą dla tych osób, które nie muszą przemieszczać się komunikacją samochodową.<br>26. Należy wprowadzić wspólny standard pojazdów obsługujących podmiejskie połączenia - tego elementu brakuje w Planie. Czysty, nowoczesny tabor powinien zastąpić wysłużone, brudne, pozbawione klimatyzacji pojazdy.<br>27. Plan zbyt mało podkreśla rolę komunikacji kolejowej w transporcie aglomeracyjnym. To może być jedna z szybszych metod podróżowania - należy jednak je odpowiednio wesprzeć (częstotliwość połączeń, atrakcyjna oferta biletowa).  |  | Uwaga nieuwzględniona        | - Plan Kładzie nacisk na optymalizację przestrzenną, opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego MOFW. Jest to etap konieczny dla ukształtowania efektywnego systemu transportowo-osadniczego MOFW w oparciu o założenia Transit Oriented Development.<br>- SUMP zakłada ujednolicenie taryfy biletowej.<br>- SUMP zakłada, że kolej stanowi kręgosłup systemu komunikacyjnego.  |
| 47 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag | załącznik A tabela rekomendacji dla miasta Wrocławia |   | 1. Interesariuszami jest obok PKP PLK też PKP SA jako właściciel wielu nieruchomości we Wrocławiu. PR na Zakrówie z prawdziwego zdarzenia może być tylko wtedy, gdy dojdzie do aktywnej współpracy z PKP SA.   |  | Uwaga uwzględniona           |   |
| 48 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag |  | Mapy kierunków Wrocławia  | 1. Brak inwestycji punktowej: włączenie ul. Zastawnej do ul. Sobieskiego<br>2. Brak inwestycji inwestycji drogowej: budowa łącznika ul. Zastawnej i Olszowej na Zakrówie<br>3. Brak kontynuacji ścieżki rowerowej w kierunku gm. obrotu L, wzdłuż ulicy Włodawskiej, Chulickiego, Sobieskiego, Berutowickiej, Karkuskiej oraz Słowackich i dalej do granic miasta. Brak splądnięcia w miejsc gmin Dąbiełka<br>4. Brak ścieżki rowerowej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych Pręgi Północno-Zachodniej: ulicy Chulickiego, Olszowej, Karkuskiej, Karkuskiej, Słowackich, Górczyckich które powinny splądnić się wzdłuż rynku Pręgi Północnej<br>5. Brak ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Złotnickiej/Trakcyjnej oraz Karkuskiej we Wrocławiu<br>6. Brak ścieżki rowerowej północno-wschodniej łączącej Zakrów i Zgorzelec na Wrocławiu (Świdzka/Bystrzyca/Przedmieście) przy ul. Złotnickiej do Małej<br>7. Brak ciągów pieszo-rowerowych na ulicy Świdzkiej w kierunku Dworca kolejowego Północ-Północ, co powoduje brak splądnięcia i zmniejsza zapas punkt 6. celu strategicznego 2. Budowa ciągów pieszo-rowerowych i pieszo-rowerowych umożliwiających bezpieczne dojeżdżanie do stacji przelazów<br>8. Brak ścieżki rowerowej łączącej Zgorzelec i Kowalów we Wrocławiu. Brak łączności ścieżki nad ręką Włodawą, łącząca Północ-Północ i Kowalów, która to splądnięcie i zapas w trasach pieszo-rowerowych umożliwia przemieszczanie się pieszo-rowerowcami<br>9. Brak planowania trasy rowerowej wzdłuż rzeki Dolnej. Projekt wykonany do wykonania w ramach WRD 2020<br>10. Brak ogólnego Trasy Olimpijskiej w ramach: priorytetowa powinna się wybudować i być planowo rozwijana i miała by być elementem podsystemu przy planowaniu przystanków kolejowych Zakrów-Wschód wzdłuż planowanego przebiegu Trasy Olimpijskiej (od ulicy Olszowskiej do Karkuskiej, torowa Słowackich) wzdłuż ręki Włodawą<br>11. Brak ogólnego Trasy Olimpijskiej i Park & Ride przy węźle do Wrocławia od strony Włocławek, Mikoszewo, Pruszków oraz Raminowa<br>12. Brak ogólnego planowania obszarów Pręgi Północnej jako przystanków, jest to strategiczne zadanie, jeśli mamy wybudować Plan obiegowy i być operacyjny (do roku 2030) oraz części strategicznej (do roku 2035), części operacyjnej obsługi dostarcza przewidziane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, w głównym okresie operacji o dofinansowanie unijne, a związane z dofinansowaniem w kierunku realizacji inwestycji infrastrukturalnych i modernizacji stacji zremontowanych<br>13. Brak linii tramwajowej na Północ. Jest to strategiczne zadanie, jeśli mamy wybudować Plan obiegowy i być operacyjny (do roku 2030) oraz części strategicznej (do roku 2035), części operacyjnej obsługi dostarcza przewidziane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, w głównym okresie operacji o dofinansowanie unijne, a związane z dofinansowaniem w kierunku realizacji inwestycji infrastrukturalnych i modernizacji stacji zremontowanych<br>14. Brak inwestycji punktowej w postaci emblemy torowa wzdłuż Dworca Północ-Północ, umożliwiającej powołanie terenów obronionych i likwidację miejscowej węzły węzły, co wpłynie na punkt komunikacyjny i transportowy, realizowany w ramach: priorytetowa powinna się wybudować i być planowo rozwijana i miała by być elementem podsystemu przy planowaniu przystanków kolejowych Zakrów-Wschód wzdłuż planowanego przebiegu Trasy Olimpijskiej (od ulicy Olszowskiej do Karkuskiej, torowa Słowackich) wzdłuż ręki Włodawą<br>16. W wielu miejscach planu pojawia się informacja o wydłużeniu linii tramwajowych. Priorytetem miasta Wrocławia powinno być również budowanie nowych linii tramwajowych, a nie tylko ich wydłużanie. |  | Uwaga nieuwzględniona        | Dokument zawiera tylko te rozwiązania, które znajdują odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych. SUMP będzie ewoluował i w miarę pojawiania się nowych dokumentów i wytycznych można dokument uzupełniać. Ponadto należy pamiętać, że SUMP wskazuje na inwestycje w sposób kierunkowy, każda wskazana lokalizacja traktowana jest jako lokalizacja przybliżona. Lokalizacje wskazanych na mapach działań inwestycyjnych nie stanowią katalogu zamkniętego i mogą w przyszłości ulec zmianie i uzupełnieniu. |
| 49 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag |  | Plan Zdrowotnej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW) | 17. Brakżej analizy szeroko pojętej wykonalności i uściślenia celów w tym zakresie do osiągnięcia w mieście. Jaki będzie czas dojazdu mieszkańca do takiej formy infrastruktury transportowej zbiorowej, aby możliwe było dojeżdżanie do centrum w ciągu np. 30 minut. Należy postawić sobie konkretną wartość za cel, szczególnie na obszarze miasta Wrocławia.<br>18. Strona 62 wykaz interesariuszy należy poszerzyć bezwzględnie o spółki zarządzające nieruchomościami kolejowymi, to jest PKP SA oraz PKP Nieruchomości.<br>19. Strona 63, zagospodarowanie terenów zamkniętych, poszerzenie interesariuszy dla terenów zamkniętych o PKP SA.<br>20. Strona 66 Sieć parkingów Park&Ride, poszerzyć interesariuszy zewnętrznych o PKP SA.<br>21. Strona 67 Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych poszerzyć interesariuszy zewnętrznych o Wody Polskie, Łasy Państwowe.   |  | Uwaga uwzględniona częściowo | Ad. 16 - Ad. 17 Wydłużenie sieci to nie tylko wydłużanie istniejących tras ale również budowa nowych. W dokumencie jest mowa o mieście 15 minutowym.<br>Ad. 18 - Ad. 21 Informacja o dodatkowych interesariuszach została uwzględniona.   |
| 50 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag |  | Uwagi ogólne  | 22. Z punktu widzenia periferyjnych Osiedli Wrocławia problemem jest intensywny ruch samochodowy z okolicznych miejscowości. Ruch ten wpada w nieprzystosowane do tego uliczki osiedlowe, generując nie tylko korki, ale i lokalne konflikty (mieszkańcy Wrocławia chcą mieć spokojny ruch, zaś osoby wykorzystujące te trasy jako tranzytowe - sprawną przejazd).<br>23. Z osiedlowego punktu widzenia kluczowe jest przekierowanie tego ruchu z ulic lokalnych na główne (przykładowo: z Kietzowskiej na Al. Sobieskiego).<br>W naszym odczuciu propozycja Planu niedostatecznie zwraca uwagę na ten aspekt.<br>24. Równie istotnym narzędziem do poprawy mobilności jest zespolenie komunikacji podmiejskiej z komunikacją miejską. Konieczne jest tu zatem:<br>25. Ujednolicenie taryfy biletowej.<br>a. Honorowanie biletów w różnych przewoźnikach (ewentualnie wprowadzenie UrbanCard dla całej aglomeracji).<br>b. Obniżenie cen biletów komunikacji podmiejskiej.<br>c. Zwiększenie częstotliwości komunikacji podmiejskiej tak, by była ona atrakcyjną alternatywą dla tych osób, które nie muszą przemieszczać się komunikacją samochodową.<br>26. Należy wprowadzić wspólny standard pojazdów obsługujących podmiejskie połączenia - tego elementu brakuje w Planie. Czysty, nowoczesny tabor powinien zastąpić wysłużone, brudne, pozbawione klimatyzacji pojazdy.<br>27. Plan zbyt mało podkreśla rolę komunikacji kolejowej w transporcie aglomeracyjnym. To może być jedna z szybszych metod podróżowania - należy jednak je odpowiednio wesprzeć (częstotliwość połączeń, atrakcyjna oferta biletowa).  |  | Uwaga nieuwzględniona        | - Plan Kładzie nacisk na optymalizację przestrzenną, opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego MOFW. Jest to etap konieczny dla ukształtowania efektywnego systemu transportowo-osadniczego MOFW w oparciu o założenia Transit Oriented Development.<br>- SUMP zakłada ujednolicenie taryfy biletowej.<br>- SUMP zakłada, że kolej stanowi kręgosłup systemu komunikacyjnego.  |
| 51 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag | załącznik A tabela rekomendacji dla miasta Wrocławia |   | 1. Interesariuszami jest obok PKP PLK też PKP SA jako właściciel wielu nieruchomości we Wrocławiu. PR na Zakrówie z prawdziwego zdarzenia może być tylko wtedy, gdy dojdzie do aktywnej współpracy z PKP SA.   |  | Uwaga uwzględniona           |   |
| 52 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag | załącznik C mapy kierunków Wrocławia                 |   | 1. Brak inwestycji punktowej: włączenie ul. Zastawnej do ul. Sobieskiego<br>2. Brak inwestycji inwestycji drogowej: budowa łącznika ul. Zastawnej i Olszowej na Zakrówie<br>3. Brak kontynuacji ścieżki rowerowej w kierunku gm. obrotu L, wzdłuż ulicy Włodawskiej, Chulickiego, Sobieskiego, Berutowickiej, Karkuskiej oraz Słowackich i dalej do granic miasta. Brak splądnięcia w miejsc gmin Dąbiełka<br>4. Brak ścieżki rowerowej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych Pręgi Północno-Zachodniej: ulicy Chulickiego, Olszowej, Karkuskiej, Karkuskiej, Słowackich, Górczyckich które powinny splądnić się wzdłuż rynku Pręgi Północnej<br>5. Brak ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Złotnickiej/Trakcyjnej oraz Karkuskiej we Wrocławiu<br>6. Brak ścieżki rowerowej północno-wschodniej łączącej Zakrów i Zgorzelec na Wrocławiu (Świdzka/Bystrzyca/Przedmieście) przy ul. Złotnickiej do Małej<br>7. Brak ciągów pieszo-rowerowych na ulicy Świdzkiej w kierunku Dworca kolejowego Północ-Północ, co powoduje brak splądnięcia i zmniejsza zapas punkt 6. celu strategicznego 2. Budowa ciągów pieszo-rowerowych i pieszo-rowerowych umożliwiających bezpieczne dojeżdżanie do stacji przelazów<br>8. Brak ścieżki rowerowej łączącej Zgorzelec i Kowalów we Wrocławiu. Brak łączności ścieżki nad ręką Włodawą, łącząca Północ-Północ i Kowalów, która to splądnięcie i zapas w trasach pieszo-rowerowych umożliwia przemieszczanie się pieszo-rowerowcami<br>9. Brak planowania trasy rowerowej wzdłuż rzeki Dolnej. Projekt wykonany do wykonania w ramach WRD 2020<br>10. Brak ogólnego Trasy Olimpijskiej w ramach: priorytetowa powinna się wybudować i być planowo rozwijana i miała by być elementem podsystemu przy planowaniu przystanków kolejowych Zakrów-Wschód wzdłuż planowanego przebiegu Trasy Olimpijskiej (od ulicy Olszowskiej do Karkuskiej, torowa Słowackich) wzdłuż ręki Włodawą<br>11. Brak ogólnego Trasy Olimpijskiej i Park & Ride przy węźle do Wrocławia od strony Włocławek, Mikoszewo, Pruszków oraz Raminowa<br>12. Brak ogólnego planowania obszarów Pręgi Północnej jako przystanków, jest to strategiczne zadanie, jeśli mamy wybudować Plan obiegowy i być operacyjny (do roku 2030) oraz części strategicznej (do roku 2035), części operacyjnej obsługi dostarcza przewidziane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, w głównym okresie operacji o dofinansowanie unijne, a związane z dofinansowaniem w kierunku realizacji inwestycji infrastrukturalnych i modernizacji stacji zremontowanych<br>13. Brak linii tramwajowej na Północ. Jest to strategiczne zadanie, jeśli mamy wybudować Plan obiegowy i być operacyjny (do roku 2030) oraz części strategicznej (do roku 2035), części operacyjnej obsługi dostarcza przewidziane w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, w głównym okresie operacji o dofinansowanie unijne, a związane z dofinansowaniem w kierunku realizacji inwestycji infrastrukturalnych i modernizacji stacji zremontowanych<br>14. Brak inwestycji punktowej w postaci emblemy torowa wzdłuż Dworca Północ-Północ, umożliwiającej powołanie terenów obronionych i likwidację miejscowej węzły węzły, co wpłynie na punkt komunikacyjny i transportowy, realizowany w ramach: priorytetowa powinna się wybudować i być planowo rozwijana i miała by być elementem podsystemu przy planowaniu przystanków kolejowych Zakrów-Wschód wzdłuż planowanego przebiegu Trasy Olimpijskiej (od ulicy Olszowskiej do Karkuskiej, torowa Słowackich) wzdłuż ręki Włodawą<br>16. W wielu miejscach planu pojawia się informacja o wydłużeniu linii tramwajowych. Priorytetem miasta Wrocławia powinno być również budowanie nowych linii tramwajowych, a nie tylko ich wydłużanie. |  | Uwaga nieuwzględniona        | okument zawiera tylko te rozwiązania, które znajdują odzwierciedlenie w dokumentach strategicznych. SUMP będzie ewoluował i w miarę pojawiania się nowych dokumentów i wytycznych można dokument uzupełniać. Ponadto należy pamiętać, że SUMP wskazuje na inwestycje w sposób kierunkowy, każda wskazana lokalizacja traktowana jest jako lokalizacja przybliżona.  |
| 53 | Mieszkaniec | Formularz zgłoszenia uwag |  | Plan Zdrowotnej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW) | 17. Brakżej analizy szeroko pojętej wykonalności i uściślenia celów w tym zakresie do osiągnięcia w mieście. Jaki będzie czas dojazdu mieszkańca do takiej formy infrastruktury transportowej zbiorowej, aby możliwe było dojeżdżanie do centrum w ciągu np. 30 minut. Należy postawić sobie konkretną wartość za cel, szczególnie na obszarze miasta Wrocławia.<br>18. Strona 62 wykaz interesariuszy należy poszerzyć bezwzględnie o spółki zarządzające nieruchomościami kolejowymi, to jest PKP SA oraz PKP Nieruchomości.<br>19. Strona 63, zagospodarowanie terenów zamkniętych, poszerzenie interesariuszy dla terenów zamkniętych o PKP SA.<br>20. Strona 66 Sieć parkingów Park&Ride, poszerzyć interesariuszy zewnętrznych o PKP SA.<br>21. Strona 67 Aglomeracyjna sieć dróg rowerowych poszerzyć interesariuszy zewnętrznych o Wody Polskie, Łasy Państwowe.   |  | Uwaga uwzględniona częściowo | Wydłużenie sieci to nie tylko wydłużanie istniejących tras ale również budowa nowych. W dokumencie jest mowa o mieście 15 minutowym. Informacja o dodatkowych interesariuszach została uwzględniona.  |

|    |  |                           |  |   |                              |   |
|----|--|---------------------------|--|---|------------------------------|---|
| 54 | Mieszkaniec                            | Formularz zgłaszania uwag | Uwagi ogólne   | <p>22. Z punktu widzenia przyjeżdżających Osiedli Wrocławia problemem jest intensywny ruch samochodowy z okolicznych miejscowości. Ruch ten wpada w nieprzystosowane do tego uliczki osiedlowe, generując nie tylko korki, ale i lokalne konflikty (mieszkańcy Wrocławia chcą mieć spokojny ruch, zaś osoby wykorzystujące te trasy jako tranzytowe - sprawną przejazd).</p> <p>23. Z osiedlowego punktu widzenia kluczowe jest przekierowanie tego ruchu z ulic lokalnych na główne (przykładowo: z Kielczowskiej na Al. Sobieskiego).</p> <p>W naszym odczuciu propozycja Planu niedostatecznie zwraca uwagę na ten aspekt.</p> <p>24. Równie istotnym narzędziem do poprawy mobilności jest zapewnienie komunikacji podmiejskiej z komunikacją miejską. Konieczne jest tu zatem:</p> <p>25. Ujednolicenie taryfy biletowej.</p> <p>a. Honorowanie biletów w różnych przewoźnikach (ewentualnie wprowadzenie UrbanCard dla całej aglomeracji).</p> <p>b. Obniżenie cen biletów komunikacji podmiejskiej.</p> <p>c. Zwiększenie częstotliwości komunikacji podmiejskiej tak, by była ona atrakcyjną alternatywą dla tych osób, które nie muszą przemieszczać się komunikacją samochodową.</p> <p>26. Należy wprowadzić wspólny standard pojazdów obsługujących podmiejskie połączenia - tego elementu brakuje w Planie. Czysty, nowoczesny tabor powinien zastąpić wyłужone, brudne, pozbawione klimatyzacji pojazdy.</p> <p>27. Plan zbyt mało podkreśla rolę komunikacji kolejowej w transporcie aglomeracyjnym. To może być jedna z szybszych metod poddźwiania - należy jednak je odpowiednio wesprzeć (częstotliwość połączeń, atrakcyjna oferta biletowa).</p>   | Uwaga nieuwzględniona        | <p>- Plan kładzie nacisk na optymalizację przestrzenną, opracowanie modelu funkcjonalno-przestrzennego MOFV. Jest to etap konieczny dla ukształtowania efektywnego systemu transportowo-urodzajnego MOFV w oparciu o założenia Transit Oriented Development.</p> <p>- SUMP zakłada ujednolicenie taryfy biletowej.</p> <p>- SUMP zakłada, że kolej stanowi kręgosłup systemu komunikacyjnego.</p>   |
| 55 | Organizacja Pozaziądowa - Akcja Miasto | Formularz zgłaszania uwag | 1. Rozdział 3<br>2. Rozdział 6<br>4. Rozdział 6<br>5. Rozdział 6<br>6. Rozdział 6<br>7. Rozdział 6 | <p>1. Dokument jest sprzeczny z Wrocławską Polityką Mobilności czy uchwałą nr XLVII/1165/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. Należy go jeszcze raz przeanalizować w tym kontekście i wprowadzić niezbędne zmiany.</p> <p>2. Dokument całkowicie pomija aspekt dostaw niesamochodowych (rodzimi transportu (np. rowerami transportowymi) w obszarze przewiezcy i ostatniej mili. Muszą one zostać uwzględnione w tym dokumencie.</p> <p>3. Dokument pomija IAL, co samoczynny elektryczny nadsięć i samochodami i zajmują tyle samo przestrzeni na ulicach. Zgodnie z zapisami Wrocławskiej Polityki Mobilności dokument powinien skupić się na środkach transportu niesamochodowego jak transport zbiorowy oraz ruch pieszy i rowerowy a w aspekcie elektroniczności na: a. Należy usunąć rekomendację „Wprowadzenie nowego elektroniczności poprzez udostępnienie buszowozów”.</p> <p>4. Cel niezgodny z niekierunkiem, należy je wyjąć z listy celów i sformułować.</p> <p>5. Cel powinien zawierać:</p> <p>a. Wzrosty efektywności przy pod kątem obsługi transportem zbiorowym.</p> <p>b. Jazdy priorytet w planowaniu przestrzennym - zabudowa mieszkaniowa powinna powstawać wyłącznie wokół głównych (np. z połączeniem min. co 300 metrów) przystanków transportu zbiorowego.</p> <p>7. Cel powinien zawierać:</p> <p>a. Stworzenie i rozwój całej aglomeracyjnej/metropolitalnej, w tym: i. Wdrożenie wspólny taryfy biletowej dla MOFV (j), nie wystarczy jedynie wypracowanie rozwiązania, bo wtedy zawsze może ono pozostać na papierze i. Analizę istniejących wpływów przemieszczających kolej tramwaj/autobus dla Wrocławia, stworzenie planów ich przebudowy by minimalizować czas przejazdów oraz zabezpieczenie środków na te świadczenie do 2030 roku.</p> <p>c. Dla parkingów P&amp;R i miast satelickich oł należy rozszerzyć o stworzenie odpowiedniej infrastruktury rowerowej zgodnie ze „Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Województwa Dolnośląskiego”</p> | Uwaga uwzględniona częściowo | <p>Ad. 1 i Ad. 3 - nieuwzględniono, dokument w obecnym kształcie w sposób priorytetowy traktuje transport zbiorowy: autobusowy, tramwajowy oraz kolejowy. Głównym celem SUMP jest ograniczenie ruchu samochodów indywidualnych. Dokument jest zgodny z Wrocławską Polityką Mobilności oraz podnosi kwestię LTO.</p> <p>Ad. 4 - usunięto rekomendację.</p> <p>Ad. 2 - uwzględniono stosowną rekomendację.</p> <p>Ad. 5- Ad. 7 - cele zostały określone prawidłowo, zarówno cele nadrzędne jak i szczegółowe. Zaproponowane w uwadze cele posiadają potrzebny gmin wchodzących w skład MOFV. Zgodnie z rekomendacjami zostanie opracowany plan funkcjonalno - przestrzenny, który wskaże pożądaną postać SUMP kierunki rozwoju gmin MOFV, w tym inwestycje. SUMP w rekomendacjach wskazuje na, na konieczność opracowania wspólnego systemu biletowego.</p> |
| 56 | Mieszkaniec                            | Formularz zgłaszania uwag | 6.1 Wiza i cele nadrzędne  | <p>Lokalizacja parkingów P&amp;R przy najbardziej obciążonych ulicach wjazdowych do miasta Wrocław. Skomunikowanie tak uytuowanych parkingów z istniejącą komunikacją miejską nowymi/dedykowanymi liniami wahałdowymi poruszającymi się wydzielonym pasem drogowym.</p> <p>Przykładowo:</p> <p>-Wybudowanie parkingu P&amp;R przy zjeździe z AOW Wrocław Zachód i komunikacja linią wahałdową do pętli Opobór i/lub Racławicka</p> <p>-Wybudowanie parkingu P&amp;R przy zjeździe z AOW Wrocław Lotnisko i komunikacja istniejącymi liniami obsługującymi lotnisko</p> <p>-Wybudowanie parkingów przy pozostałych zjazdach z AOW i ich obsługa jak wyżej</p> <p>Dobrane lokalizacje i wielkość parkingów P&amp;R w oparciu o dane z „Kompleksowe Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu - KBR 2018” oraz „Kompleksowe Badania Ruchu - Wrocław 2010/2011”.</p> <p>Przykładowo: budowa parkingów P&amp;R przy ulicach:</p> <p>Mokronowska, Ziębicka, Karkonowska, Świdzka, Żelazna (obok stacji PKP), Czekoladowa/Wrocławska, Buforowa/Strzełkiska (przy rondzie), Opolska (przy zjeździe z Wschodniej Obwodnicy Wrocławia obok stacji PKP Sechnice), Starachocińska/Wrocławska obok stacji PKP Wrocław Wąpnowo (Wschód), Wrocławska (obok przystanku MPK Kielczów - Akacjowa)</p> <p>Obsługa parkingów P&amp;R oraz przystanków PKP przy MPK Wrocław za pośrednictwem przystanków MPK oddolonych nie dalej niż 5 min drogi na piechotę. Zadbanie, aby dojechać do przystanków były chodnikami, a nie błotem, kałkami, poboczem drogi. Zapewnienie, aby tak ustytuowane przystanki MPK miały wiaty chroniące przed deszczem/wiatrem.</p>  | Uwaga nieuwzględniona        | <p>Codziennie do Wrocławia wjeżdża ok. 240 tys. samochodów. Lokalizacja parkingów P&amp;R przy najbardziej uczęszczanych drogach wjazdowych do miasta pozwoli zatrzymać spórą część z tych aut przed granicami miasta. Wydarzy zapewnić poddłym alternatywę w postaci komunikacji miejskiej poruszającej się osobnymi dedykowanymi tylko jej pasami drogowymi czyli szybkim do samochodów).</p> <p>3</p>  |
| 57 | Mieszkaniec                            | Formularz zgłaszania uwag |  | <p>Zgłaszam, że jest pilna potrzeba skomunikowania wsi Śewice, Miejscowości zaraz za Wrocław-Swinary! Wystarczy przedłużyć trasę linii 105. Autobus ten mógłby jechać przez Śewice, Rogów, Krzywczno, Parzy do Marino. W godzinach porannych 6-10 dojeżdżałaby miedzywoje do Wrocławia. Między 14-18 wracając. Problemu nie rozwiąże dostęp do kolei. Stacja jest oddalona od wymienionych wsi w znacznej odległości. Łatwiej jest je odwozić do Swinar na 105 lub na podjazd w Swinarach. Zostawienie tego obszaru bez komunikacji sprawi, że w krótkim czasie ulica Peczyska i Zmigrońska we Wrocławiu będzie wyglądać jak droga w kierunku na Oławę i Jeż. Tożsamy paradoks!!! Wniosekuję o ujęcie w planie rozwiązania skomunikowania Śewic komunikacją autobusową miejską, analogicznie jak to zrobiono z Szpanowem, Krzywczonem.</p>  | Uwaga nieuwzględniona        | <p>Zadaniem SUMP nie jest wskazanie konkretnych przebiegów komunikacji zbiorowej. Należy pamiętać, że SUMP wskazuje na inwestycje w sposób kierunkowy, każda wskazana lokalizacja traktowana jest jako lokalizacja przybliżona. SUMP będzie ewoluował i w miarę pojawiania się nowych warunków można dokument uzupełniać. Lokalizacje wskazanych na mapach działań inwestycyjnych nie stanowią katalogu zamkniętego i mogą w przyszłości ulec zmianie i uzupełnieniu.</p>   |