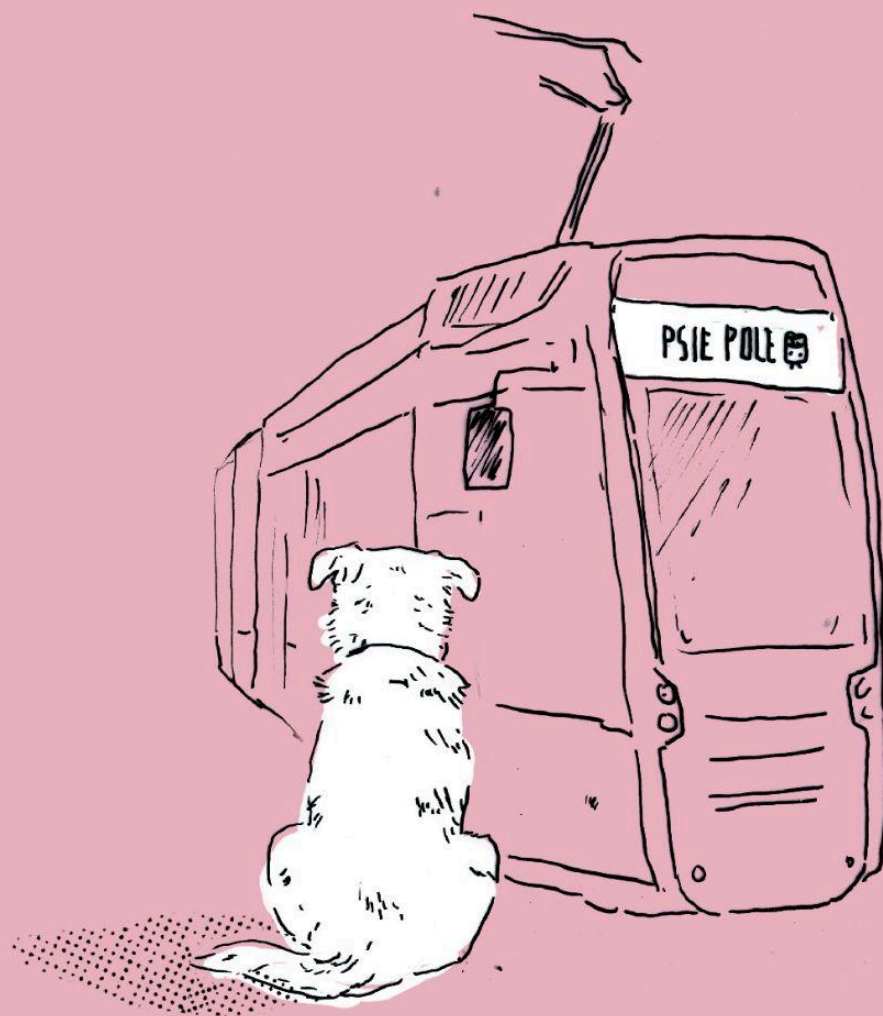


KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAK POJEDZIE TRAMWAJ
PRZEZ PSIE POLE?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	3
PRZEBIEG KONSULTACJI	4
Podsumowanie spotkań konsultacyjnych	4
Podsumowanie spotkania sondażowego	5
Podsumowanie e-formularza	7
Konsultacje z dziećmi i młodzieżą	7
PRZEDSTAWIENIE OPINII	8
Opinie dotyczące tramwaju na Psie Pole	9
Opinie dotyczące wyboru wariantów tras	11
Opinie wskazujące zalety wariantu W1 trasy tramwajowej na Psie Pole	15
Opinie wskazujące wady wariantu W1 trasy tramwajowej na Psie Pole	18
Opinie wskazujące zalety wariantu W2 trasy tramwajowej na Psie Pole	20
Opinie wskazujące wady wariantu W2 trasy tramwajowej na Psie Pole	22
Najważniejsze opinie dotyczące lokalizacji przystanków oraz pętli tramwajowej	27
Pozostałe opinie dotyczące tramwaju na Psie Pole	30
PODSUMOWANIE	34
Konkluzje	34
Co się zmieniło dzięki konsultacjom?	35
Refleksja inicjatorów konsultacji	35
Dodatkowe informacje	36
Partnerzy lokalni	37
INFORMACJA O REALIZATORACH	38



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Tramwaj na Psie Pole to długo wyczekiwana inwestycja. Jego powstanie od dawna zakładano w dokumentach planistycznych. Nadszedł czas na to, by ogólne plany przekuć w konkretne rozwiązania.

Co było przedmiotem konsultacji?

Obecny etap konsultacji dotyczył dwóch wariantów trasy tramwaju na Psie Pole, które zostały wskazane jako optymalne.

Punktem wyjścia było dziesięć wariantów tras biegnących ul. Bolesława Krzywoustego, al. Ignacego Paderewskiego lub ul. Mydlaną. W ubiegłym roku powstało tzw. Studium korytarzowe trasy tramwajowej w kierunku osiedla Psie Pole. Jest to dokument, którego celem było wybranie maksymalnie dwóch optymalnych wariantów tras. Sprawdzano pięć głównych aspektów: ekonomiczny, społeczny, techniczny, ruchu pasażerskiego oraz środowiskowy.

Przy analizach studium brano pod uwagę m.in. kryteria dotyczące dostępności do przystanków w odległości do 500 metrów, liczbę potencjalnych pasażerów (w roku 2030 i 2050), koszt inwestycji, kolizje z obszarami chronionymi, długość trasy w obszarze objętym ochroną konserwatora zabytków, liczbę nieruchomości prywatnych do zajęcia, wydzielenie torowiska z jezdni, czas podróży czy wpływ na klimat.



PRZEBIEG KONSULTACJI

- E-FORMULARZ OPINII, 4 marca – 6 kwietnia 2025 r.
Dostępny na stronie internetowej konsultacji.
- E-SPOTKANIE KONSULTACYJNE, 11 marca 2025 r., godz. 17.30
Aktywny udział możliwy na platformie internetowej Clickmeeting, link do spotkania na stronie internetowej konsultacji.
- WARSZTATY KONSULTACYJNE dla dzieci, 13 marca 2025 r., godz. 17.00
CAL Psie Pole – Zawidawie, ul. Kiełczowska 43/ bud. 6
- WARSZTATY KONSULTACYJNE dla młodzieży,
14 marca 2025 r., Autorska Szkoła Samorozwoju ASSA, ul. Kiełczowska 43
20 marca 2025 r., Szkoła Podstawowa nr 98, ul Sycowska 22a
1 kwietnia 2025 r., Szkoła Podstawowa nr 6, ul. Gorlicka 25
- SPOTKANIE KONSULTACYJNE, 15 marca 2025 r., godz. 11.00
Sala Bankietowa Podano, ul. Kiełczowska 43
- SPOTKANIE SONDAŻOWE, 22 marca 2025 r., godz. 11.00
Centrum Biblioteczno-Kulturalne FAMA, ul. Bolesława Krzywoustego 286
Udział osób wybranych zgodnie z osobnych regulaminem
- SPOTKANIE KONSULTACYJNE dla samorządów uczniowskich
osiedlowych szkół, 4 marca – 6 kwietnia 2025 r.

Podsumowanie spotkań konsultacyjnych

W ramach konsultacji odbyła się seria spotkań – e-spotkanie konsultacyjne, spotkanie konsultacyjne oraz spotkanie sondażowe.



E-spotkanie konsultacyjne odbyło się 11 marca 2025 r. w formie internetowej. Zainteresowane osoby mogły uczestniczyć w nim za pośrednictwem platformy Clickmeeting. Proponowane trasy tramwaju na Psie Pole przedstawiły urzędniczki z Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia. Spotkanie moderowali reprezentanci Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich. W spotkaniu wzięło udział 57 osób, które omawiały propozycje i zadawały pytania na temat przebiegu trasy tramwajowej oraz o proces realizacji tej inwestycji.

Spotkanie konsultacyjne otwarte dla wszystkich mieszkank i mieszkańców odbyło się 15 marca 2025 r. w Sali Bankietowej Podano. Wzięło w nim udział 85 osób.

Merytoryczne wsparcie zapewniła przedstawicielka Biura Zrównoważonej Mobilności – inicjatora konsultacji oraz autorzy Studium Korytarzowego, eksperci z firmy Databout sp. z o.o. Za moderację spotkań odpowiedzialni byli reprezentanci i reprezentantki Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

Notatki ze spotkań konsultacyjnych stanowią załącznik nr 1 do raportu.

Podsumowanie spotkania sondażowego

W ramach procesu konsultacji odbyło się również **spotkanie sondażowe** – 22 marca 2025 r. w Centrum Bibliotecznno-Kulturalnym FAMA.

Spotkanie było częścią konsultacji społecznych dotyczących przebiegu linii tramwajowej na Psie Pole. Celem spotkania było wypracowanie i przyjęcie poprzez głosowanie rekomendacji dla jednego z 2 dwóch konsultowanych wariantów. Wynik głosowania nie jest wiążący, przyjęte w trakcie spotkania rekomendacje są punktem wyjścia do dalszych analiz.

Przebieg



Moderator rozpoczął od przedstawienia stron i organizatorów oraz wyjaśnienia zasad formy konsultacji jaką jest spotkanie sondażowe. Zgromadzonym przedstawiono agendę spotkania i przysługujące im prawa. Ponadto przypomniano o możliwości składania opinii za pomocą formularza dostępnego na stronie konsultacji.

Praca przy stolikach rozpoczęła się krótką integracją uczestników – przedstawieniem się oraz opisaniem swojej sytuacji i oczekiwań. Następnie przeprowadzono głosowanie wstępne, po którym przedstawicielki Urzędu Miejskiego zaprezentowały konsultowane warianty trasy tramwaju. Uczestnicy mieli za zadanie wypracować pytania do prezentacji, na które następnie otrzymali odpowiedzi.

Po przerwie uczestnicy przy stolikach wspólnie zastanowili się nad wadami i zaletami każdego z wariantów. Mieli również możliwość zgłaszania uwag i zadawania pytań. Wyniki pracy przedstawiono później na forum spotkania. Przed głosowaniem końcowym uczestnicy mieli możliwość wypowiedzenia na forum ostatecznych głosów. Po przeprowadzeniu głosowania i ogłoszeniu finalnych wyników spotkanie dobiegło końca.

Wynik spotkania

Początkowo wybrzmiały głosy wyrażające silny sprzeciw wobec powstania tramwaju w ogóle, bez względu na przebieg jego trasy. W trakcie dyskusji uczestnicy zwracali szczególną uwagę na niektóre różnice między wariantami. Najczęściej pojawiały się tematy zagrożenia hałasem, wycinki zieleni przy budowie trasy tramwajowej, położenia trasy względem ścisłej oraz historycznej zabudowy, braku połączenia Psiego Pola z mostem Szczytnickim i placem Grunwaldzkim.

Spotkanie sondażowe zakończyło bez wyraźnej konkluzji. Wariant W1 zdobył o jeden głos mniej niż wariant W2. Mimo różnic w liczbie głosów na oba warianty, wynikiem obu głosowań był remis (żaden z wariantów nie otrzymał



bezwzględnej większości głosów). Zgodnie z regulaminem spotkania żaden z wariantów nie został zatem wskazany jako preferowany.

Podsumowanie e-formularza

Formularz opinii był dostępny na stronie internetowej konsultacji w okresie od 4 marca – 6 kwietnia 2025 roku. Zawierał on prośbę o odpowiedź na dwa pytania: „Jaka jest Twoja opinia dotycząca proponowanych wariantów przebiegu trasy tramwajowej przez Psie Pole?” oraz „Jaka jest Twoja opinia na temat lokalizacji przystanków i pętli tramwajowej na Psim Polu?”.

Za pośrednictwem e-formularza przekazano łącznie 1796 opinii – zostały one zawarte w załączniku nr 2 do niniejszego raportu.

Konsultacje z dziećmi i młodzieżą

Warsztaty konsultacyjne dla dzieci odbyły się 13 marca 2025 r. w Centrum Aktywności Lokalnej Klub na Psiaku.

Odbyły się również trzy sesje **warsztatów konsultacyjnych dla młodzieży**. Chętni uczniowie wyrazili swoje zdanie podczas warsztatów: 14 marca 2025 r. w Autorskiej Szkole Samorozwoju ASSA i 20 marca 2025 r. w Szkole Podstawowej nr 98. Natomiast 1 kwietnia 2025 r. w Szkole Podstawowej nr 6 przeprowadzono warsztaty dla dwóch klas ósmych. Łącznie w konsultacjach dla dzieci i młodzieży wzięły udział 74 osoby.

Notatki ze spotkań konsultacyjnych dla dzieci i młodzieży stanowią załącznik nr 3 do raportu.

Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!



PRZEDSTAWIENIE OPINII

Propozycje rozwiązań i rekomendacji składające się na ten dokument zostały przygotowane przez urzędników i urzędniczki z Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia. Raport stanowi odpowiedź **na ponad 1800 opinii**, które były zbierane przez dwa miesiące konsultacji, podczas warsztatów i spotkań oraz zgłoszonych za pomocą e-formularza. Drogą elektroniczną przesłana również została uchwała jednej rady osiedla.

Zebrane opinie zostały podzielone na grupy dotyczące dwóch wariantów trasy tramwaju na Psie Pole, prezentując najczęściej zgłaszane argumenty za i przeciw przedstawionym wariantom. W raporcie prezentujemy je w formie syntetycznej – podsumowując opinie mieszkańców i mieszkanek nie tylko na temat biegu tras, ale również logistyki procesu budowy połączenia tramwajowego na Psie Pole lub konkretnych rozwiązań komunikacyjnych.

Treści prezentowane w ramach tego raportu zostały podzielone według tematów poruszanych podczas spotkań konsultacyjnych oraz opinii, które najczęściej powtarzały się w formularzu. Celem konsultacji społecznych nie było wybranie jednego lub drugiego wariantu trasy drogą głosowania. Wszystkie opinie zostały jednak przeanalizowane i w tym raporcie opisujemy najważniejsze z nich oraz najczęściej się pojawiające, na które odpowiedziało Biuro Zrównoważonej Mobilności.

Wszystkie opinie dotyczące lokalizacji przystanków lub podnoszące kwestie planowania ruchu na trasie tramwaju na Psie Pole zostaną przekazane projektantom na kolejnym etapie inwestycji.



Opinie dotyczące tramwaju na Psie Pole

Postulat z konsultacji społecznych

Wiele opinii zgłoszonych podczas konsultacji dotyczyło samej zasadności wybudowania trasy tramwajowej prowadzącej na Psie Pole. Mieszkańcy i mieszkanki pytali, czy tak duża inwestycja ma sens, szczególnie biorąc pod uwagę dobrze działającą komunikację autobusową.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Psie Pole-Zawidawie to, obok Starego Miasta, Śródmieścia i Krzyków, jedno z najbardziej zaludnionych osiedli Wrocławia. Jednak w porównaniu do wymienionych osiedli, Psie Pole wciąż intensywnie się rozwija. Szacowana liczba mieszkańców Psiego Pola to obecnie prawie 24 tys. mieszkańców, a jeśli dodamy do tego także podwrocławską miejscowość Kiełczów, to wartość ta podwaja się. Dla tak gęstego obszaru zabudowy już teraz wprowadzenie bardziej wydajnego środka transportu zbiorowego jest uzasadnione. A jeśli weźmiemy również pod uwagę mieszkańców, którzy pojawią się, gdy zabudowane zostaną niezagospodarowane jeszcze tereny mieszkaniowe – tym bardziej należy myśleć o tramwaju. Obecnie osiedle Psie Pole-Zawidawie ma zapewnioną obsługę komunikacją autobusową, a także kolejową, przy czym za obsługę połączeń kolejowych odpowiada marszałek Województwa Dolnośląskiego.

Trzonem komunikacji zbiorowej we Wrocławiu są tramwaje, autobusy pełnią zaś funkcję uzupełniającą. Naszym celem jest stworzenie w mieście takich warunków, aby podróżowanie komunikacją zbiorową było dla mieszkańców atrakcyjne i komfortowe. Te założenia zapisane są w politykach miejskich oraz strategiach; w tym we Wrocławskiej Polityce Mobilności przyjętej przez miasto w 2013 r. Te cele to także nasze zobowiązania wobec mieszkańców.



Miasto to żywy organizm, w którym system transportowy często porównywany jest do krwioobiegu. Zachowanie żywotności miasta wymaga ciągłej czujności i obserwacji, czy system działa sprawnie. Rosnąca liczba pasażerów w autobusach po pewnym czasie powoduje, że komfort pasażerów staje się warunkiem bardzo trudnym do spełnienia. Im wyższe zatłoczenie, tym mniejsza atrakcyjność tej formy podróżowania. Autobus może dodatkowo utknąć w korku drogowym, co dodatkowo wprowadza czynnik nieprzewidywalności czasu podróży.

Co można zrobić, aby zapobiec ewentualnemu zniechęceniu pasażerów, a jeszcze zachęcić kolejnych mieszkańców do skorzystania z komunikacji zbiorowej? Można by zwiększyć liczbę kursów, wprowadzić autobusy przegubowe – ale tu graniczną wartością staje się przepustowość miejsc przystankowych. Dla komunikacji autobusowej niemożliwe jest wydzielenie także osobnych korytarzy na całej sieci, np. w centrum. Dlatego tramwaj, jako system o wiele wydajniejszy niż autobus (jeden tramwaj może przewieźć 240 pasażerów, a jego zdolność przewozowa oceniana jest na średnio na 11 tys. pasażerów na godzinę), to rozwiązanie optymalne przyjmowane dla dużych i gęsto zabudowanych osiedli mieszkaniowych.

Dyskusja dotycząca formy komunikacji zbiorowej na dużych wrocławskich osiedlach mieszkaniowych miała miejsce we Wrocławiu w 2020 r. przy okazji Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego. Postawione wtedy mieszkańcom pytanie brzmiało: „Jaki środek transportu publicznego powinien połączyć centrum miasta z osiedlami: Jagodno, Maślice, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Psie Pole?” 79% panelistów zarekomendowało w ostatecznych rozstrzygnięciach realizację trawmaju na Psie Pole. W tym kierunku podążają też dokumenty planistyczne, w których analizie podlega zawsze nie tylko sytuacja dzisiejsza, ale przede wszystkim docelowe zagospodarowanie – taka forma transportu, która jest odpowiedzią na potrzeby obecnych i przyszłych mieszkańców osiedla. Zagadnienie trasy tramwajowej na Psie Pole pojawia się w dokumentach planistycznych od dawna. Teraz jest czas, by te plany znalazły



swoje miejsce w bardziej szczegółowych projektach, bo osiedle potrzebuje sprawnej, wygodnej i komfortowej komunikacji zbiorowej.

Opinie dotyczące wyboru wariantów tras

W formie pytań i odpowiedzi przedstawimy opinie oraz wątpliwości, które pojawiały się podczas konsultacji i dotyczyły tego, w jaki sposób dokonano wyboru dwóch wariantów trasy tramwaju na Psie Pole.

- **W jaki sposób zostały wybrane dwa warianty trasy tramwaju na Psie Pole?**

Na początku, czyli na pierwszym etapie Studium Korytarzowego, analizowano dziesięć wariantów trasy tramwajowej. Eksperti z różnych dziedzin (transportu, środowiska, infrastruktury i planowania przestrzennego) ocenili każdą opcję według pięciu kluczowych kryteriów: liczby pasażerów, kosztów budowy, wpływu społecznego, możliwości technicznych oraz oddziaływania na środowisko.

W ramach kryterium ruchu pasażerskiego sprawdzano m.in. liczbę mieszkańców, którzy skorzystają z nowej trasy w przyszłości (do 2035 i 2050 r.). Analizowano również oszczędności czasu podróży oraz wpływ nowej trasy na ograniczenie ruchu samochodowego. W kryterium ekonomicznym oceniano koszty inwestycji w przeliczeniu na jednego mieszkańca, natomiast aspekty społeczne obejmowały analizę liczby nieruchomości prywatnych koniecznych do przejęcia, liczbę budynków stojących w kolizji z trasą oraz potencjalny poziom hałasu i drgań. Pod względem technicznym analizowano m.in. trudność wykonania trasy w zależności od jej geometrii, a aspekty środowiskowe obejmowały ocenę wpływu na tereny zielone, obszary chronione, tereny zagrożone powodzią oraz możliwości ograniczenia emisji CO₂.

Po pierwszym etapie analiz odrzucono cztery warianty, które były przede wszystkim nieefektywne ekonomicznie – w tym wariant przez Kowale jako



przedłużenie al. Różyckiego. Następnie porównano pozostałe sześć tras pod kątem ich dostępności dla mieszkańców, kosztów budowy oraz wpływu na środowisko. Warianty W1 i W2 – okazały się najkorzystniejsze, ponieważ zapewniają dostępność największej liczbie mieszkańców, są najbardziej opłacalne w przeliczeniu na jednego pasażera, minimalizują negatywny wpływ na środowisko, a także najlepiej integrują się z istniejącą infrastrukturą miejską.

Dziesięć wariantów trasy tramwaju na Psie Pole zostało opisanych i pokazanych w dokumencie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (Studium). To strategiczny dokument miasta, w którym pokazane są możliwe kierunki rozwoju. Jest on dostępny pod tym adresem:

www.geoportal.wroclaw.pl/planowanie_przestrzenne/studium

Wszystkie warianty wskazane w Studium przeanalizowane były wstępnie we Wrocławskim Programie Tramwajowym 2.0 (WPT 2.0).

Dokument jest dostępny pod tym adresem:

www.wroclaw.pl/inwestycje-wroclaw/wroclawski-program-tramwajowy

- **Co wpływa na czas przejazdu tramwajem w różnych wariantach trasowych?**

Nie zawsze wariant, który wydaje się szybszy, jest najlepszym wyborem. Czas przejazdu to tylko jeden z wielu czynników branych pod uwagę przy planowaniu trasy tramwajowej. Ostateczny wybór wariantu zależy od kompleksowej analizy, w której liczy się nie tylko czas przejazdu, ale także inne, równie ważne aspekty.

Warunki terenowe są jednym z nich. Potrzebne jest miejsce nie tylko na poprowadzenie torowiska, ale także na przystanki, trakcję, węzły przesiadkowe integrujące tramwaj z autobusem, punkty zasilania oraz inne elementy infrastruktury. Drugim ważnym czynnikiem są pasażerowie. Tramwaj powinien być dla ludzi łatwo dostępny, przebiegać w miejscu, gdzie mieszkańcy już są



lub wiemy, że się pojawią, na przykład w związku z nowymi inwestycjami mieszkaniowymi. Trzeci ważny czynnik to węzły przesiadkowe. Ważne jest zapewnienie, że możliwe będzie sprawne przejechanie kolejnych tramwajów przez te węzły, ponieważ ich przepustowość ma swoje ograniczenia zwłaszcza w centrum. Te wszystkie kwestie zostały uwzględnione i przeanalizowane w Studium korytarzowym.

- **Dlaczego nie była analizowana trasa tramwajowa od pl. Kromera, wzdłuż al. Kromera i dalej ul. Bolesława Krzywoustego?**

Wariant trasy biegnącej wzdłuż al. Kromera, oraz dalej ul. Krzywoustego nie jest wskazany w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, dlatego też Studium korytarzowe nie analizowało takiej trasy.

Należy dodać, że wzdłuż tego ciągu występuje zupełnie inna specyfika zagospodarowania, niż wzdłuż al. Brücknera. Zagospodarowanie zabudową mieszkaniową występuje tylko na fragmencie ul. Krzywoustego i część mieszkańców jej zabudowy i tak uzyska dostęp do tramwaju w al. Brücknera, co też pokazało Studium korytarzowe, badając strefy dostępności do przystanków.

Istnieją także inne argumenty funkcjonalne – w niedalekiej odległości od al. Kromera jest linia kolejowa 143, na której Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia przewiduje nowe przystanki kolejowe. Tym samym niepotrzebnie dublowalibyśmy systemy szynowe. Znacznie efektywniejsze więc jest prowadzenie nowych tras tam, gdzie jest potencjał pasażerski i systemy nie będą dla siebie wzajemnie konkurencyjne.

Dodatkowo ze względu na ograniczenia w rejonie pętli Kromera nie ma możliwości zorganizowania dodatkowych przystanków tramwajowych w tym rejonie. Pod tym względem znacznie lepsze warunki integracji



tramwajowo-autobusowej będą w rejonie skrzyżowania ul. Kwidzyńskiej z al. Brücknera. Korzyści z prowadzenia tramwaju w al. Brücknera są także takie, że tramwaj może minąć bokiem bardzo trudne skrzyżowanie ul. Krzywoustego z al. Brücknera i al. Poprzeczną. To z pewnością skróci czas podróży, bo tramwaj nie będzie musiał stać na światłach.

- **Jakie są wady i zalety proponowanych wariantów?**

W obu wariantach, W1 i W2, trasa tramwajowa pokrywa się na odcinku od centrum Wrocławia do okolic skrzyżowania z ul. Dywizjonu 303. To właśnie w tym miejscu przebiegi obu wariantów zaczynają się różnić. Wariant W1 kieruje dalej ul. Dywizjonu 303 w stronę ul. Litewskiej, natomiast wariant W2 prowadzi przez ul. Bolesława Krzywoustego w kierunku centrum historycznego Psiego Pola i dalej w stronę ul. Kiełczowskiej. Oba warianty mają swoje wyzwania inżynierskie i urbanistyczne.

W przypadku wariantu W1 trudnym punktem jest skrzyżowanie z ul. Litewską, które ma złożony pięciowłotowy układ, co komplikuje organizację ruchu tramwajowego i drogowego. Z kolei w wariantcie W2 wyzwaniem jest rondo Lotników Polskich, które ze względu na ograniczoną przestrzeń i natężenie ruchu stawia wysokie wymagania w zakresie projektowania układu torowego i przystanków. W każdym z wariantów w tych newralgicznych miejscach będziemy się mierzyć z ograniczeniami terenowymi. Dla wariantu W2 wyzwaniem będzie przebieg tramwaju przez obszar chroniony konserwatorsko. Tego rodzaju ograniczenia nie występują w przypadku wariantu W1.

Zminimalizowanie kolizji z zielenią jest ważnym aspektem każdorazowo analizowanym przy planowaniu nowej infrastruktury. Drzewa obecnie rosną zarówno wzdłuż ul. Litewskiej, jak i ul. Kiełczowskiej, ale Studium korytarzowe badając ten aspekt, wskazało w wariantcie W2 korzystniejsze warunki pod względem ograniczenia wpływu na zielenią, co czyni go bardziej przyjaznym dla środowiska w tym zakresie.



Atutem wariantu W2 może być zakończenie trasy przy cmentarzu Kielczowskim, a więc tuż przy granicy miasta. Dzięki temu możliwe byłoby objęcie transportem zbiorowym także mieszkańców Kielczowa, a to mogłoby pośrednio wpłynąć na zmniejszenie ruchu zewnętrznego. Analizy przeprowadzone w Studium korytarzowym potwierdziły ten efekt – wariant W2 wykazuje większy potencjał pod kątem spadku liczby aut na drogach oraz przyciągnięcia większej liczby pasażerów do tramwajów na trasie.

Opinie wskazujące zalety wariantu W1 trasy tramwajowej na Psie Pole

Osoby biorące udział w konsultacjach, które pozytywnie wyrażają się na temat wariantu W1 trasy tramwajowej na Psie Pole, zwróciły uwagę głównie na wątek lepszej obsługi nowych osiedli mieszkaniowych oraz odciążenie ruchu samochodowego.

1. Lepsza obsługa nowych osiedli mieszkaniowych

Postulat z konsultacji społecznych

Wariant W1 jest postrzegany przez część osób biorących udział w konsultacjach jako lepiej dostosowany do obsługi szybko rozwijających się obszarów mieszkaniowych wzdłuż ulic Dywizjonu 303, Litewskiej oraz pobliskich, takich jak Żmudzka, Rycerska czy Zielna. Obszary te mają ograniczoną ofertę transportu publicznego, a mieszkańcy argumentują, że linia tramwajowa poprawiłaby jego dostępność dla nowych osiedli, zmniejszając zależność od samochodów i łagodząc korki. Ponadto wariant W2 w dużej mierze pokrywa się z istniejącymi trasami autobusowymi wzdłuż ul. Kielczowskiej, które już obsługują starsze osiedla.



Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Autobusy jeżdżą obecnie ulicami Kiełczowską i Krzywoustego, bo takie możliwości daje sieć uliczna i takie są potrzeby wynikające z aktualnego zagospodarowania terenów. Ulica Dywizjonu 303 nie prowadzi komunikacji zbiorowej, bo nie powstała jeszcze w całości. Obecnie jest wybudowana tylko na fragmencie do ul. Rycerskiej, a dalszy jej odcinek jest dopiero projektowany. Od początku jednak w projektach była uwzględniona potrzeba prowadzenia wzdłuż niej komunikacji zbiorowej – i to nie tylko tramwajowej, ale i autobusowej. Takie rozwiązanie miało zapewnić obsługę transportem zbiorowym nowych mieszkańców bez względu na wybór wariantu tramwaju na Psie Pole. Ulica ta ma więc projektowo uwzględnioną rezerwę na torowisko tramwajowe z przystankami oraz na przystanki autobusowe.

Każdorazowo wprowadzenie systemu tramwajowego na danej trasie powoduje, że połączenia autobusowe są ponownie analizowane co najmniej w obszarze oddziaływania nowej trasy (np. w obszarze osiedla). W tej analizie chodzi o to, żeby nie dublować systemów, a jednocześnie, aby w każdym rozwiązaniu zapewnić wszystkim mieszkańcom komfortowy poziom obsługi komunikacją zbiorową. Kluczem jest zapewnienie zintegrowania obu systemów (tramwajowego i autobusowego) w ramach wygodnego węzła przesiadkowego.

Miejsce przesiadkowe, które powiąże oba systemy jest zaplanowane na wlocie do osiedla, a więc przy skrzyżowaniu ul. Krzywoustego z ul. Dywizjonu 303. Bez względu na wybór wariantu trasy tramwajowej, czy to W1 czy W2, w tym miejscu zapewnione zostaną przesiadki tramwajowe z autobusowymi w ramach tych samych przystanków, a więc zgodnie z najbardziej komfortowym modelem dla pasażerów czyli „drzwi w drzwi”.



Najważniejsze fakty

Wg wyliczeń Studium korytarzowego docelowo w zasięgu 500 m od przystanków tramwajowych w wariancie W1 może zamieszkać 33,5 tys., a w wariancie W2 – 25,6 tys osób.

2. Odciążenie ruchu samochodowego

Postulat z konsultacji społecznych

Wiele osób wyrażających opinię w konsultacjach uważa, że wariant W1 zapewni szybszą trasę do centrum Wrocławia dzięki mniejszej liczbie skrzyżowań i mniejszemu wpływowi na istniejący ruch. Wariant W1 przebiega bowiem wzdłuż ul. Dywizjonu 303, czyli nowej i mniej zatłoczonej ulicy z większą przestrzenią na infrastrukturę tramwajową. Być może uczyni to budowę mniej inwazyjną i z mniejszym prawdopodobieństwem blokującą lokalny ruch.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wariant W1 ma lepsze warunki dla budowy torowiska pod kątem mniejszej ingerencji w pas drogowy, ale wyłącznie na odcinku ul. Dywizjonu 303 i jej planowanej kontynuacji do ul. Litewskiej. Dalszy odcinek wariantu W1 przebiega istniejącą ul. Litewską, która już nie ma rezerwy na prowadzenie torowiska, tak więc na tym odcinku jego budowa byłaby tak samo trudna inwestycyjnie jak wzdłuż ul. Kiełczowskiej. Należy także wziąć pod uwagę, że wybudowana w całości ul. Dywizjonu 303 (na odcinku do połączenia z ul. Litewską), po jej uruchomieniu dla ruchu samochodowego, nabierze zupełnie innego znaczenia transportowego. Będzie ona obsługiwać zarówno wygenerowany przez nową zabudowę ruch osiedlowy, jak i ten ponad osiedlowy np. ze strony ul. Litewskiej i ul. Szewczenki. Ulica wypełni się więc ruchem samochodowym, bo będzie stanowić dla kierowców alternatywę, której obecnie nie mają.



Najważniejsze fakty

1. Ulica Dywizjonu 303 (w całości potocznie nazywana Nowolitewską) ma w planach miejscowych zarezerwowany korytarz szerokości umożliwiającej poprowadzenie torowiska tramwajowego po stronie północnej poza jezdnią.
2. Wg planów miejscowych ul. Dywizjonu 303 na odcinku pomiędzy ul. Krzywoustego a ul. Litewską ma zaplanowanych pięć nowych skrzyżowań. Obecnie istnieje tylko jedno z ul. Rycerską, a kolejne cztery skrzyżowania powstaną w przyszłości.
3. Wg Studium korytarzowego i wykonanej w nim prognozy ruchu na perspektywę roku 2035 oraz 2050 w godzinie szczytu porannego lub popołudniowego przez ul. Dywizjonu 303 przejedzie około 750–850 aut.
4. Wg Studium korytarzowego pod kątem „spadku liczby pojazdów komunikacji indywidualnej w sieci transportowej” w roku 2050 to wariant W1 osiąga lepsze wartości niż wariant W2.
5. Wg Studium korytarzowego pod kątem „oszczędności czasu podróży w komunikacji zbiorowej” wariant W1 jest nieco korzystniejszy niż wariant W2 (2035: W1 – 5,35 min., W2 – 4,82 min.; 2050: W1 – 4,44 min., W2 – 3,91 min.).

Opinie wskazujące wady wariantu W1 trasy tramwajowej na Psie Pole

Wśród opinii osób biorących udział w konsultacjach najczęściej pojawiającym się argumentem przeciwko wariantowi W1 trasy tramwajowej jest obawa przed zniszczeniem terenów zieleni i utrata spokojnego charakteru Psiego Pola.



1. Obawa przed zniszczeniem terenów zieleni

Postulat z konsultacji społecznych

Wariant W1 obejmuje więcej terenów zieleni, co zdaniem części osób uczestniczących w konsultacjach oznacza większą ingerencję w krajobraz, w tym więcej wyciętych drzew. Powodem, dla którego W2 jest preferowany przez część osób uczestniczących w konsultacjach, jest założenie, że ten wariant unika ingerencji w tereny zieleni wzdłuż rzeki Widawy, które są cenione jako miejsca rekreacji. Ponadto zieleń rosnąca na terenie osiedla zmniejsza hałas i czyni okolicę bardziej spokojną.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Należy mieć na uwadze, że mieszkańcy użytkują rekreacyjnie tereny bliżej rzeki Widawy, bo nie ma tam jeszcze zabudowy. Ta sytuacja zmieni się w przyszłości, bo obszar ten przeznaczony jest pod zabudowę mieszkaniową. Ingerencja w tę zieleń jest więc nieunikniona i nie jest związana wyłącznie z budową nowej drogi czy torowiska tramwajowego.

Najważniejsze fakty

1. Wariant W1 przechodzi w korytarzu drogowym wyznaczonym przez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego na odcinku pomiędzy ul. Krzywoustego a ul. Litewską. Teren pod nową ulicę jest wyznaczony jako teren celu publicznego.
2. W otoczeniu nowej drogi (zwanej potocznie Nowolitewską), której fragmentem jest ul. Dywizjonu 303, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego przewidują tereny mieszkaniowe. Po stronie południowej tereny te są zaplanowane pomiędzy ul. Bylinową a ul. Mazepy. Na mniej więcej 60% długości nowej drogi zagospodarowanie mieszkaniowe jest planowane obustronnie aż do wałów rzeki Widawy.



Opinie wskazujące zalety wariantu W2 trasy tramwajowej na Psie Pole

Osoby biorące udział w konsultacjach zwróciły uwagę na fakt, że wariant W2 prowadzi przez gęsto zaludnione obszary, co pozwoli na korzystanie z tramwaju większej liczbie mieszkańców oraz mieszkanki osiedla. Jako zaletę tego wariantu wskazano też dużą liczbę sklepów i terenów handlowych oraz lepsze skomunikowanie z istniejącymi węzłami komunikacyjnymi.

1. Obsługa większej liczby mieszkańców i gęsto zaludnionych obszarów

Postulat z konsultacji społecznych

Wariant W2 jest chwalony przez część osób uczestniczących w konsultacjach za przebieg przez bardziej zaludnione rejony Psiego Pola, takie jak ul. Kiełczowska, co pozwala na dotarcie do większej liczby potencjalnych pasażerów.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Liczba pasażerów w tramwaju nie zawsze wprost wynika z liczby osób zamieszkujących w najbliższym otoczeniu trasy tramwajowej. Zdecydowanie więcej osób zamieszka docelowo w sąsiedztwie wariantu W1, ale i tak to wariant W2 przewiezie więcej pasażerów, bo zbiera oprócz mieszkańców z okolicy także pasażerów przesiadających się na węzłach, np. na rondzie Lotników Polskich (to mieszkańcy np. Zakrzowa czy Pawłowic) czy mieszkańców Kiełczowa przy cmentarzu Kiełczowskim.

Najważniejsze fakty

1. Wg Studium korytarzowego, pod kątem obecnej liczby mieszkańców w dystansie 500 m od przystanków oba warianty są podobne: wariant W1



- 17,6 tys. osób, wariant W2 – 17,4 tys. osób. Przy analizie zagospodarowania docelowego, a więc z uwzględnieniem wszystkich zaplanowanych terenów mieszkaniowych w otoczeniu tras, sytuacja zmienia się na korzyść wariantu W1: W1 – 33,5 tys. osób, W2 – 25,6 tys. osób.
2. Wg Studium korytarzowego pod kątem „liczby pasażerów tramwaju przewiezionych na nowym odcinku trasy” to wariant W2 przewiezie więcej pasażerów: w perspektywie 2035 r.: W1 – 20,2 tys. pasażerów, W2 – 24,9 tys. pasażerów, w perspektywie 2050 r.: W1 – 20,1 tys. pasażerów, W2 – 25,1 tys. pasażerów.
 3. Wg Studium korytarzowego pętla przy cmentarzu Kiełczowskim ma bardzo przesiadkowy charakter. W wariantcie W2 w miejscu tym w szczycie porannym wg prognoz przesiada się około 300–400 osób.

2. Bliskość usług i obszarów handlowych

Postulat z konsultacji społecznych

W2 jest preferowany przez część osób biorących udział w konsultacjach ze względu na przebieg w pobliżu centrów handlowych, galerii, supermarketów i innych punktów usługowych, co zwiększa jego funkcjonalność w codziennym życiu.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Ten czynnik nie był przedmiotem analiz porównawczych w Studium korytarzowym. Z pewnością więcej usług znajduje się obecnie w sąsiedztwie wariantu W2. W wariantcie W1 tereny o funkcji usługowej wzdłuż trasy zostały dopiero zaplanowane: tereny usługowo-mieszkaniowe w obecnie procedowanym projekcie miejscowego planu poniżej ul. Dywizjonu 303 oraz dodatkowo teren usługi sportu na zakończeniu ul. Litewskiej. Tych usług



obecnie nie ma, bo tereny te nie zostały jeszcze zagospodarowane zgodnie z ich docelowym przeznaczeniem.

3. Integracja z istniejącymi węzłami komunikacyjnymi

Postulat z konsultacji społecznych

Część osób biorących udział w konsultacjach docenia fakt, że W2 przechodzi przez rondo Lotników Polskich, będące ważnym węzłem przesiadkowym, co ułatwi integrację z autobusami i potencjalnie z koleją (stacja Wrocław Psie Pole).

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Tę ocenę mieszkańców potwierdzają modelowania wykonane w ramach Studium korytarzowego, gdzie wymiana pasażerska na przystanku 3.2 (rondo Lotników Polskich) osiąga najwyższe wartości spośród wszystkich badanych przystanków (prawie 1800 osób w obu kierunkach w szczycie porannym w perspektywie 2050 r.). Uzupełniając jednak tę informację, należy dodać, że tak ogromna wymiana pasażerska nawet przy rozbudowie tego miejsca będzie trudna, przy pogodzeniu także z ruchem samochodowym. Wykonawca Studium korytarzowego już na etapie sprawdzania możliwości dostosowania tego skrzyżowania do trasy tramwajowej wskazał na konieczność dalszych analiz w kierunku wpisania przystanków o długości peronów dostosowanych do obsługiwanej liczby taboru.

Opinie wskazujące wady wariantu W2 trasy tramwajowej na Psie Pole

Wśród zgłoszonych podczas konsultacji opinii pojawiły się również krytyczne oceny wariantu W2 trasy tramwajowej na Psie Pole. Zwracano uwagę na możliwe naruszenie historycznego charakteru rynku Psiego Pola. Wśród najczęściej wskazywanych wad znalazły się także ograniczenia techniczne



związane z poprowadzeniem trasy ul. Kiełczowską oraz ryzyko wzmożonego hałasu i uciążliwości dla mieszkańców.

1. Obawa przed zniszczeniem historycznego rynku Psiego Pola

Postulat z konsultacji społecznych

Dominującym problemem wskazywanym przez osoby uczestniczące w konsultacjach jest potencjalne zagrożenie, jakie wariant W2 stanowi dla historycznego rynku i okolicznych budynków. Mieszkańcy podkreślają, że rynek, niedawno odnowiony jako przyjazna dla pieszych strefa kulturalno-rekreacyjna, straciłby swój urok i funkcjonalność, gdyby wprowadzono tam tory tramwajowe. Wiele osób wskazuje, że stare budynki, często bez piwnic i z drewnianymi konstrukcjami, już teraz odczuwają drgania powodowane przez autobusy, a ruch tramwajowy mógłby pogorszyć uszkodzenia konstrukcji, prowadząc do pęknięć, a nawet zawaleń.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Dziś przez centrum Psiego Pola przejeżdża 14 linii autobusowych. W godzinie szczytu na przystanku przy rondzie Lotników Polskich autobus jest co 1,5 minuty. Zmiana środka transportu zbiorowego na bardziej wydajny oznacza, że można tę samą liczbę pasażerów przewieźć mniejszą liczbą pojazdów. To sprawi, że przez centrum Psiego Pola może przejeżdżać mniej pojazdów, ale nadal przewozić tę samą liczbę pasażerów, a nawet więcej. Poprowadzenie torowiska tramwajowego nie musi być więc zagrożeniem dla obecnego sposobu korzystania z przestrzeni kulturalnej i rekreacyjnej ryneczku Psiego Pola. Jeśli w przestrzeni ryneczku będzie mogło być mniej pojazdów niż dotychczas to będzie to korzystniejsze dla mieszkańców wykorzystujących tę przestrzeń rekreacyjnie.

Na obecnym etapie nie można jednoznacznie określić, jakie zagrożenie dla budynków usytuowanych w obszarze historycznego centrum Psiego Pola przy



ul. Krzywoustego może stanowić budowa, a następnie eksploatacja torowiska tramwajowego. Nie da się natomiast tego aspektu pominąć na dalszych etapach projektowych, bo potencjalne drgania oraz hałas muszą być przebadane na etapie analizy środowiskowej. Analiza ta jest częścią procedury administracyjnej wymaganej do uzyskania decyzji środowiskowej.

W świetle Ustawy Prawo ochrony środowiska drgania (wibracje) są emisją zanieczyszczeń do środowiska, czyli są zanieczyszczeniem środowiska, podobnie jak hałas i zanieczyszczenia wody, gleby i powietrza. Oznacza to, że aspekt ten w dalszym szczegółowym projektowaniu musi być dogłębnie przeanalizowany.

Należy podkreślić, że za emisję obecnego hałasu i drgań są z dużym prawdopodobieństwem odpowiedzialne pojazdy poruszające się po nawierzchni brukowej jezdni ul. Krzywoustego. Tramwaj będzie się poruszał po torowisku wprowadzonym w przekrój ulicy. Na rynku budowlanym pojawia się coraz więcej rozwiązań niwelujących uciążliwości hałasowe i drganiowe, jakie może wywołać torowisko, jak maty antywibracyjne i maty tłumiące.

W przypadku wykazanych zagrożeń to projektant zadania inwestycyjnego będzie zobligowany do wskazania rozwiązań zapobiegających negatywnemu oddziaływaniu.

Najważniejsze fakty

Nowoczesny tramwaj zabiera na pokład cztery razy więcej pasażerów niż standardowy niskopodłogowy autobus i dwa razy więcej niż autobus przegubowy.



2. Ograniczone techniczne możliwości wykorzystania

ul. Kiełczowskiej

Postulat z konsultacji społecznych

Mieszkańcy uczestniczący w konsultacjach często wskazywali, że ul. Kiełczowska, będąca częścią wariantu W2, jest już wąska, mocno zatłoczona i nieodpowiednia dla torów tramwajowych bez znacznego poszerzenia drogi, co byłoby uciążliwe i kosztowne.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Ulica Kiełczowska dla wprowadzenia torowiska tramwajowego wymaga rozszerzenia pasa drogowego, bo nigdy nie było na niej pozostawionej rezerwy terenowej na taką infrastrukturę. Aby więc wybudować torowisko w ul. Kiełczowskiej, niezbędna będzie przebudowa całej ulicy. Dokładny zakres tej ingerencji będzie możliwy do ustalenia na dalszych etapach, np. w koncepcji programowo-przestrzennej.

Najważniejsze fakty

1. W Studium korytarzowym dla ul. Kiełczowskiej zaproponowano rozwiązanie z wydzielonym torowiskiem prowadzonym w środku jezdni. W większości przystanki są zaproponowane jako wyspowe. Wg szkiców koncepcyjnych wykonanych w Studium korytarzowym zaprojektowanie torowiska tramwajowego w ul. Kiełczowskiej będzie wymagać ingerencji w pasy przyległe: zieleni, chodników czy miejsc postojowych.
2. Wg wyników Kompleksowych badań ruchu z 2024 r. ruch na ul. Kiełczowskiej od 2018 roku wzrósł o 6%, dobowo to wzrost o około 1000 pojazdów.



3. Wg Studium korytarzowego pod kątem „spadku liczby pojazdów komunikacji indywidualnej w sieci transportowej w 2035 r.” lepsze wartości osiąga wariant W2, a więc prowadzony ul. Kiełczowską.

3. Hałas i zakłócenia dla mieszkańców

Postulat z konsultacji społecznych

Wielu mieszkańców uczestniczących w konsultacjach wyraziło obawy dotyczące uciążliwości hałasu i drgań, które generowałaby linia tramwajowa przez rynek Psiego Pola i ul. Kiełczowską (W2), szczególnie dla osób mieszkających w pobliskich zabytkowych budynkach. Wariant W1 przebiegający przez nie tak gęsto zabudowane tereny jest postrzegany jako mniej uciążliwy dla jakości życia mieszkańców. Niektórzy zauważyli, że nowe budynki wzdłuż trasy W1 mogą zostać zaprojektowane z myślą o hałasie tramwajów, w przeciwieństwie do starszych konstrukcji w pobliżu rynku.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

W ramach Studium korytarzowego przeanalizowano jedynie liczbę obiektów mieszkalnych usytuowanych w buforze 50 m od torowiska. Tę odległość przyjęto jako wystarczającą dla porównania wszystkich wariantów względem siebie pod kątem potencjalnych zagrożeń hałasem. Nie były na tym etapie przeprowadzane żadne badania ani też prognozy hałasowe.

Podobnie jak drgania hałas jest jednym z czynników badanych na etapie analizy środowiskowej. Obecne technologie wykonywania torowisk posiadają już rozwiązania redukujące emisję hałasu, jak np. maty tłumiące. Obowiązujące wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku wynikają z zapisów Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.



Jeśli w wyniku analizy prognozowanego oddziaływania akustycznego zostaną zidentyfikowane przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, to przedsięwzięcie inwestycyjne wymagać będzie uwzględnienia szczególnych rozwiązań, których zadaniem będzie ochrona klimatu akustycznego.

Zadaniem przyszłego projektanta będzie dobranie odpowiedniej technologii i przyjęcie rozwiązań niwelujących ewentualne wykazane uciążliwości zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji. Ważne jest, że analiza przekroczeń obejmuje nie tylko budynki istniejące, ale także planowane zagospodarowanie zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. W takim przypadku w rozwiązaniach należy uwzględnić odpowiednie działania, które można podjąć w przyszłości, np. zapewnienie rezerw na ekrany akustyczne.

Najważniejsze opinie dotyczące lokalizacji przystanków oraz pętli tramwajowej

Wśród opinii zebranych podczas konsultacji wiele dotyczyło również lokalizacji przystanków oraz pętli tramwajowej.

1. Lokalizacja pętli tramwajowej przy cmentarzu Kiełczowskim

Postulat z konsultacji społecznych

Wśród odpowiedzi dotyczących wariantu W2, jego końcowy przystanek w pobliżu cmentarza Kiełczowskiego jest postrzegany jako zaleta, szczególnie dla osób starszych i w okresach dużego ruchu, jak Wszystkich Świętych.

W odpowiedzi na pytanie o lokalizację pętli tramwajowej otrzymaliśmy znaczącą liczbę opinii wskazujących umieszczenie jej przy cmentarzu Kiełczowskim. W ocenie licznych mieszkańców i mieszkank jest to najlepsze miejsce z uwagi na dużą ilość przestrzeni dla takiej inwestycji oraz lepszy dostęp do powiększającej się nekropolii. Dużo osób proponuje również



zorganizowanie tam parkingu Parkuj i jedź lub przedłużenie systemu komunikacyjnego do Kiełczowa i innych sąsiednich terenów.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Także postrzegamy to jako zaletę i przychylamy się do opinii mieszkańców. Zgodnie z wariantami wyjściowymi do analizy w ramach Studium korytarzowego wykonawca analizował warianty wskazane w dokumentach planistycznych. Wykonawca Studium wskazał jednak w podsumowaniu swojego opracowania szereg rekomendacji do dalszego projektowania. Między innymi jedną z rekomendacji było zakończenie wariantu W1 przy cmentarzu Kiełczowskim, co miało dać dodatkowe korzyści w liczbie pasażerów już od początkowego przystanku przy cmentarzu.

2. Połączenie z Zakrzowem i innymi gminami

Postulat z konsultacji społecznych

Czy i w jaki sposób Psie Pole będzie połączone z sąsiednimi gminami?

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Bez względu na wybór wariantu trasy tramwajowej zakłada się zorganizowanie węzła przesiadkowego w obszarze osiedla, który umożliwi powiązanie tramwaju z siecią autobusową. Taki zintegrowany węzeł zaplanowano w Studium korytarzowym w miejscu skrzyżowania ul. Dywizjonu 303 z ul. Krzywoustego. Wszelkie analizy co do koniecznych zmian z trasach autobusów i sposobu ich powiązania z tramwajem będą przeprowadzane w momencie podjęcia decyzji o wariacie przebiegu trasy tramwajowej na Psie Pole.

Postulat z konsultacji społecznych

Czy planowany jest parking Parkuj i jedź?



Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Każdorazowo przy pętli kończącej trasę tramwajową jest proponowany przez wykonawcę Studium korytarzowego parking typu Parkuj i jedź (Park&Ride). Dotyczy to także zaplanowanego węzła zintegrowanego w miejscu skrzyżowania ul. Krzywoustego z ul. Dywizjonu 303. W tym miejscu oprócz przesiadki tramwajowo-autobusowej byłoby także możliwe dojechanie autem, pozostawienia go na parkingu i kontynuację podróży tramwajem lub autobusem.

Postulat z konsultacji społecznych

Czy trasa tramwajowa zostanie zintegrowana z autobusami podmiejskimi?

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Jest za wcześnie na deklaracje, ale co do zasady przy planowaniu i rozwiązywaniu miejsc węzłowych zawsze jest przeprowadzana analiza zintegrowania tramwaju z komunikacją autobusową, nie tylko miejską, ale także podmiejską

3. Przystanek przy Centrum Handlowym Korona

Postulat z konsultacji społecznych

Osoby biorące udział w konsultacjach pytały, w jaki sposób będzie zorganizowany przystanek przy CH Korona. W jaki sposób będzie można przejść od przystanku do centrum handlowego? Czy takie rozwiązanie będzie bezpieczne i wygodne dla użytkowników?

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami w Studium korytarzowym (zaakceptowanymi przez jednostki miejskie) przy przystanku tramwajowym zaplanowane zostało wstępnie przejście piesze w poziomie ulicy. Przejście to



będzie wyposażone w sygnalizację świetlną, a więc będzie nie tylko wygodne, ale także pozwoli na bezpieczne przekroczenie jezdni.

Pozostałe opinie dotyczące tramwaju na Psie Pole

Pozostałe wybrane kwestie, które pojawiły się w trakcie konsultacji, przedstawiliśmy jako pytania uczestników i odpowiedzi Urzędu Miejskiego Wrocławia.

- **Jak będzie wyglądać centrum przesiadkowe na rondzie Lotników Polskich?**

Jest jeszcze za wcześnie, by rozmawiać o szczegółowych rozwiązaniach. W Studium korytarzowym wykonawca analizował możliwości terenowe wpisania torowiska tramwajowego na całej długości trasy, a więc także poprowadzenie torowiska przez rondo Lotników Polskich. Jest to jednak wyłącznie szkicowe podejście, bez szerszej i dokładnej analizy uwarunkowań, także tych wysokościowych.

Kolejnym krokiem jest zlecenie opracowania koncepcji programowo-przestrzennej, która jest wstępnym etapem projektowym – zazwyczaj opracowywanym wariantowo w newralgicznych miejscach, a takim miejscem z pewnością będzie węzeł przesiadkowy w obszarze ronda Lotników Polskich.

- **Czy przy analizie brano pod uwagę przejście tramwaju na północną stronę linii kolejowej przy ul. Zatorskiej?**

Przejście torowiska tramwajowego na drugą stronę torów kolejowych w kierunku Zakrzowa jest wskazane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia w dwóch wariantach.

Pierwszy wariant wyprowadza odnogę tramwajową od ronda Lotników Polskich wzdłuż ul. Bierutowskiej i następnie pokonuje ul. Jana III Sobieskiego i



tory kolejowe linii 143 w rejonie parkingów Parkuj i jedź przy stacji kolejowej Wrocław Psie Pole.

Drugi wariant wyprowadzenia torów tramwajowych w kierunku Zakrzowa przebiega tzw. Trasą Olimpijską. Trasa ta jest nową ulicą, zaplanowaną przy zachodniej granicy obszaru przeznaczonego pod rozbudowę cmentarza Kiełczowskiego i prowadzi w kierunku Zakrzowa bezkolizyjnie przekraczając tory kolejowe. Studium korytarzowe nie analizowało tego tematu w większych szczegółach.

- **Jak będzie wyglądać trasa tramwaju wzdłuż ul. Dywizjonu 303? Są tam newralgiczne punkty, m.in. przy wyjeździe na ul. Litewską (jest tam prywatny parking oraz domy jednorodzinne w bezpośredniej bliskości, zatem strasznie narażone na hałas) czy skrzyżowanie z ul. Gorlicką?**

Jest jeszcze za wcześnie, by rozmawiać o szczegółowych rozwiązaniach. W Studium korytarzowym wykonawca analizował możliwości terenowe wpisania torowiska tramwajowego na całej długości każdego wariantu, a więc także poprowadzenie torowiska przez skrzyżowanie przyszłej drogi będącej przedłużeniem ul. Dywizjonu 303 z ulicami: Litewską, Gorlicką i Szewczenki. To jedno z trudniejszych miejsc ze względu na ograniczenia terenowe.

Opracowane w tym rejonie miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego wyznaczały odpowiednie rezerwy na docelowe rozwiązania komunikacyjne. W Studium korytarzowym są zawarte jedynie szkicowe rozwiązania geometrii tego miejsca. Kolejnym krokiem jest zlecenie opracowania koncepcji programowo-przestrzennej, która jest wstępnym etapem projektowym, zazwyczaj opracowywanym wariantowo w newralgicznych miejscach. Takim miejscem z pewnością będzie węzeł przesiadkowy w obszarze skrzyżowania z ul. Litewską, ul. Gorlicką oraz ul. Szewczenki.



- **Jak będzie wyglądało przecięcie torowiska z Aleją Północną?**

Aleja Północna jest w trakcie projektowania. Projektant tego zadania zapoznał się z wynikami Studium korytarzowego. Projektuje obecnie skrzyżowanie Alei Północnej w wersji bezkolizyjnej, ale w taki sposób, który umożliwi pod kątem technicznym doprowadzenie torowiska tramwajowego do Psiego Pola z jednoczesną jego budową niezależnie od Alei Północnej, w dowolnym czasie. Te rozwiązania nie mają jeszcze ostatecznego kształtu.

- **Jak wyglądały inne proponowane trasy tramwajowe i dlaczego wybrano akurat te dwa warianty?**

Cały proces jest opisany w Studium korytarzowym. Dla tego zadania punktem wyjścia były warianty opisane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. To te warianty podlegały szczegółowej analizie w Studium korytarzowym. Analiza wykonana na etapie Studium korytarzowego pokazała, które dwa warianty z analizowanych dziesięciu są najlepsze pod kątem przyjętych kryteriów. Te dwa warianty, które zostały zarekomendowane przez wykonawcę Studium korytarzowego, zostały pokazane oraz szczegółowo omówione na konsultacjach społecznych.

- **Czy ulice zostaną zwężone, aby zrobić miejsce dla torów tramwajowych?**

Nie zakłada się zmian w zakresie liczby pasów ruchu dla samochodów. Co do zawężeń nie jest to etap, w którym można jednoznacznie określić szerokości jezdni. Ulice, aby wprowadzić w ich przekrój torowisko wraz z infrastrukturą towarzyszącą, będą musiały zostać przebudowane w różnym stopniu, bo w części z nich optymalnym rozwiązaniem jest torowisko prowadzone w środku jezdni, a dla innych ulic możliwe jest poprowadzenie torowiska zupełnie obok jezdni.



- **Czy zostaną zabrane miejsca parkingowe? Czy zostaną zachowane trasy rowerowe?**

Jest jeszcze za wcześnie, by rozmawiać o szczegółowych rozwiązaniach. W Studium korytarzowym wykonawca analizował możliwości terenowe wpisania torowiska tramwajowego na całej długości każdego wariantu, więc można oszacować dzięki temu zakres potrzeb związanych z wprowadzeniem nowej infrastruktury. Więcej szczegółowych rozwiązań, w tym zakres ingerencji w infrastrukturę przyległą, będzie można określić na etapie opracowania koncepcji programowo-przestrzennej. Ten etap przed nami.

Co do zasady zawsze staramy się minimalizować ingerencję w tereny przyległe, a utracona infrastruktura jest odtwarzana w innym miejscu – tak aby użytkownicy tej infrastruktury nie zostali pozbawieni bezpiecznych korytarzy przemieszczeń. Na brakujących fragmentach, jeśli nie ma chodników czy dróg dla rowerów, są projektowane drogi dla pieszych i rowerzystów.



PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje społeczne dotyczące wyboru trasy tramwaju na Psie Pole były długim procesem wykorzystującym różnorodne metody zbierania opinii. Nie wskazały jednak jednoznacznie żadnego z wariantów. Wśród opinii zgłoszonych przez mieszkańców i mieszkanki znalazło się wiele obaw dotyczących wpływu inwestycji na zabytkowe zabudowania rynku Psiego Pola czy wątpliwości co do logistycznych możliwości budowy trasy na ulicach osiedla.

Dlatego na tym etapie nie podjęto jednoznacznej decyzji o tym, jak pojedzie tramwaj na Psie Pole. Prezydent Wrocławia zdecydował o przygotowaniu dokumentacji koncepcyjnej dla obu wariantów trasy.

Oznacza to, że powstanie koncepcja programowo-przestrzenna, która w dużo większym stopniu niż Studium Korytarzowe przeanalizuje oba warianty pod kątem technicznym oraz oszacuje wpływ torowiska na ulice i otoczenie. Pozwoli to na przeanalizowanie obaw i zagrożeń dotyczących budowy tras tramwajowych, szczególnie związanych z poziomem hałasu oraz ingerencji w tereny zieleni Psiego Pola.

Rozwiązaniem, które na pewno pojawi się w obu wariantach trasowych, jest pętla przy cmentarzu Kiełczowskim. Oznacza to, że wariant W1, który pierwotnie kończył się w innym miejscu, zostanie wydłużony do cmentarza. Było to wyraźnym głosem osób uczestniczących w konsultacjach – zebraliśmy wiele opinii mówiących o tym, że jest to ważny punkt podróży mieszkańców i mieszanek, ponadto pozwoli to na lepsze połączenie z terenami podmiejskimi sąsiadującymi z Psim Polem.



Co się zmieniło dzięki konsultacjom?

Podsumowując wszystkie głosy oraz wyniki konsultacji, Prezydent Wrocławia podjął następujące decyzje:

- dalsze projektowanie, czyli opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej zostanie zlecone dla obu wariantów, czyli wariantu W1 i wariantu W2. Przetarg na wykonanie tej koncepcji będzie przygotowany i ogłoszony jeszcze 2025 roku;
- dla obu wariantów w dalszym projektowaniu przyjmuje się zakończenie pętli w rejonie cmentarza Kiełczowskiego;
- zgłoszone w trakcie konsultacji obawy mieszkańców dotyczące m.in. kwestii środowiskowych (hałas, drgania) zostaną przekazane przyszłemu projektantowi, a jego zadaniem będzie przygotowanie materiału bardziej szczegółowo odnoszącego się do tych zagadnień;
- zgłoszone w trakcie konsultacji propozycje usytuowania przystanków lub podnoszące kwestie planowania ruchu na trasie tramwaju na Psie Pole zostaną przekazane przyszłemu projektantowi;
- dopiero po opracowaniu koncepcji dla obu wariantów wraz z dodatkowymi analizami zostanie podjęta decyzja o wyborze wariantu do dalszego projektowania budowlanego.

Refleksja inicjatorów konsultacji

Proces konsultacyjny pokazał brak jednoznacznego wskazania dla wariantu, który powinien być projektowany bardziej szczegółowo na kolejnych etapach.

Pojawiło się dużo obaw i wątpliwości mieszkańców. Dotyczyły one między innymi: możliwego hałasu, drgań i innych uciążliwości zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji torowiska. Mieszkańcy byli także zainteresowani



kwestią zamieszczenia infrastruktury tramwajowej w ulicach i tego, czy nie wpłynie to negatywnie na swobodę przemieszczania się tymi ulicami.

Wiele osób uczestniczących w konsultacjach wyraziło poparcie dla pomysłu zakończenia tramwaju przy cmentarzu Kiełczowskim.

Część mieszkańców wzięła udział w spotkaniu otwartym po to, aby zdecydowanie podzielić się wątpliwościami lub wręcz wyrazić sprzeciw wobec budowy tramwaju na osiedle. Jednak w trakcie kolejnego spotkania, które było zorganizowane już w formie narady sondażowej, w mniejszej grupie, te sprzeciwy i obawy, choć nadal obecne, nie były tak widoczne w głosowaniu i ostatecznie otrzymaliśmy tylko jeden głos wstrzymujący się od wyboru konkretnego wariantu. Pozostali uczestnicy zagłosowali, dokonując wyboru pomiędzy wariantem W1 a wariantem W2.

Wprawdzie głosowanie nie dało wyraźnej przewagi żadnemu z wariantów, ale wartością tego spotkania była dyskusja mieszkańców tocząca się w bardziej merytorycznym duchu. Pomocą w tym względzie była zarówno prezentacja, którą przygotowali przedstawicielki Urzędu Miejskiego Wrocławia, jak i odpowiedzi udzielane przez nie w trakcie spotkania. Formuła spotkania, która pozwala na dyskusję w małych grupach wydaje się dobrym rozwiązaniem, jeśli chodzi o tematy takie jak trasy tramwajowe – w których istotna jest również wiedza na temat warunków technicznych takiej inwestycji.

Dodatkowe informacje

Po zakończeniu konsultacji i podsumowaniu opinii rozpocznie się dalszy etap projektowania. Potrwa on co najmniej kilka lat, ponieważ trasa jest długa i wymaga budowy nowego mostu. W ogłoszonym Programie Tramwajowo–Autobusowym do roku 2030 tramwaj na Psie Pole został umieszczony z terminem realizacji po roku 2027. Ze względu na wysoki koszt inwestycji z pewnością wymagać będzie ona podjęcia starań o dofinansowanie w ramach dostępnych programów unijnych. Aby takie starania podjąć, musimy



w pierwszej kolejności opracować dokumentację projektową. Ten etap przed nami i chcemy rozpocząć projektowanie jeszcze w 2025 roku.

Partnerzy lokalni

Za udostępnienie przestrzeni na spotkania konsultacyjne oraz wsparcie dziękujemy:

- Fundacji Opieka i Troska – operatorowi Centrum Aktywności Lokalnej Psie Pole – Zawidawie (ul. Kiełczowska 43, bud. 6),
- Miejskiej Bibliotece Publicznej im. Tadeusza Różewicza we Wrocławiu – prowadzącej Centrum Biblioteczno-Kulturalne FAMA (ul. Bolesława Krzywoustego 286),
- Autorskiej Szkole Samorozwoju ASSA (ul. Kiełczowska 43),
- Szkole Podstawowej nr 98 im. Piastów Wrocławskich (ul. Sycowska 22a),
- Szkole Podstawowej nr 6 im. Józefa Mackiewicza (ul. Gorlicka 25).

Za zaangażowanie w spotkania konsultacyjne oraz wsparcie promocyjne dziękujemy Radzie Osiedla Psie Pole.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie merytoryczne: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o., Databout Sp. z o.o. wraz z Politechniką Wrocławską

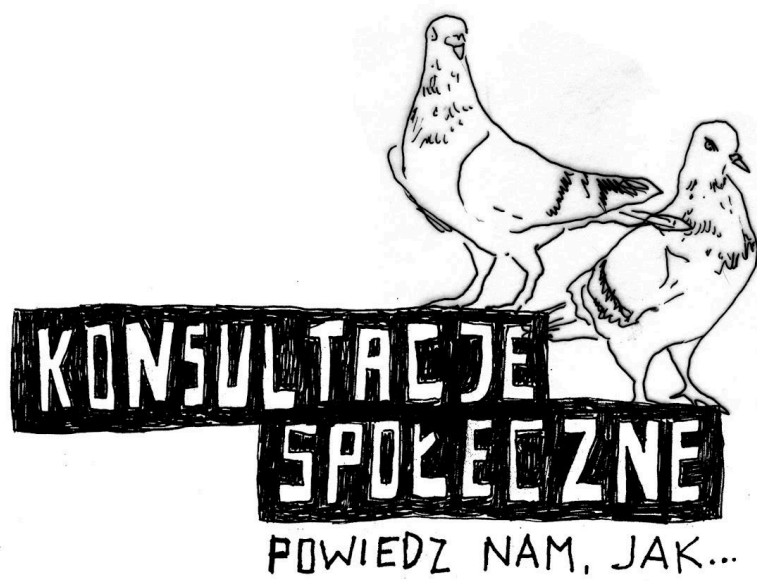
Realizacja: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Opracowanie raportu: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie procesów konsultacji społecznych na terenie Gminy Wrocław w latach 2025–2026” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich i współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław miasto spotkań





Wrocław, 5.06.2025 r.