



Jak pojedzie tramwaj przez Psie Pole?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

Załącznik nr 1 – Notatka ze spotkań konsultacyjnych	1
NOTATKA Z E-SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO	1
NOTATKA ZE SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO	5
NOTATKA ZE SPOTKANIA SONDAŻOWEGO	7
Załącznik nr 2 – Zestawienie e-formularza opinii	12
Opinie — pytanie nr 1	12
Opinie — pytanie nr 2	149
Załącznik nr 3 – Notatka z konsultacji z młodymi	218
Załącznik nr 4 – Opinie przesłane mailowo oraz uchwały Rad Osiedli	222

Załącznik nr 1 – Notatka ze spotkań konsultacyjnych

NOTATKA Z E-SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO

Miejsce spotkania: Platforma Clickmeeting

Termin spotkania: 11 marca 2025 (wtorek), 18:00 - 19:00

Liczba uczestników:

Prezentacja merytoryczna:

Moderacja: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Agenda:

1. Przedstawienie zasad konsultacji
2. Prezentacja propozycji tras tramwaju na Psie Pole
3. Dyskusja.

Zestawienie opinii zgłoszonych podczas e-spotkania konsultacyjnego

Wątki poruszone w dyskusji (pisownia oryginalna):

- Kiedy będzie trwała budowa W2 wszyscy kierowcy jadący z wiosek do centrum pojadą przez Żmudzką, zrobi się straszny korek i przejazd do centrum będzie zablokowany.



- W2 jest bardziej kolizyjna i nie będzie się dało przejść na drugą stronę ulicy.
- Obie trasy mają więcej wad niż zalet, dlatego nie chcemy tramwajów. Pewnie też nie będziemy z nich korzystać.
- Zaletą trasy W2 jest przejazd przez centrum + dojazd na stację oraz galerię na ul. Kiełczowskiej oraz rozbudowa cmentarza Kiełczowskiego.
- Wadą trasy W2 jest blokowanie ruchu na rondzie (zwłaszcza podczas budowy), brak miejsca na Krzywoustego (i na rondzie), hałas i likwidacja linii np. 131
- W naszej opinii trasa W1 jest lepsza (a bardziej z przedłużeniem na cmentarz). Jej zalety to: spokój w centrum, omija rondo i rynek (mniejsze korki), więcej połączeń + nowa pętla, przedłużenie do cmentarza (likwidacja np. pętli Litewska). Jej wady to brak połączenia ze stacją kolejową Psie Pole i to, że jest bardzo blisko terenów zalewowych.
- W2 zabiera więcej mieszkańców i jest tańsza. Zmniejszy liczbę korków.
- W2 mogłoby powodować dużo wypadków na rondzie, a na tę chwilę zdarza się już dużo wypadków.
- W1 by omijała rondo i dodatkowo by był lepszy dostęp do liceum różnych i innych szkół.
- W2 to jest droga kamienista i nie wyobrażam sobie, żeby tam była linia tramwajowa i bardzo by zaszkodziło to policji, straży pożarnej i karetkce.
- W1 pomimo, że jest droga, to bardziej się opłaca ta opcja.
- Naszym zdaniem trasa W1 powinna jechać przez Poleską wkraczając na końcową ulicę trasy W2. Na trasie W2 nie ma miejsca na tramwaje np. dwa tramwaje obok siebie koło przystanku Psie Pole.



- Bardzo dużo kierowców wymusza pierwszeństwo przy przystanku Psie Pole, a jest to niebieska strefa.
- Jakie linie autobusowe byłyby usunięte?
- Plusem W2 jest dobry dojazd do Psiego Pola, mniejsze zakorkowanie i mniejszy hałas.
- Zaletą W2 jest to, że zabierze więcej ludzi, dużo ludzi dowiezie do centrum, wytworzy mniej spalin, pozwala na łatwiejsze dojście do przystanków. Jego wadą jest hałas. W2 jest lepszą opcją.
- Zaletą W1 jest to, że szybciej dojedzie do centrum, jest mniejsza możliwość wypadku. Wadą jest niszczenie zieleni i trudniejsze dojście do przystanku.
- Powstanie linii tramwajowych umożliwi lepszy i szybszy dojazd do centrum. Zmniejszy się ilość korków, a samochody będą miały bezproblemowy przejazd. Park and ride będzie dobrym rozwiązaniem dla mieszkańców posiadających samochody, gdyż w centrum Wrocławia często jest problem z zaparkowaniem aut oraz maleje wtedy ilość samochodów na drogach, co powoduje zmniejszenie ilości spalin.
- Trasa W1 jest lepsza, ponieważ podczas budowy nie będzie uniemożliwiała przejazdu na najbardziej ruchliwych ulicach.
- Trasa W2 jest dla osób starszych lepiej dostępna. Jednak uważamy, że W1 jest lepsza.
- Uważam, że W1 jest lepsza, ponieważ trasa przez pola jest spokojniejsza i dzięki temu będą mniejsze korki.
- Uważam, że W2 będzie bardziej przydatną trasą dla wielu osób, ponieważ więcej osób mieszka bliżej ronda niż bliżej pola.
- Tramwaj jest zbędny, ponieważ: istnieje rozbudowana sieć linii autobusowych, są to wysokie koszty budowy, rozkopanie ulic, ogranicza mobilność przez pewien czas, długi czas oczekiwania (2038), W1 jest zbyt blisko terenów zalewowych. Za tę kwotę można



by wyremontować ulice przy ryneczku Psiego Pola i rozbudować sieć autobusów.

- Lepszy wariant to W2 – bardziej odciąży korki na Psim Polu i przejeżdża przez główny przystanek Psie Pole rondo.
- Nie chcemy tramwaju na Psie Pole, ponieważ trawa W2 jest już wystarczająco skomunikowana (autobusy 121, 931, N, 131 itd.). Lepiej zainwestować w autobusy.
- Wadą opcji W1 jest to, że jest już dużo autobusów, długa budowa, koszt i to, że przyroda ucierpi. Zaletą: ekologicznie, mniej korków, rozwój osiedla, dostęp do szkół, łatwiejszy dojazd, rozwój osiedla (technologiczny).
- Tramwaj nie jest potrzebny. Mamy autobusy.
- Wady tramwaju: i tak tego nie wybudujecie, hałas, korki podczas budowy, długa budowa, jest więcej „nie” niż „tak”, minus 830 mln zł! Zalety tramwaju: więcej transportu, ludzie, którzy mają mniej autobusów w swojej okolicy będą mieć jeszcze jeden transport.
- Park and ride powinno się znajdować przy cmentarzu.
- Tramwaj jest potrzebny – jest już sporo autobusów, ale stoją w korkach. Po zakończeniu lekcji w technikum brakuje miejsca w autobusach.
- Trawa W2 – tramwaj dołożyłby problemów, to gęsta zabudowa i rondo – lepszy wariant to W1.
- Lepszy Wariant to W2, ponieważ Psie Pole to podmiejski, dziki teren i tramwaj na Dywizjonu 303 by to ograniczył.
- Ryneček Psiego Pola jest wąski, tramwaj powinien go omijać – gdyby się wykoleił, zakorkowałby ruch.
- W2 musiałoby być na asfalcie połączonym z ulicą, co jest problemem. Lepszym wariantem jest W1.
- Być może trasa W1 będzie szybsza, bo rondo będzie zawsze zakorkowane. Rondo mogłoby być poszerzone.



- Przy ul. Kiełczowskiej są wszystkie sklepy – starsze osoby skorzystają z W2 i zrobią zakupy, co nie uda się przy W1.
- W2 jest blisko stacji Psie Pole i skomunikuje najwięcej osób.

NOTATKA ZE SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO

Miejsce spotkania: Podano. Sala bankietowa, ul. Kiełczowska 43

Termin spotkania: 15 marca 2025 (sobota), godz. 11:00

Liczba uczestników: 85 osób

Prezentacja merytoryczna:

Moderacja: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Agenda:

1. Przedstawienie zasad konsultacji
2. Prezentacja propozycji tras tramwaju na Psie Pole
3. Dyskusja.

Zestawienie opinii zgłoszonych podczas spotkania konsultacyjnego

- Sprzeciw wobec powstania tramwaju. Powinniśmy skupić się na rozwoju autobusowego o wiele tańszego od tramwajowego. Wariant 10 może pełnić funkcję obwodnicy Psiego Pola i być ekskluzywna dla autobusów.
- Trasa autobusowa przez sobieskiego i przez swojczyce.
- Nowolitewska wyłącznie dla autobusów.
- Sprzeciw wobec wariantu W2, transport autobusowy i tak już generuje hałas, tramwajowy go tylko zwiększy.
- Zyski czasu przejazdu, tabela 14 i 16 w sk.....
- Sprzeciw wobec tramwaju, W1 to “mniejsze zło”. Rynek na Psim Polu dopiero co został odnowiony i znowu trzeba będzie zrywać nawierzchnię. Ruch na osiedlu zostanie znacznie utrudniony na czas prac budowlanych.
- W jaki sposób obecne centrum przesiadkowe na Rondzie Lotników Polskich mogłoby zostać przeniesione tak, żeby ludzie mogliby



przesiadać się z autobusów podmiejskich na tramwaj? W jaki sposób poprowadzony zostanie ruch autobusowy gdyby takie przeniesienie nastąpiło?

- Obawa przed hałasem
- Park and ride często są przepełnione dlatego kierowcy kierują się dalej samochodem do miasta. Wątpliwość co do sensu P+R.
- Sprzeciw bo hałas
- Sprzeciw wobec W2, Park and Ride przekierowuje ruch z gmin ościennych przez ul. Żmudzka, na której nie ma wiele miejsc parkingowych.
- Dlaczego wszystkie warianty nie prowadzą przez krzywoustego, argumenty podane na stronie, więcej miejsca na brucknera jest niż na kielczowskiej, od początku zadbać o podwójne przystanki.
- Czy oszacowano czas przejazdu przy obydwu wariantach?
- Sprzeciw wobec W2, jeśli wybierzemy wariant W1, będzie trzeba wyremontować ul Kielczowską co sparaliżuje ruch.
- Wykorzystanie parkingu przy cmentarzu - można go rozbudować i tam zrobić Park and Ride
- Głos za budową tramwaju, konkretnie W1.
- Czy przy analizie brano pod uwagę przejście tramwaju na północną stronę linii kolejowej przy zatorskiej?
- Jak będzie wyglądało przecięcie torowiska z Aleją Północną?
- Czy przy wybieraniu konkretnych wariantów brano pod uwagę że w stronę pl. Grunwaldzkiego.....pozwoliłyby na oszczędzanie na wozokilometrach na autobusach.
- Nie możemy zlikwidować autobusów na trasie tramwajowej.
- Skrzyżowanie ulic Dywizjonu 303 i Gorlickiej, czy tam jest przestrzeń na wydzielony tor a nie łączenie ulicy z torowiskiem? Czy 4,5 minuty to czas który skłoni ludzi do przesiadki na tramwaj?



- Czy starczy miejsca na tramwaj przy ul. Mazepy i Gorlickiej, jak będzie rozwiązany problem hałasu i drgań w tych miejscach?
- Poparcie dla tramwaju, konkretnie dla powstania obydwu wariantów.
- Czemu Urząd Miejski podaje inną kwotę niż Studium Korytarzowe.
- Czy możliwe jest zbudować torowiska, które nie generuje drgań, lub je redukuje?
- Gminy ościenne zwiększają populację, dlatego inwestycja tramwajowa jest potrzebna.
- Czy będzie ścieżka rowerowa łącząca ościenne gminy z pętlą tramwajową?
- Czy czas przejazdu tramwajów faktycznie będą szybsze od autobusów i o ile?
- Po której stronie korytarza będą biegły torowiska?
- Poparcie dla powstania tramwaju.
- Jaki jest szacowany przybytek mieszkańców osiedla? W jaki sposób zliczono to w Studium?
- Tramwaj nie przyniesie rezultatów. Jestem za pociągami, lecz kursują zbyt rzadko. Wykorzystajmy istniejącą infrastrukturę. Nie rozkopujemy dróg i nie usuwajmy zieleni.
- Co można zrobić by transport szynowy był szybszy?
- Jaka jest możliwość ponownego przeanalizowania wariantu w10.

NOTATKA ZE SPOTKANIA SONDAŻOWEGO

Miejsce spotkania: Centrum Biblioteczno-Kulturalne FAMA, ul. Bolesława Krzywoustego 286

Termin spotkania: 22 marca 2025 (sobota), 11:00

Liczba uczestników: 17 osób (udział osób wybranych zgodnie z osobnych regulaminem)

Prezentacja merytoryczna: Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia



Moderacja: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Agenda:

1. Wprowadzenie - wyjaśnienie zasad spotkania
2. Integracja przy stolikach
3. Głosowanie wstępne
4. Prezentacja treści merytorycznych i praca przy stolikach nad pytaniami do prezentacji
5. Przerwa
6. Praca przy stolikach nad wskazaniem wad i zalet obydwu wariantów oraz ich prezentacja
7. Głosy końcowe
8. Głosowanie
9. Ogłoszenie wyników głosowania wstępnego i końcowego
10. Zakończenie

Wyniki wstępnego i końcowego głosowania

GŁOSOWANIE WSTĘPNE	liczba głosów
Wariant 1	9
Wariant 2	7
Wstrzymuje się	2

GŁOSOWANIE KOŃCOWE	liczba głosów
Wariant 1	8
Wariant 2	9
Wstrzymuje się	1

**Opinie dotyczące
poszczególnych
wariantów (karty pracy)**

Wariant 1 (wzdłuż ulicy Dywizjonu 303, następnie przez ulicę Litewską, do Żmudzkiej	
Wady:	Zalety



1. zakłada przystanki wiedeńskie 2. jest bardziej oddalony od lokali i terenów usługowych i przemysłowych, aktualnie jest tam dużo ludzi w komunikacji zbiorowej, a ten wariant jest dość daleko, co oznacza, że nie odciążą aktualnej sytuacji, 3. nie łączy się z Mostem Szczytnickim i Placem Grunwaldzkim, 4. obejmuje więcej terenów zielonych, co oznacza większy zakres wycinki, w tym więcej wyciętych drzew, 5. jest bardziej oddalony od historycznego centrum Psiego Pola, 6. trasa od Ronda Lotników Polskich do węzła przesiadkowego będzie obciążona, dodatkowo spowoduje to hałas, 7. trudniejszy do rozwiązania węzeł tramwajowo-autobusowo-samo chodowy (ul. Szewczenki, ul. Mazepy).	1. przyszłościowy, zapewnia i bierze pod uwagę potencjał rozwoju, 2. obejmuje Zgorzelisko (niska zabudowa), 3. prowadzi wzdłuż ul. Dywizjonu 303, a więc przez nową zabudowę zamieszkałą przez aktywnie pracujących, co daje realne możliwości, że "przesiadą się" oni na tramwaj, 4. osoby, które dopiero planują kupić mieszkanie w okolicy będą miały już tramwaj - zaletą, a jednocześnie nie będzie głosów przeciwnych tramwajowi ponieważ będzie już on istniał, 5. zapewnia szybsze połączenie (większa prędkość) dzięki mniejszej ilości skrętów, 6. mniejsza kolizyjność (pas jest w mniejszym stopniu zajmowany przez inne pojazdy), 7. jest bardziej kręty dzięki czemu omija newralgiczne miejsca np. ryneček, 8. nie narusza substancji historycznej rynku Psiego Pola, 9. wymusi budowę drogi ul. Dywizjonu 303, co spowoduje więcej miejsca do zabudowy, której realizacja będzie łatwiejsza.
--	--



Pytania i wątpliwości: 1. Pętla przy Cmentarzu Kiełczowskim.	

Wariant 2 (przez Rynek Psiego Pola, Rondo Lotników Polskich i ul. Kiełczowską)	
Wady: 1. ingeruje w ścisłą zabudowę i istniejącą infrastrukturę, 2. przebiega przez rynek i historyczną zabudowę, co oznacza naruszenie substancji historycznej oraz spowoduje likwidację funkcji deptakowej, dodatkowo wiąże się z kwestiami konserwatorskimi, 3. jest bardziej kręty a więc wolniejszy (mniejsza prędkość przejazdu), 4. spowoduje wycinkę starodrzewiu, 5. nie łączy się z Mostem Szczytnickim i Placem Grunwaldzkim, 6. wiąże się z hałasem i uciążliwością, 7. małe rondo - potrzeba przebudowy.	Zalety 1. przewoziłby największą liczbę pasażerów (na stan dzisiejszy), 2. przebiega bliżej usług, terenów usługowych i przemysłowych, w tym fabryk, a więc miejsc pracy, 3. wpisuje się w obecny węzeł przesiadkowy, 4. obsługuje bardziej zurbanizowany teren, przebiega w większej odległości od budynków jednorodzinnych, 5. zapewnia łatwiejszy dostęp do tramwaju od drugiej strony torów (na Rondo Lotników), 6. umożliwia połączenie dla mieszkańców Zakrzowa (przebiega bliżej Zakrzowa), 7. północna część ul. Kiełczowskiej nie jest zamieszkała, więc hałas dotknąłby mniejszej liczby mieszkańców, 8. bliskość stacji kolejowej,



	9. wiąże się z mniejszym ruchem autobusowym przez Ryneček (kostka brukowa).
Pytania i wątpliwości: 1. Czy istnieje możliwość wydłużenia torowiska przez al. Brücknera w stronę Mostu Szczytnickiego (przez Kochanowskiego)?	



Załącznik nr 2 – Zestawienie e-formularza opinii

Zachowano pisownię oryginalną.

Pytanie 1: **Jaka jest Twoja opinia dotycząca proponowanych wariantów przebiegu trasy tramwajowej przez Psie Pole?**

Opinie — pytanie nr 1

L.p.	Opinia
1	Zdecydowanie trasa na Psie Pole powinna przebiegać przez Kochanowskiego i Brucknera. Wynika to z faktu, że mamy już wiele linii tramwajowych w rejonie Ronda Reagana które można wydłużać na Psie Pole i realnie zastąpią one część autobusów. Natomiast propozycja trasy przez Mosty Warszawskie to pogorszenie przepustowości w tym obszarze, znaczne wydłużenie podróży do centrum które staje się nieatrakcyjne i brak realnych możliwości zastąpienia autobusów - mieszkańcy nie wybiorą tramwaju który pojedzie długą trasą i może utknąć w rejonie Kromera.
2	Wariant I będzie lepszy
3	Oba warianty są OK. Osobiście uważam, że lepszy jest wariant W2, bo pokrywa się większością dzisiejszych linii autobusowych. Też chciałbym uniknąć ingerencji w zielen w korytarzu ul. dywizjonu 303.
4	Ten tramwaj wgl jest tam nie potrzebny Puścić więcej autobusów i po problemie
5	Wariant pierwszy
6	W2
7	Uważam że lepszą trasą będzie wariant 2 czyli ulicą Dywizjonu 303. Spokoj w historycznym centrum Psiego Pola nie powinnien byc zakłócany.
8	Gdzie zmieści się ten tramwaj w wariacie nr 2? Kiełczowska jest dosyć



	wąska, zostanie poszerzona?
9	W2. Omija historyczną część Psiego Pola, która jest w kostce brukowej. Nie będzie dodatkowego hałasu dla mieszkańców. Większy hałas będzie wzdłuż ul Kiełczowskiej, przy której więcej jest obiektów usługowych -sklepy, szkoły, przedszkola
10	To dobre rozwiązanie. Mieszkam na osiedlu Pawłowice zatem w2.
11	Każdy z wariantów jest bez sensu. Milionowa budowa, zniszczenie psiego Pola budową torowiska. Ulica litewska jest cichą ulicą bez dużego ruchu a na Kiełczowskiej wiąże się to z tramwajem pod oknami. Jest tyle linii autobusowych, że uważam tramwaj za zły pomysł! Jak już to budowa nowego torowiska od Kowal.
12	Byłbym za jak najszybszą trasą do centrum Wrocławia i za trasą W1. Która nie tylko jest szybsza, ale i bliższa wielu nowo wybudowanych osiedli.
13	Przejazd tramwaju przez rynek i Kiełczowską wydaje się dość karkołomny, jak chcecie zmieścić na Kiełczowskiej tramwaj jak tam jest raptem miejsce dla dwóch samochodów? Znaczący rozumiem, że robiąc tereny przemysłowe na przeciwko okien próbujecie wykurzyć mieszkańców z tych bloków? czy uważacie że każdy ma sobie zainstalować kurtyny żeby zapewnić sobie ciemność w nocy? W dodatku po tej trasie jeździ już autobus, kiedyś pospieszny, to może jak z drugiej strony będzie tramwaj to będzie można usiąść w okolicy LZNu, bo obecnie jazda pół godziny na stojąco to nie jest opcja dla każdego
14	Myślę, że wariant 1 (przez dywizjonu 303), jest znacznie lepszy. Ul. Kiełczowska jest bardzo wąska i często zakorkowana. Poprowadzenie linii tramwajowej Kiełczowską spowoduje, że utknie on w korkach. Najlepszym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie linii odpowiednio poszerzoną ul. Dywizjonu 303. Dodatkowo dużo pieszych krążących po rynku Psiego Pola stwarzać będzie dodatkowe zagrożenie wypadku dla



	linii w wersji 2.
15	Uważam że lepszą opcją będzie W2. W ten sposób tramwaj będzie przechodził przez rondo lotników Polskich (które jest węzłem przesiadkowym), 2 galerie handlowe, 3 duże sklepy spożywcze. Dużą zaletą też będzie bliskość do stacji kolejowej wrocław psie pole. Wiem też że opcją W1 wiąże się z problemem wyjazdu z ulicy dywizjonu 303 na ulicę Gorlicką. Do tego trasa W1 moim zdaniem będzie przechodziła zbyt blisko do wałów Widawy, które są wykorzystywane jako tereny zielone.
16	Uważam że nr 1 czerwony będzie bardziej korzystniejszy. Będzie prowadził przez budowane nowe blokowiska. Jest mniej inwazyjny dla ruchu aut bo nie będzie prowadzony po jezdni tak jak miałoby to być zrobione od rynku do szkoły LZN. Tramwaje nie będą też rozjeżdżać zabytkowego ryneczku. Wariantem drugim jeżdżą już linie N i 131. Wariant 1 będzie szybszy jeśli chodzi o wyjazd z z psiego pola. I wydaje mi się że będzie tańszy.
17	Głosuję na przebieg linii tramwajowej w wariacie W1 w ciągu ulicy dywizjonu 303 i Litewskiej, do ulicy Żmudzkiej.
18	Moim zdaniem najlepszy jest wariant W1
19	W ogóle nie jestem fanem tramwaju na psie pole. Uważam że ze względu na zabudowania, wąskie ulice i dostęp do innych środków transportu takich jak autobusy czy pociągi
20	Oba przedstawione warianty są dobre. Mój stosunek jest pozytywny. Psie Pole potrzebuje tramwajów.
21	Negatywnie oceniam wariant tramwaju idący przez rynek psiego pola. Jestem mieszkańcem jednej z kamienic znajdującej się przy tym rynku. Wile z tych budynków jest niepodpiwniczonych. W tym momencie pomimo braku tramwaju, jednak z powodu autobusów MPK, budynki się ciągle trzęsą. Nie trzeba wyglądać przez okno aby wiedzieć że jedzie autobus. Każdy



	przejazd autobusy czuć i słych ze środka mieszkań. Dodatkowo ściany budynków przez to pękają. A dzieje się to dopiero przy przyjeździe autobusów, pytanie co będzie się działo przy przejeździe tramwaju. Argument typu "wyciszone tory" został już dawno obalony przez mieszkańców kamienic przy remontowanych torowiskach w innych częściach miasta. Dlatego jako mieszkaniec na który wpływ planowanej inwestycji jest bezpośredni wyrażam sprzeciw wobec wariantu tramwaju jadącego przez rynek psiego pola. Są to obawy o komfort mieszkania, a także o to że w dłuższej przyszłości tramwaj może spowodować znaczne uszkodzenie budynku w ekstremalnych przypadkach prowadzących do jego zawalenia. Mniej ważnym, aczkolwiek wartym do zanotowania aspektem jest popsucie estetyki rynku psiego pola, a także pośrednie zwiększenie hałasu takie jak poprzez zwiększenie hałasu poprzez zwiększoną liczbę osób poprzez węzeł przesiadkowy. Dodatkowo poprowadzenie tramwaju przez ulicę kiełczowską jeszcze bardziej ją zakorkuje, a w tej chwili w godzinach porannych korki na tej ulicy są znaczne.
22	Rekomenduje trasę w2. W1 planowana jest zbyt blisko bloków na ul. Żmudzkiej, co będzie uciążliwe dla mieszkańców.
23	Zdecydowanie nie zgadzam się na poprowadzenie linii tramwajowej przez centrum historycznego Psiego-Pola. Tam już wystarczająco dużo linii autobusowych jeździ. Wariant 1 wydaje się rozsądniejszy. Dywizjonu 303 jako nowa arteria sprawdzi się z linią tramwajową.
24	Absolutnie i bezdyskusyjnie W2. W1 przeszedłby wzdłuż dosłownie kilku budynków, gdzie mieszka garstka osób. A stamtąd 'z buta' do Litewskiej, a co dopiero dalej, do Poleskiej czy Kiełczowskiej, gdzie mieszka najwięcej osób. I jeszcze najlepiej przez pola i nieodśnieżone małe boczne uliczki w zimie. Nie mówiąc już o tym, że W2 podwiózłby ludzi do centrum



	handlowego przy Kielczowskiej, a w zasadzie dwóch centrów handlowych, do Biedronki i Netto. Linia ma być stworzona dla mieszkańców, ma im posłużyć i spełniać ich potrzeby, a nie biec gdzieś bokiem przy wałach, gdzie ci mieszkańcy nie mają żadnego interesu się znaleźć, i skąd i tak wszędzie będzie trzeba dojść albo dojechać autobusem (a najpierw dojść do tego autobusu). W wersji 1 w ogóle nie ma sensu budować tej linii, może tylko po to żeby się poklepać po plecach, bo się "w końcu wybudowało tramwaj na Psie Pole".
25	Moim zdaniem powinien pojechać tramwaj przez ulicę Kielczowską wariant W2.
26	Nie wiem po co w ogóle tramwaj na psie pole, skoro z ronda odjeżdżają autobusy w każdy rejon miasta, to bez sensu wydawane pieniądze ...nie wyobrażam sobie żeby jechał przez Kielczowska która jest dość wąska, dopiero wtedy zaczną się korki....nie mówiąc już o tym jak będzie awaria tej zawałodrogi lub jak z tramwajami bywa i to dość często wykolei się...z osiedla na przeciwko policji w ogóle nie będzie można wyjechać ...Nie mówiąc już o tym że pomimo przejścia dla pieszych samochody niejednokrotnie się nie zatrzymują, a to droga do dwóch szkół i przedszkoli, to jeszcze tramwaj tam dowalić to dla mnie jakieś nieporozumienie... Jeśli już musi być jakikolwiek to trasa w1 jest jedynie do zaakceptowania. Mieszkanca ul. Kielczowskiej
27	Wariant W1
28	Ten wariant jest korzystniejszy, ponieważ po przekroczeniu Widawy trasa prowadzi wzdłuż obwodnicy Psiego Pola, czyli ulicy Dywizjonu 303, a następnie ulicą Litewską aż do Żmudzkiej. Dzięki temu omija się bardziej zatłoczone rejony, co sprawia, że przejazd jest szybszy i wygodniejszy.
29	Wariant 1 przynosi zysk dla wszystkich, jednocześnie nie ryzykujemy zatracenia charakteru rynku psiego pola oraz poważnych przebudów



	ulicy Kiełczowskiej, gdzie nie ma miejsca na linię tramwajową która nie będzie biegła po pasie ruchu samochodów, oraz jej remont wiąże się z jeszcze większym paraliżem i tak zakorkowanej okolicy. Wariant 1 zapewnia pewną swobodę w planowaniu przebiegu linii i ogranicza codzienny hałas wynikający z tramwajów, budowa także powinna przebiegać sprawniej.
30	Wariant 2
31	Preferuję trasę W2. Mieszkam w bloku przy ulicy Żmudzkiej i obawiam się nadmiernego hałasu i drgań. Trasa W1 przebiega tuż przy moim bloku.
32	I live in Pawłowice, so the most important for me would be that the tram has stops that sign with bus 151, otherwise I'm stranded. However, I'd prefer it didn't go through rynek Psie Pole.
33	W1 przez Litewską do Cmentarza na Kiełczowskiej. Kamienice na starym rynečku Psiego Pola nie wytrzymają obciążenia tramwaju i zaczną pękać.
34	Tylko i wyłącznie W1 omijająca stare Psie Pole, kamienice nie były budowane pod takie ciężkie obciążenia, zaczną pękać z czasem.
35	Wybieram wariant 1
36	W-1, nie będzie naruszał odremontowanego centrum Psiego Pola, nie będzie narzekań na hałas w kamienicach, a wariant ten jest idealny dla starej części Psiego Pola (osiedle Krzywoustego), jak i nowej (Żmudzka, Kurlandzka).
37	Najlepsza W2
38	Wybieram trasę w2
39	W1 wydaje się być bardziej komfortową opcją
40	Trasa W1 jest lepsza. Przecież tramwaj w wariantcie W2 będzie przejeżdżał mieszkańcą pod samymi oknami tworząc jeszcze większe korki. Na chwilę obecną wyjazd z Psiego Pola i tak jest utrudniony przez ilość autobusów jakie tu jeżdżą. A co dopiero jak dojdzie jeszcze



	tramwaj.
41	Rezygnacja z przedłużenia tramwaju od Kromera przez Krzywoustego do Korony i wprowadzenie tramwaju na Brucknera jest w mojej ocenie poważnym błędem. Tramwaj powinien obsłużyć jak najwięcej osób mieszkających gęsto wzdłuż Krzywoustego. Zdecydowanie lepszym wariantem z prezentowanych jest W2 (niebieski) z tymże jest on w mojej ocenie zbyt oddalony od centrum osiedla bloków mieszkalnych na Psim Polu. Tramwaj powinien przecinać je przez środek, aby zachęcić mieszkańców do przesiadki z własnych samochodów. Tak samo powinno wydarzyć się np. na Gądownie.
42	Tramwaj powinien korzystać z korytarza na Krzywoustego aż do placu Kromera. Z proponowanych wariantów lepszym jest W2, ponieważ jest łatwiej dostępny i kończy się przy cmentarzu.
43	Wybieram wariant nr 2 .
44	Bardzo mi się podoba wariant 2, nareszcie bym miał dobry dojazd do miasta
45	Uważam że trasa W2 jest lepszą decyzją, nie dość że przewiezie więcej pasażerów to będzie jechać wzdłuż nowo powstałej galerii przy ulicy Kiełczowskiej. Myślę też, że tramwaj obowiązkowo powinien przejechać przez rynek psiego pola jako, że to najważniejszy przystanek tej trasy, dodatkowo tramwaj dojedzie pod sam cmentarz kiełczowski co dla starszych osób będzie dużym plusem.
46	Z dwóch proponowanych wariantów W1 i W2 za korzystniejszy uważam wariant W2, prowadzący przez ul. Kiełczowską do Cm. Kiełczowskiego. W mojej opinii przemawia za tym szereg argumentów: 1. większa obsługiwana liczba mieszkańców - chociaż trzeba przyznać, że wobec prowadzonej rozbudowy mieszkaniowej, jaka ma miejsca wzdłuż



	trasy wariantu W1 liczby te mogą się wyrównać lub zmienić 2. znacznie większa liczba docelowych miejsc nie-mieszkaniowych dla wariantu W2 - wzdłuż ul. Kiełczowskiej w ostatnich latach powstało i powstaje wiele punktów handlowych a także zakładów pracy, które będą punktem docelowym dla podróży 3. zapewnienie dojazdu transportem szynowym do Cm. Kiełczowskiego, który (zwłaszcza po zapowiadającym powiększeniu), z każdym rokiem będzie celem coraz większej liczby odwiedzających - na co dzień, a zwłaszcza w okolicy 1 listopada, 4. obsługa Ronda Lotników Polskich (dalej: RLP), które jest centrum przesiadkowym pomiędzy liniami komunikacji miejskiej i pozamiejskiej Psiego Pola i okolic. Obecnie istniejące linie autobusowe zbiegają się w tym miejscu z różnych części Wrocławia, a następnie prowadzą do różnych osiedli okolic Psiego Pola (m.in. Zakrzowa, os. Krzywoustego, Pawłowic itd.) a także okolicznych miejscowości (m.in. Kiełczowa). Duża część tych osiedli nie będzie bezpośrednio obsługiwana przez tramwaj w proponowanych przebiegach (zarówno W1, jak i W2). Utrzymanie centrum przesiadkowego pomiędzy liniami jest bezwzględna koniecznością. 5. o wiele większa dostępność do stacji kolejowej Wrocław Psie Pole. W przypadku wariantu W2 jest ona akceptowalna, choć nie idealna (przewidywany przystanek na RLP jest oddalony od stacji kolejowej o kilka minut szybkiego marszu sprawnej ruchowo osoby). Wariant W1 w żaden sposób nie zapewnia obsługi stacji kolejowej ze względu ma nieakceptowalną odległość do najbliższego przystanku tramwajowego. Gdyby w ramach niezależnej inwestycji modernizacji linii kolejowej nr 143 udało się przesunąć położenie peronów stacji W-w Psie Pole, tak aby znalazły się pod wiaduktem drogowym prowadzącym w kierunku ul. Okulickiego, wariant W2 zapewniałby bardzo dobre możliwości przesiadkowe pociąg - tramwaj - autobus, niemożliwe do uzyskania w
--	---



	wariacie W1. Analizując proponowane warianty W1 i W2 należy zauważyć, że dla podróży w kierunku centrum miasta umożliwiają one trasowanie linii tramwajowych w kierunku ul. Kromera i dalej ul. Jedności Narodowej, a dalej w kierunku pl. Dominikańskiego, dworca W-w Główny, na zachód i południe miasta. W pewnym stopniu odpowiada to przebiegowi obecnych linii autobusowych N i 128. Bez dodatkowej inwestycji w postaci wydzielonej z jezdni linii tramwajowej przez ul. Wyszyńskiego, nie zapewnia to możliwości stworzenia atrakcyjnego przebiegu linii tramwajowej w kierunku pl. Grunwaldzkiego, który jest jednym z najważniejszych, jeśli nie najważniejszym celem podróży z okolic Psiego Pola. Nie przez przypadek trasę RLP - pl. Grunwaldzki obsługuje 5 linii autobusowych (D, 111, 121, 131 i 151), nie licząc linii podmiejskich. Obecnie praktycznie każde osiedle okolic Psiego Pola ma dedykowaną linię w kierunku pl. Grunwaldzkiego, a na trasie RLP - pl. Grunwaldzki oznacza to jeden pojazd średnio co 4-5 minut. Jeżeli nie będzie możliwe wytrasowanie bezpośredniej i atrakcyjnej pod względem czasu przejazdu linii tramwajowej na tej trasie (a na pewno nie byłaby nią ew. linia prowadząca przez ul. Jedności Narodowej, pl. Bema, ul. Sienkiewicza, ani linia przez ul. Wyszyńskiego i Szczytnicką, jeśli tramwaje miałyby stać w korku na skutek braku wydzielenia torowiska) to oferta autobusowa w kierunku pl. Grunwaldzkiego po uruchomieniu tramwaju na Psie Pole nie powinna ulec znaczącym zmianom. W przeciwnym wypadku może to spowodować odczucie znaczącego pogorszenia, a nie poprawy, obsługi komunikacyjnej transportem zbiorowym mieszkańców Psiego Pola i okolic.
47	Te konsultacje to kpina z mieszkańców. Najpierw wybrali sobie sami 2 warianty, które im pasują i ponieważ nie chce im się zrobić losowania, to teraz nagle robią wielkie "konsultacje z mieszkańcami", aby "ciemny lud



	się cieszył, że mają wpływ". Obie wersje są szkodliwe dla Osiedla, zagęszczają i tak już gęsty ruch na trasie wjazdowej do centrum, jak zaczną sterować światłami (jak to robią w centrum), to korki na Psim Polu będą jeszcze większe, a już teraz są olbrzymie w godzinach szczytu, a jak się taki tramwaj zepsuje, to już nikt nie pojedzie. Zamiast tego mogliby zrobić BUSPASY w dostępnym miejscu między jezdniami, a nie kosztem jezdni (Sobieskiego, Krzywoustego, Kromera, Brucknera, Kochanowskiego), co znacznie by przyspieszyło autobusy w godzinach szczytu, a linię tramwajową mogą zrobić na Trasie Olimpijskiej i nowym mostem nad Widawą. To jest w interesie Osiedla. Ciekawe co powiedzą mieszkańcy ul. Litewskiej czy Kielczowskiej, jak im pod tramwaj zabiorą miejsca parkingowe, a zamiast nich pod oknami będą mieli pędzące tramwaje...
48	Nie zgadzam się na tramwaj prowadzony ul. Kielczowską, mieszkam 24 lata na Psim Polu, ul. Poleska. Ulica Kielczowska bardzo wąska ulica, rozbudowane osiedla, firmy przewozowe, Zgorzelisko, Kielców przy ulicy sklepy: 2 x NETTO, 2x Biedronka, centrum handlowe stokrotka, kolejne CH Venlo Park, na tej jedynej wąskiej drodze chcecie jeszcze wsadzić tramwaj, brak terenów zielonych, jeżdżące tiry? nie wielokrotnie nie !!!
49	Najpierw należało spytać mieszkańców czy chcą tramwaju. Bo jak rozmawiam z ludźmi to go nikt nie chce. Tramwaj przez litewską dla mnie jest głupotą. Tyle dzieci chodzi tędy do szkół będzie mało bezpiecznie. Mieszka tu wielu ludzi. Nie chcemy hałasu. Uważam że maksymalnie do ronda powinien dojeżdżać tramwaj bo będzie łatwo się przesiadać do autobusów dalsza trasa jest zbędna. Nie dla tramwaju na ul litewską.
50	Wg mnie wariant nr 1 jest bardziej korzystny. Wzdłuż ul Litewskiej mieszka o wiele więcej osób niż przy Kielcowskiej. Na dół od ul litewskiej rozbudowują się nowe osiedla a na północ od kielczowskiej są duże



	tereny przemysłowe więc nie ma tak dużych możliwości. Odległość obu ulic od siebie nie jest wielka.
51	W2
52	Jestem za wariantem nr 1, który doskonale obsługuje osiedle kielczowskie, nie koliduje też z głównym potokiem samochodowym na ul. Kielczowskiej i Rondzie Lotników. Nie zagraża również historycznej i będącej generalnie w zły stanie zabudowie centrum Psiego Pola.
53	Wariant pierwszy jest jak dla mnie zbędny, ponieważ wariant drugi przebiega obok Centrum Handlowego Korona oraz przy Vendo Park i Galerii Kielczowskiej, gdzie jest większe zapotrzebowanie na tą trasę przez punkty handlowe oraz istotną sprawą jest szkoła (LZN) na ulicy Kielczowskiej.
54	Linia w wariantcie W2 przebiega w pobliżu lokalizacji Szkoły LZN. Budowa linii w tym wariantcie ułatwi młodzieży szkolnej dojazd do szkoły.
55	Trasy te są bardzo ciekawe aczkolwiek patrząc pod względem łatwiejszego dostępu np do szkoły to wariant 2
56	Uważam że zaproponowane warianty dwóch tras są dobre.
57	Jestem za wariantem W2
58	Wybieram wariant W2
59	Jestem przeciwna tramwajowi na Psie Pole. Są dobrze rozwinięte linie autobusowe i nie widzę takiej potrzeby. Poza tym nie wyobrażam sobie aby miałyby jechać tramwaj wąską ulicą Kielczowską, czy Litewską. Nie zgadzam się aby jechał przy nowo wybudowanym bloku przy ul. Żmudzkiej 10-12. Blok ten został wybudowany bardzo blisko jezdni, nie tak jak starsze wieżowce. Teraz jest głośno od jeżdżących autobusów, samochodów i samochodów ciężarowych. Mieszkam od 5 lat na Psim Polu. Uciekłam od huczących tramwajów przy ul. Powstańców Śląskich. Cieszyłam się, że nie ma tu tramwaju, że są pola i jest jak za miastem. Nie wyobrażam sobie że bym miała z powrotem huczące tramwaje pod



	moim oknem
60	Najlepiej jest wybrać ten wariant, który zakłada obsługę większej liczby pasażerów, a tym samym większy spadek ilość samochodów na trasach. A to oznacza W2.
61	Z tych dwóch tylko w2. Trasa czerwona jest niedopuszczalna, kto pozwala na ciągłe niszczenie przyrody i zabudowę terenów zalewowych A najlepiej jak by szedł Sobieskiego!
62	Trasa W1 biegnie bardzo blisko wałów, gdzie często przechadza dzika zwierzyna. Co więcej na tym terenie powstaje coraz więcej osiedli - Rycerska, Zielna, którzy doceniają spokój jaki aktualnie mają. Trasa W2 wydaje mi się być optymalna pod względem dojścia do trasy.
63	Uważam, że obie trasy są ok, poza faktem, że żadna nie dociera do większego węzła komunikacyjnego - Kromera (o Kochanowskiego czy Grunwaldzkim nie wspominając). Czy możliwe by było puścić tramwaj Toruńską do pętli Kromera?
64	W2
65	W1
66	tylko wariant w2 tramwaj musi jechać przez rondo Lotników Polskich
67	Trasa W2
68	Uważam, że najlepszym wariantem przebiegu trasy tramwajowej przez Psie Pole byłby ten, który obejmuje przejazd ulicą Kielczowską w kierunku cmentarza Kielczowskiego. Taki przebieg trasy zapewniłby lepszą komunikację dla mieszkańców dynamicznie rozwijających się osiedli w tej części miasta, a jednocześnie ułatwiłby dojazd do cmentarza, co jest istotne zarówno dla osób starszych, jak i dla wszystkich odwiedzających.
69	Trasa W2 jadąca przez ulicę Kielczowska spowoduje udrożnienie dróg dojazdowych do psiego pola oraz pozwoli na zwiedzanie tras historycznych takich jak rynek z oddalonej części Wrocławia.



70	W1 jest o wiele lepszą opcją, omija rynek który jest wizytówką Psiego Pola i powinien być utrzymany jako miejsce z historią. Doprowadzenie komunikacji dla całych nowopowstałych osiedli będzie też w stanie pomóc z korkami.
71	z tych dwóch propozycji , wariant nr 2 jest najlepszą opcją
72	Oba warianty są rozsądne. Istnieje możliwość przedłużenia do Kielczowa lub Wilczyc. Wariant przez centrum wydaje się jednak niszczeniem zabytkowej części osiedla.
73	Nie podobał mi się wariant przez Kowale, jestem za tym, żeby tramwaj na Psie Pole nie jechał "na około" z centrum. Więc oba warianty są ok. Ale stawiam na W2- Mieszkam przy Poleskiej ale czasem potrzebuję wysiąść w okolicach rynku, robię zakupy po drodze do domu, a sklepy są przy Kielczowskiej. Poza tym nie podoba mi się pomysł ingerencji w tereny zielone nad Widawą- chciałabym żeby zostawić je w spokoju.
74	Zdecydowanie większy sens ma wariant nr 2. Jednakże bez budowy dodatkowych torów w mieście to nie ma sensu. Potrzebne jest torowisko wzdłuż ul Krzywoustego, od Kromera oraz połączenie z placem Grunwaldzkim. Droga przez Toruńską jest moim zdaniem pomyłką i w żaden sposób nie jest atrakcyjna dla mieszkańców psiego pola. Dużą obawą wariantu drugiego jest brak miejsca pod wydzielenie torowiska na ul Kielczowskiej. Wadą wariantu pierwszego jest własność terenów, chyba że gmina zmusi ludzi do oddania ich.
75	Według mnie lepsza jest trasa W1
76	Myślę że dla tutejszych uczniów między innymi LZN trasa W2 będzie wygodniejsza lecz jednocześnie zwiększy to ryzyko korków na rondzie za to trasa W1 nie koliduje z innymi zakorkowanymi trasami
77	Lepszy jest wariant 2 przez Krzywoustego i Kielczowską, ale musi się zaczynać na moście Szczytnickim, gdzie jeżdżą codziennie tłumy z Psiego Pola.
78	W mojej opinii wariant drugi jest korzystniejszy i jednoznacznie



	postulowałabym wybór właśnie tej opcji. Moim zdaniem niektóre części Psiego Pola-Zawidawia są bardzo słabo skomunikowane z miastem. Dobrym przykładem są Kłokoczyce. Wariant drugi obejmuje Rondo Lotników, które jest ważnym punktem na komunikacyjnej mapie tej części Wrocławia. Dodatkowa zaleta to mniej kolizji z zielenią, której w miejscu brakuje.
79	Jestem za wariantem nr II
80	Wybieram Wariant pierwszy po przekroczeniu Widawy prowadzi wzdłuż obwodnicy Psiego Pola, czyli ulicy Dywizjonu 303 (wcześniej nazywanej Nowolitewską), następnie prowadzi ulicą Litewską, aż do Żmudzkiej.
81	W1
82	Uważam że tramwaj na psie pole jest kompletnie zbędny ..komunikacja autobusowa jest bardzo dobra .i tramwaj nie przyspieszy przejazdu W zaproponowanych trasach jest tak wąska ulica że tramwaje będą stać w tym samym korku co samochody i autobusy ..
83	Najistotniejsza jest redukcja strat w ekosystemach i terenach zielonych. Wariant W2 powinien zostać wdrożony aby chronić bioróżnorodność.
84	Wariant 2
85	Preferowana trasa to W2.
86	Wariant drugi jest bardziej atrakcyjny. Ze względu na mniej kolizji z zielenią i lepsza dostępność dla mieszkańców.
87	Zdecydowanie wybieram wariant W1 .
88	Bardzo dobra opcja ,może to rozładuje choć trochę korki na Psim Polu i ułatwi to przemieszczanie mieszkańcom. Trasa nr 1.
89	Wariant W2
90	Wariant drugi jest lepszy od pierwszego, chociaż szkoda że porzucone zostały projekty przebiegające przez ulicę Mydlaną
91	lepsza trasa "szybsza" bezpośrednio do cmentarza w kiełczowie i do stacji PKP wrocław psie pole
92	Obojętne, ważne żeby jakiś był W2 jest ok.



93	W2
94	Zamiast wydawać tyle na tramwaj który do centrum będzie jechał 45 minut to lepiej dokupić 4 pociągi miejskie ktore w godzinach szczytu będą jeździły pomiędzy pociągami z Wrocław psie pole do Brochowa a drugi lesnica swojczyce
95	Uważam, że lepsza trasa nr 2.
96	Wybieram wariant drugi W2, skorzysta więcej osób. Dodatkowo odciąży ul. Kiełczowską od ruchu samochodowego . Część osób mogłaby skorzystać z parkingu na Kiełczowie i dojeżdżać do pracy/centrum tramwajem.
97	Uważam, że korzystniejszym wariantem dla mieszkańców Wrocławia jest wariant drugi (W2). Większa liczba mieszkańców Psiego Pola będzie mogła z niej korzystać i znacznie usprawni komunikację z centrum miasta.
98	Moim zdaniem wariant 2 proponowanej trasy jest najbardziej korzystny, więcej osób byłoby w stanie z niego korzystać.
99	Spoko
100	Ok
101	Pozytywna
102	Bardzo chce mieć tramwaj
103	mysle ze git
104	W2 jest lepsza
105	Oba warianty mają swoje zalety - na pewno jest to inwestycja konieczna do realizacji, odciąży ruch kołowy i zapewni tak dużemu osiedlu połączenie z resztą miasta. Wariant 2 wydaje się prostszy w realizacji. Co prawda będzie szedł niejako bokiem Psiego Pola, ale i tak zapewni komunikację całemu osiedlu - obecnie przecież również trzeba pokonać pewnie dystans pieszo do przystanków autobusowych.



	Rezygnacja z realizacji wariantu 1 z kolei pomoże zachować małomiasteczkowy charakter ryneczku Psie Pole i nie trzeba będzie rozkopywać Ronda Lotników Polskich w czasie realizacji inwestycji.
106	Wariant 2 bardziej mi pasuje ze względu na bliskość miejsca zamieszkania i komunikację do pracy
107	Wydaje mi się że trasa W1 jest bardziej optymalna . Trasa W2 przez Kielczowska spowodowałaby większe natężenie ruchu a już jest nie małe.
108	przebieg tras jest dobry aczkolwiek powinno się uwzględnić połączenie bezpośrednie w kierunku pl.Grunwaldzkiego
109	Trasa W1 pokrywa się ze świetną komunikacją autobusową. Trasa W2 obejmie nowy obszar mieszkańców, ominie część zabytkową Psiego Pola. Ponadto prowadziłoby to nową trasą bez wykonanej już infrastruktury. Trasa W1 obejmie obszary które się zabudowują i będą obejmować nowych mieszkańców
110	Uważam , że poprowadzeni tramwaju na psie pole ktore jest dobnrze skomunikowane jest kompletna głupota i zmarnowaniem pieniędzy..Wsadzenie tramwaju w rondo psie pole , ktore juz teraz jest kompeletnie zatkane spowoduje paraliż połączenia psie pole zakrzów osiedle sobieskiego, autobusu beda stały jeszcze w wiekszych korkach, nie mówic, juz co sie stanie gdy jakis tramwaj sie wykolei w tych waskich pasmach lub zepsuje!!!! zamiast ładować tak ogromne pieniądze w to trzbe pomyslec o kładce łączącej osiedle, pomyslec o wiaduktach na przejścia itp.....
111	Wybieram W2
112	Tak debilnego pomysłu już dawno nie widziałem!!!! Nie po to wyprowadziłem się z Powstańców Śląskich żeby mieć teraz pod oknami tramwaj!!!!!!!!!!!!!! Stanowcze NIE!!!!!!!!!! Kielczowska jest wąska i bez niego



	czasem tworzą się korki, a jak dojdzie tramwaj to będzie już masakra. Poza tym huk i hałas. Codziennie w jakiejś części Wrocławia jest zablokowana ulica przez wykolejony/ zepsuty tramwaj bądź wypadek z jego udziałem, to jeszcze na wąskiej Kielczowskiej chcecie to samo???? Debilny pomysł!!!
113	Czerwony wariant trasy (W1) wydaje się być najbardziej korzystna opcja dla mieszkańców. Nie generuje dużych trudności w trakcie budowy trasy, jest integralny z planami na rozbudowę psiego Pola.
114	Nie widzę potrzeby tramwaju na psie pole. Tu jest doskonała komunikacja miejska w każdy rejon miasta. Dodatkowo ogromny hałas jaki będzie pod oknami wąskiego historycznego Ryneczku (pięknego), to trasa na kielczowskiej będzie praktycznie pod oknami budynków, pod przedszkolem, przy parku... MASAKRA. Ludzie chcieli tu zamieszkać bi po pierwsze jest dobra komunikacja, a po drugie cisza i spokój, a nie korki przez wykolejone, rozwalone tramwaje. Nie mówiąc już o tym że będzie utrudniony (a w razie awarii tramwaju uniemożliwiony) wyjazd z osiedla Piastów (budynek przy policji). SPRZECIW dla tej trasy , w zasadzie każdej na Psie-Pole!!!!
115	Wybieram: Wariant pierwszy po przekroczeniu Widawy prowadzi wzdłuż obwodnicy Psiego Pola
116	Nie dla Kielczowskiej!!!! Korki, korki i jeszcze raz korki!!!! Kielczowska jest za wąska!!!! Tramwaj i hałas pod oknami!!!! Niech ci ci to wymyślili sami później tak mieszkają!!!! Po co tu tramwaj skoro z ronda odjeżdżają autobusy dosłownie wszędzie. Nie dla tramwaju na psie pole, a w szczególności przez ul. Kielczowska
117	Oba warianty są dobre. Jednak wariant brakuje mi informacji czy linia będzie dwu torowa czy jedno torowa. Wariant W2 jest naturalnym wyborem choć ciężko może być przeprowadzenie dwóch torów. Natomiast Wariant W1 ma minus że omija rondo Lotników Polskich , które obecnie jest punktem przesiadkowym pomiędzy liniami.



118	Wariant W1 to pomyłka, nie wiem, gdzie miałyby się zmieścić tory skoro nie znalazło się miejsce nawet na dwukierunkową jezdnię w rejonie nowego osiedla Dom Development. W2 wygląda nieco lepiej, ale mapa jest na tyle mało szczegółowa, że trudno z niej wywnioskować dokładną trasę. Obawiam się, że tramwaj zamiast poprawić komunikację na Psie Pole będzie jedynie przyczyną jeszcze większych korków.
119	Pomysł wzięty z księżycy zaś warianty wybrane przez Osoby, które Osiedle widziały chyba raz w życiu i to na mapie. Zamiast linii tramwajowej lepiej zainwestować w szybszy i bezpieczniejszy transport komunikacją miejską autobusową i poprawić bezpieczeństwo na samym Osiedlu. Odnośnie samego wariantu 2 to powodzenia: przejazd rynekczkiem gdzie mimo zakazu ruchu zdarzają się niebezpieczne historie, zapadająca się kostka, wiecznie zakorkowane „rondo”, sama ul. Kiełczowska wtedy chyba zostanie wyłączona dla ruchu kołowego. Ewentualnie proponuję podziemne przystanki w takim razie.
120	W2 do cmentarz kiełczowski
121	Wybieram 2. wariant
122	Osobiście typuje trasę W2 ze względu na przejazd przez ulicę Kiełczowską, na której znajduje się LZN (Lotnicze Zakłady Naukowe) co oznacza, że mimo dwóch linii autobusowych na owej ulicy uczniowie z powyższej szkoły wciąż mają ograniczoną siatkę dojazdu do centrum oraz ich ilość wpływa na brak miejsca w autobusach.
123	Uważam za wielką głupotę wprowadzać tramwaj, gdzie dobrze jest rozwinięta linia autobusów a ulicę, którymi chcecie prowadzić tramwaj są wąskie. Poza tym mieszkałam 40 lat przy tramwajach, przy Pl. Powstańców Śląskich. Tam budynki dalej odsunięte od ulicy niż tu ,nowe budynki przy ul. Żmudzkiej a było bardzo głośno słyszeć tramwaje. Nie po to człowiek kupuje sobie mieszkanie na peryferiach miasta aby mi tramwaj jeździł pod oknami. Nowe bloki przy ul. Żmudzkiej są bardzo blisko ulicy i to byłoby okropne



124	Tylko wariant W2. Z wielu względów: przy planowanej pętli przy cmentarzu Kiełczowskim można wybudować duży, na co najmniej 300 aut parking P&R. Sporo Mieszkańców Kiełczowa, ogromnej, ponad 10-tysiecznej wsi, skorzystałoby wtedy z tramwaju. Odciążyłoby to ogromne korki na Psim Polu.
125	Myślę, że wariant W2 jest korzystniejszy dla pasażerów, biorąc pod uwagę połączenia miejscowości np. Kiełczów z Wrocławiem dodatkowym środkiem komunikacji miejskiej. Nadal brak bezpośredniego połączenia komunikacją miejską os. Zgorzelisko z os. Sobieskiego (poza autobusem 150, który kursuje tylko od pn-pt i kluczy po Psim Polu). Dodatkowe połączenie tramwajowe do Ronda Lotników Polskich powinno polepszyć skomunikowanie tych dwóch osiedli tj. lepsze dojazdy do pracy, szkół, przedszkoli itp.)
126	Preferuję W1, dobra trasa dla mieszkańców Zgorzeliska, osoby zamieszkujące na osiedlu na Litewskiej też będą mogły korzystać
127	Oba warianty są dla mnie ok ale preferuje wersję W2
128	Oba warianty są ok ale preferuje W2
129	W2
130	Moim zdaniem korzystniej wypada trasa W2 (przez ulicę Kiełczowską), przy której znajduje się wiele sklepów i punktów usługowych, do których możnaby łatwo dojechać tramwajem. Trasa W1 prowadziłaby głównie przez Psie Pole małomiasteczkowe, czyli w pobliżu domków jednorodzinnych oraz niskich budynków mieszkalnych, więc powodowałaby hałas w spokojnej okolicy oraz nie oferowałaby przystanków w atrakcyjnych miejscach.
131	Uważam, że opcja W2 jest zdecydowanie lepszym rozwiązaniem, ponieważ tramwaj będzie kursować przez centrum Psiego Pola oraz ulicę Kiełczowską, gdzie znajdują się galerie handlowe, co zapewni lepszy dostęp do komunikacji publicznej dla mieszkańców i klientów



	tych miejsc. Natomiast opcja W1 jest fatalna. Poziom hałasu na terenach wzdłuż wałów znacznie wzrośnie, co negatywnie wpłynie nie tylko na ludzi, którzy chcą odpoczywać i spacerować w ciszy, ale także na zwierzęta, takie jak bażanty i sarny. Dodatkowo ulica Mazepy jest bardzo wąska, a już teraz wyjazd z niej na Gorlicką jest trudny. Budowa trasy tramwajowej jeszcze bardziej pogorszy ruch drogowy w tym rejonie.
132	Wariant 1 jest najbardziej optymalny. Gdyż jego nitka biegnie po znacznej części terenu nie zabudowanego i developerzy mogą budować budynki mieszkalne uwzględniając linie tramwaju . Zupełnie inaczej jest z wariantem 2 , gdzie biegnie wśród kamienic mocno zageszczonych. Proszę wziąć pod uwagę że mimo ich remontu ,to fundamenty są stare . Większość kamienic jest prywatnych i można się spodziewać wieczne i duże odszkodowania po każdym pęknięciu elewacji i innych awariach . Chyba lepiej te pieniądze wykorzystać na inne programy społeczne .
133	Obornicka
134	Ze względu na mniejszą ingerencję w zieleń oraz lepszy dostęp do centrum psiego pola uważam że lepszym rozwiązaniem jest wariant nr2
135	W1 - penetracja najnowszej zabudowy mieszkaniowej, znacznie oddalonej od linii autobusowych .
136	Głosuję za W1 - omijającym historyczne centrum Psiego Pola. Jakkolwiek mieszkańcy na pewno są zadowoleni z budowy linii tramwajowej, zapewne nie chcieliby uciążliwego hałasu, jaki generują tramwaje. Im mniej takich sytuacji tym lepiej, a ponadto tramwaje nie będą ingerować w zabytkową tkankę Psiego Pola.
137	Wariant 1 biegnący wzdłuż planowanej ul. Dywizjonu 303 rozwiązuje skomunikowanie terenów gdzie powstaje dużo nowych mieszkań a gdzie komunikacji miejskiej w zasadzie nie ma. Wariant 2 biegnący wzdłuż ul. Kiełczowskiej powieli istniejące trasy autobusowe nie



	usprawniając komunikacyjnie nowo zamieszkałych terenów psiego pola czyli osiedli Rycerskie, Zielna i kilka mniejszych a na końcu Milart przy Żmudzkiej.
138	Rekomendowane warianty W1 oraz W2 w praktyce dublują istniejące już połączenie kolejowe. Należy zauważyć, że droga DW372 posiada po dwa, a miejscami nawet trzy pasy ruchu, w tym również wydzielony buspas na niektórych odcinkach. Tramwaj również dublował by połączenia autobusowe. W związku z tym realizacja wariantów W1 oraz W2 jest niegospodarna i nieuzasadniona.
139	Popieram Wariant 1, ponieważ jest szybszy, bardziej efektywny i lepiej dostępny dla mieszkańców w mojej okolicy. Przystanek w tym wariacie znajduje się blisko ulicy Zielnej, co sprawia, że będzie znacznie wygodniejszy do codziennego korzystania z transportu publicznego. Ponadto, Wariant 1 omija historyczne obszary i ingeruje w mniej istniejących budynków, co ogranicza potencjalne utrudnienia w trakcie budowy. Uważam, że ten wariant przyniesie największe korzyści dla mieszkańców i poprawi komunikację z centrum miasta.
140	Wydają mi się sensownym wyborem.
141	Moim zdaniem wprowadzenie lini tramwajowych na psie pole jest bezsensowna, ponieważ spowoduje to większe korki w mieście
142	Nie potrzebne mi to do życia.
143	Uważam że to spowoduje jeszcze większe korki
144	wariant 7 i 5 są najlepsze według mnie
145	Jeśli już chcecie tramwaj to trzeba iść w wariant 2 który zabierze więcej pasażerów
146	W2
147	Wariant 1 (W1) wydaje się racjonalnym rozwiązaniem, okolice starówki Psiego Pola mogą stać się z czasem miejscem pełniącym funkcję rekreacyjną dla tej części Wrocławia. Już od kilku lat widać, że rynek



	zaczyna odżywać jest to cel wycieczek z dziećmi i zaplecze restauracyjne dla okolicznych mieszkańców. Robienie że starówki torowiska wydaje się nierozsądne tym bardziej, że w tej części Wrocławia niezagospodarowanych gruntów nie brakuje.
148	Wariant 1 (W1) wydaje się racjonalnym rozwiązaniem, okolice starówki Psiego Pola mogą stać się z czasem miejscem pełniącym funkcję rekreacyjną dla tej części Wrocławia. Już od kilku lat widać, że rynek zaczyna odżywać jest to cel wycieczek z dziećmi i zaplecze restauracyjne dla okolicznych mieszkańców. Robienie że starówki torowiska wydaje się nierozsądne tym bardziej, że w tej części Wrocławia niezagospodarowanych gruntów nie brakuje.
149	W2
150	Trasa W1 przez Litewską powinna być szybsza (mniej skrzyżowań) i łatwiejsza do realizacji. Szybkość przejazdu tramwaju jest kluczowa, mało kto będzie chciał jeździć tramwajem poruszającym się w tempie pieszego, dlatego oprócz mało kolizyjnej trasy należy zmniejszyć ilość przystanków.
151	Wariant 2 umożliwia skorzystanie z wygodnego węzła przesiadkowego na Rondzie Lotników Polskich oraz dojazd na Cmentarz Kięlczowski na którym w okresie świąt jest duży problem z komunikacją. Jestem mieszkańcem ulicy Zofii Gumińskiej
152	Wariant 2 byłby w mojej opinii najlepszym rozwiązaniem.
153	Tramwaj powinien odciążyć trasę Plac Grunwaldzki - Psie Pole, a na samym psim polu powinno być centrum przesiadkowe dla osób z Zakrzowa
154	Moim zdaniem wariant W2 wygrywa. Obsługuje centrum osiedla, gęsto zabudowane obszary przy ul. Kięlczowskiej, zakłady przemysłowe, a pętla w okolicy cmentarza Kięlczowskiego wraz z P+R zapewnia dużą redukcję ruchu w ciągu ul. Kięlczowskiej, co wskazano też w Studium.



155	Zatorska
156	Dla mnie najlepszą opcją byłby Wariant 2, ponieważ będę miał szybką możliwość dotarcia na rondo lotników polskich oraz bez przeszkód dojechać pod sam cmentarz.
157	Wybieram opcję W2
158	decyduję się na opcję W2
159	Kiełczowska
160	Wariant 2
161	Opcja 2
162	Nie rozumiem, dlaczego nie analizujecie najlepszego wariantu czyli W9.
163	Tramwaj powinien jechać przez Rondo Lotników Polskich
164	Wolę wariant 2
165	Podoba mi się wariant W1
166	Preferuję trasę W1, przez ulicę Litewską
167	Jeśli już musi jechać ten tramwaj to lepszy jest wariant 2 jest większa możliwość przesiadki w autobus dla ludzi mniej ludzi ucierpi z powodu chłasu i ruchu ulicznego. Na Kiełczowskiej jest więcej zakładów pracy co będzie lepsze dla ludzi dojeżdżających z miasta do pracy
168	Według mnie trasa W2 byłaby najlepsza z uwagi na przejazd właśnie przez centrum, gdzie gromadzi się najwięcej ludzi. Dodatkowo dużą zaletą w porównaniu z W1 jest nieusuwanie terenów zielonych, których na terenie Wrocławia mamy coraz mniej ze względu na liczne budowy mieszkań.
169	Zofii Guminskiej
170	Wariant W2 wydaje się bardziej logiczny, a różnica kosztów jest praktycznie żadna.
171	Optuję za wariantem W1. Obsłuży więcej osób w wieku produkcyjnym ze względu na zabudowanie w nieodległym czasie terenów wokół planowanej linii. Linia W2 na odcinku ryneczku sparaliżowałaby



	komunikacyjnie tą część Osiedla. Już teraz korkują się dojazdy do przystanków, które nie są w stanie obsłużyć tyle linii autobusowych.
172	Zdecydowanie bardziej popieram wariant drugi tej inwestycji. Rondo lotników polskich jako miejsce przesiadkowe całego psiego pola-zawidawia w tym Zakrzowa, Kłokoczyc czy dalej Pawłowic bardzo by zyskało na możliwości przesiadki w tramwaj. Ponad to widzę go jako wspaniałą atrakcję turystyczną dla bajkowego rynku unikatowego przez swą formę. Wariant 1 mógłby mieć równie dobrze funkcjonującą komunikację autobusową na przyszłej ulicy dywizjonu 303, gdzie na planowanym przystanku "krzywoustego" mógłby się przesiąść na tramwaj czy autobus.
173	Wariant 1
174	Żadna tramwaj zepsuje psie pole ciche osiedle, jest niepotrzebny tylko hałas, szum i korki tylko spotęguje. Nie chcemy tramwaju na psie pole!!!!
175	Są złe, zniszczą całe psie pole. Litewska to cicha ulica z dużą ilością zieleni nie chcemy z rodziną aby tedy szła linia tramwajowa, to samo tyczy się kielczowskiej. Są autobusy, którymi można wszędzie dojechać. Moim zdaniem powinien powstać bus pas z prawdziwego zdarzenia i żaden tramwaj nie jest potrzebny!
176	Sądzę że oba warianty są dobre lecz wolę ten pierwszy
177	W2 jest preferowane zw względu na poszanowanie zieleni I większą możliwa liczbę pasazerow
178	Według mnie lepszy jest wariant W2
179	Uważam, że wariant W2 jest najkorzystniejszy.
180	Wybieram wariant W2
181	Wariant W1 dla mnie jest optymalny
182	Uważam że jest to super inicjatywa. Psie pole potrzebuje tramwaju żeby odkorkować aleję Sobieskiego. Oba warianty są dobrze zaprojektowane chociaż mogłaby być nitka dojeżdżająca na Zakrzów. W momencie wyboru jednego- tramwaj do ulicy kielczowskiej byłby lepszy, ponieważ



	mieszkańców Kielczowa jest naprawdę dużo, którzy nie mają zbyt wielu opcji komunikacji z Wrocławiem
183	Uważam, że ulica Kielczowska jest zbyt ciasna by wciskać tam jeszcze tramwaje. Na części ulicy jest na tyle wąsko, że tramwaj przejeżdżałby 10 m od czyjegoś mieszkania. Mnóstwo ludzi mieszka w budynkach ciągnących się wzdłuż tej ulicy i hałas od 4 rano spowoduje, że większość z nas będzie zmuszona wyprowadzić się do innej części miasta. Poza tym przy ulicy znajduje się spora ilość sklepów i potrzebny jest do nich dowóz zaopatrzenia, jest to też jedyna przelotowa trasa na Kielczow, z której korzystają autobusy podmiejskie oraz pogotowie czy straż pożarna. Budowa tramwaju w takim miejscu przyczyni się z pewnością do zablokowania całego osiedla. Uważam, że jeżeli już musi jeździć ten tramwaj, chociaż osobiście uważam, że autobus N i 131 są w pełni wystarczające, to powinien jeździć taką trasą żeby nie przejeżdżał komuś przed wejściem do budynku i nie kolidować z linia autobusu N czy 131, które stanowią pewny i bezpieczny transport (czego nie można niestety powiedzieć o tramwajach) czyli wg wariantu związanego z ulicą Dywizjonu 303, bo tam nie będzie nikomu przejeżdżał przed oknami i będzie mógł rozwinąć większą prędkość. Drugim argumentem przemawiającym na korzyść wariantu związanego z przebiegiem trasy przez ulicę Dywizjonu 303 jest fakt, że przejeżdżający tamtędy tramwaj nie będzie powodował zniszczenia pięknych, zabytkowych kamieniczek stojących wzdłuż ulicy dojeżdżającej do Ryneczku Psiego Pola i nie będzie zakłócał odpoczynku osobom, które korzystają z ławeczek przy fontannie w Ryneczku czy spożywają lody w pobliskim Słodkim Adresie.
184	Kłokoczycka
185	Moim zdaniem warto przeprowadzić trasę tramwajową przez rynek psiego pola (W2) ponieważ ten wariant będzie wygodniejszy dla większości mieszkańców pod kątem bliskości z innymi formami transportu jak autobusy. Oraz nie zniszczy on ciszy i mikroklimatu przy



	wałach
186	Po analizie dostępnych opcji, wariant 2 wydaje się być najbardziej korzystny. Przebieg trasy tramwajowej w tym wariantcie zapewnia lepsze skomunikowanie Psiego Pola z centrum Wrocławia, a także ułatwia dostęp do ważnych punktów miasta, takich jak węzły komunikacyjne czy tereny zielone. Dodatkowo, ten wariant minimalizuje konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych oraz ogranicza ingerencję w już zagospodarowane przestrzenie, co jest istotnym aspektem z punktu widzenia lokalnych społeczności. Korzyści związane z wyborem wariantu 2 to także poprawa jakości życia mieszkańców poprzez zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w tej części Wrocławia, a także zmniejszenie emisji spalin, co ma pozytywny wpływ na środowisko.
187	Zdecydowanie lepszy jest wariant W2, przebiega on w pobliżu stacji kolejowej (5 minut piechotą od stacji), co tworzy dobry węzeł przesiadkowy, w pobliżu Ronda Lotników Polskich jest również dostępna duża ilość miejsc parkingowych. Ten przebieg pozwala również na korzystanie z tramwaju mieszkańcom Zakrzowa, gdyby przebiegał drugim wariantem, konieczne byłoby zrobienie nowego węzła przesiadkowego przy skrzyżowaniu tzw. Nowolitewskiej z Krzywoustego. Będzie z niego korzystać więcej osób, z powodu gęstości zamieszkania, bardziej się przyda.
188	Wariant 2 uważam za korzystniejszy. Penetruje centrum osiedla i daje szersze możliwości przesiadek w kierunku Zakrzowa, Kłokoczyc i Pawłowic. Dzięki przebiegowi przez Rondo Lotników Polskich przesiadając się z tramwaju pasażer będzie miał do dyspozycji w zasadzie wszystkie linie autobusowe (w W1 na przystanku przy skrzyżowaniu Krzywoustego/Dywidzjona 303 przesiadka byłaby możliwa wyłącznie na autobusy jadące w/z kierunku centrum). Ponadto w tym



	wariacie tramwaj obsługuje strefę przemysłową (dojazdy do pracy mieszkańców innych osiedli) oraz przebiega nieopodal kompleksu sportowego Ślęzy. Łączy przy tym osiedle blokowe między Kiełczowską i Litewską z centrum osiedla (usługi, gastronomia oraz centrum kultury FAMA), będzie zatem w przeciwieństwie do W1, użyteczny również w ruchu wewnątrzosiedlowym. Perspektywiczne dokończenie obwodnicy Psiego Pola odciąży Rondo Lotników więc wprowadzenie tramwaju nie powinno wygenerować problemów w ruchu pojazdów. W1 obsługuje w zasadzie wyłącznie istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i jako taki jest znacznie mniej atrakcyjny dla mieszkańców innych osiedli pracujących na obszarze Psiego Pola.
189	Lepszym wariantem byłby wariant 2
190	Uważam, że wariant 1 byłby korzystniejszy, ponieważ lepiej żeby tramwaj nie jechał przez stare centrum Psiego Pola.
191	Kielczowska
192	W2 dla mnie, mieszkanki Zakrzowa, jest lepsza opcja
193	Krzywoustego
194	Krzywoustego
195	Wariat 2
196	Wariant W2 Największy dostęp dla okolicznych osiedli i miejscowości w okolicach Wrocławia co pozwoli wyeliminować kilka linii autobusowych.
197	Ciężko mi wyobrazić sobie przejazd tramwaju przez Psie Pole , a już napewno przez ul. Litewską , nie jest to zbyt szeroka ulica zastanawiam się kosztem czego zostało by zbudowane torowisko . Jeśli miałabym wybierać to wybrałabym wariant przez Kiełczowską , chociażby dlatego , że znajduje się tam też dużo sklepów , widzę większy potencjał jeśli chodzi o miejsce na taką inwestycję (choć i tak ciężko sobie teraz wyobrazić tramwaj tam) oraz w ogóle nie wyobrażam sobie tramwaju na Litewskiej jak napisałam wyżej .
198	Tylko wariant 1! Szkoda przeciskać się przez ul. Krzywoustego i Rynek



	Psiepolski. Ważne, żeby była to linia przyspieszona - czyli jak najmniej sensownych przystanków, a maksymalne przyspieszenie i priorytet dla tramwaju na skrzyżowaniach. Istotne jest także, aby na ul. Dywizjonu 303 nie projektować autostrady, ale miejską aleję. Jesteśmy tam blisko zabudowy - już istniejącej i projektowanej - zaraz obok wałów. Ważne, aby obok trasy tramwajowej powstała jednojezdniowa droga, a na reszcie powierzchni obustronne szpalery drzew (nawet kilku szpalerowe), porządne dwukierunkowe, obustronne drogi dla rowerów (też w cieniu drzew!), oczywiście obustronne chodniki. Jeśli to możliwe, to proszę także o zachowanie istniejącego drzewostanu, jeśli nie koliduje z nową infrastrukturą i jest w dobrej kondycji. Ponadto Miasto powinno czynić starania, aby w maksymalny sposób do tej inwestycji dołożyli się firmy deweloperskie.
199	Oba warianty są lepsze niż wydłużenie linii 11 i 23 z ul.Kwidzyńskiej. Rekomenduję W2
200	Super Jedności Narodowej
201	Uważam, że wariant W2 przez rynek Psiego Pola jest korzystniejszy. Ta trasa daje szerszy dostęp dla mieszkańców oraz umożliwia łatwiejszą możliwość dalszej rozbudowy.
202	wariant1
203	Proponuję wybór trawy W2
204	Uważam, że lepszym rozwiązaniem jest wariant 2, prowadzący przez ulicę kiełczowską. Najważniejsze, że pętla w okolicach cmentarza, co usprawni transport na dużą wrocławską nekropole. Ponad to, umożliwi dojazd pracownikom do istniejących zakładów pracy, oraz centr handlowych, które znajdują się przy ulicy kiełczowskiej
205	UWARUNKOWANIE 1: Ograniczenie do wariantów od miasta – Trasa



	Olimpijska na przegranej pozycji To że ograniczono się do krótkowzrocznego wariantowania przez miasto jest bardzo ograniczające. Po części wykonawca zauważył pewne ograniczenia związane z wariantowaniem przez miasto wariantu przez Trasę Olimpijską, samu proponując wariant 10. Jednocześnie wariant ten z powodu geograficznego uwarunkowania i przebiegu z kretesem przegrywa w badanych współczynnikach na ostatnim etapie. Wariant który wyjeżdżając z Psiego Pola dojeżdża do centrum po najmniej kolizyjnej trasie, z najmniejszą liczbą przystanków przegrywa, bo część mieszkańców wyruszając w podróż tramwajem najpierw oddala się od centrum. Wariant przez Trasę Olimpijską o wiele lepiej wypadłby w przebiegu przez Kiełczowską, a najlepiej w przebiegu prosto do Zakrzowa z dobrze zintegrowaną komunikacją autobusową dla osiedla Kiełczowskiego. Tylko było to zupełnie poza analizą. WADA 2: Dublowanie kolei Wybrane warianty są dublujące dla istniejącej infrastruktury szynowej bo przebiegają w bezpośredniej relacji linii kolejowej dublując trasę. Poniżej przykład schematu jak linia kolejowa (czerwona przerywana) przebiega w pobliżu planowanych wariantów (przezroczysta czerwona). UWAGA 3: Kolej jako transport międzydzielnicowy – według mnie powinien być międzyosiedlowy Co najmniej międzydzielnicowe jest trochę mało ambitne. Próba wykorzystania komunikacji kolejowej do komunikacji międzyosiedlowej powinna zostać zintensyfikowana i jeżeli założenie tutaj jest że to komunikacja międzydzielnicowa (a takich dzielnic we Wrocławiu są 4) to bardzo mało ambitne. Modernizacja i rozbudowa linii przez Kowale i Swojczyce, oraz linia na Trzebnice jest przykładem tego jak stawiany jest
--	---



tu kierunek międzyosiedlowy. Problemem był odwrót decydentów od integracji transportowej kolejki z miastem w ramach jednej taryfy biletowej. W planach jest podobno stworzenie stacji kolejowej Zakrzów, stacji kolejowej w okolicach Jagodna – Iwiny.

Dlatego zaskakujące jest że zamiast uzupełniać transport na relacjach nie pokrywających się ze sprawą komunikacją kolejową stawia się na budowę tramwaju po trasie linii N która biegnie w okolicach tej samej linii kolejowej właśnie do dworca kolejowego i w domyśle pewnie dalej do Petrusowicza / Asfaltowej / Jagodna.

WADA 4: Brak integracji z koleją.

Na stronie 15 opisujecie państwo stacje kolejową Psie Pole. Tymczasem wytyczone warianty trasy tramwajowej w żadnym punkcie nie tworzą zintegrowanego węzła komunikacyjnego (komunikacji autobusowej / kolejowej / autobusowej międzygminnej z tą infrastrukturą. Taki węzeł byłby dobry do wybudowania w okolicach stacji kolejowej Zakrzów w wariantcie Trasy Olimpijskiej.

WADA 5: Brak obsługi dużych osiedli Psiego Pola: Krzywoustego i ZAKRZOWA.

Tramwaj w wariantach proponowanych przez miasto nie obsługuje kluczowego osiedla Psiego Pola jakim jest osiedle Sobieskiego

WADA 6: Obsługa miejsc imprez masowych z pominięciem węzła Grunwaldzkiego dla przyjezdnych i mieszkańców.

Dla mieszkańców Polski przybywający do Wrocławia z północnego-wschodu (czyli większości kraju) w odwiedziny na imprezę masową komunikacja z Halą Stulecia czy Zoo jest w opłakanym stanie. Mieszkańcy Psiego Pola chcąc się dostać do terenów rekreacyjnych wokół Hali Stulecia, czy właśnie na imprezy masowe skazani są na przesiadki na placu Grunwaldzki z powodu braku połączenia w linii prostej z tamtą okolicą. Wybrane warianty nie adresują tych potrzeb!



WADA 7: Dywersyfikować i zarządzać ryzykiem zdarzeń komunikacyjnych na Psim Polu Wyznaczony przebieg nie wykorzystuje unikalne szanse stworzenia alternatywy ucieczki i dojazdu dla Psiego Pola. Nie tworzy nowych mostów między Psim Polem a centrum miasta . Psie Pole w danej chwili dosłownie wisi na jednym ciągu komunikacyjnym z miastem. Jak coś tam się stanie to Psie Pole jest odcięte od miasta. Dlatego tak zaskakujące ze wszystkich miejsc w mieście było pozwolenie na blokadę alei Sobieskiego rolnikom w trakcie gdy dodatkowo były podtopienia w Wilczycach. Potrzeba alternatywnego dojazdu, alternatywnego mostu jest potrzebą zarządzania ryzykiem zdarzeń komunikacyjnych zarówno dla transportu komunikacji zbiorowej - autobusów, rowerów jak i komunikacji indywidualnej. WADA 8: Przedstawiać rozwiązania zintegrowane i zrównoważone. Projekty oczywiście zakładają powstanie ścieżek rowerowych, bardzo dobry rozwój infrastruktury chodnikowej, rowerowej, a nawet poprawa gabarytów ronda lotników. Jednocześnie jest to modernizacja, a nie tworzenie nowych rozwiązań. Czy to usprawni podróż rowerem do centrum miasta? Podróż rowerem do Swojczyc? Nie. Nowy most nad Widawą w ramach trasy Olimpijskiej by to zrobił! WADA 9: To nie jest sprawny transport – Tereny deptakowe Czytając opis odcinka 3A na stronie 49 zauważalny jest brak analizy pod kątem sprawności proponowanego odcinka. Jaką prędkość będzie miał tramwaj pomiędzy przystankami w tak ciasnej zabudowie. Jak zakręty, ciasna zabudowa wpływa na sprawność transportu? Prędkości wzdłuż Brucknera będą wpisywać się we Wrocławski standard. Na Psim Polu zakręty w ciasnej zabudowie blisko domów, ale i placu po którym przebywają małe dzieci przy fontannie.



WADA 10: To nie szybki transport szynowy – Dużo zakrętów
To jest sprzeczność od modelu Londyńskiego gdzie autobus dowozi mieszkańców do często kursującego transportu szynowego. Autobus ma gęsto rozłożone przystanki i objeżdża całe osiedle, a zadaniem tramwaju jest błyskawiczne dostarczenie potoku pieszych do centrum. Nie uwzględnia tego jak nowa struktura miałaby wpłynąć na obecne linie autobusowe. Dalsze analizy ograniczają się tylko do ogólnego stwierdzenia że to linie podmiejskie będą tylko ucięte!

WADA 12: ZAŁOŻENIE 50 km/h zamiast rzeczywistego 17,5 km/h. BRAK ADRESOWANIA DLACZEGO TERAZ MIASTO MA 17,5 km/h
Komunikacja musi być szybsza niż stan obecny.
Czas dojazdu z istniejącego punktu do centrum miasta, czy to do Kromera czy to do placu Grunwaldzkiego powinna być szybsza niż obecnie. Projekt powinien być taki by spełniał to założenie.
Odnosząc się do paragrafu 1.4.6 Prędkość na odcinkach.
Jest to ogromne wprost potwierdzenie malowania trawy na zielono, czyli obrócenia rzeczywistych zjawisk do wymaginowanej sprawności komunikacji tramwajowej. Należałoby dostrzec co jest powodem tak niskiej średniej prędkości na odcinkach sieci tramwajowej teraz. A są to te wady co są wymieniane w okolicy:

- a. WADA 9 – tereny ruchu zamieszkania – deptaki na Psim Polu, częste skrzyżowania z drogami przy Brucknera.
- b. WADA 10 – dużo zakrętów – wolniejsza prędkość tramwajów
- c. WADA 11 – ilość przystanków – zanim tramwaj się rozpędzi to już musi stanąć. Tramwaje są cięższe, a częste przystanki powinny mieć autobusy!
- d. WADA 12 – godzenie się na brak wydzielonego torowiska.

W punkcie 1.4.6 opracowania więc samo „przyjęcie założenia” że tramwaj będzie się poruszał nie 17.5 km/h, a 50km/h a po Psim Polu 40 km/h nie odczarowuje potem rzeczywistości, że tak nie będzie!



	Dla Wariantu 2 w tabeli 16 na stronie 197 wskazano że inwestycja da 8 sekund zysku! WADA 14: Analizy stronnicze dla wariantu Olimpijskiego : wygięcie wsteczne. Tworzenie dużej wstecznej odnogi dla wariantu Olimpijskiego eliminuje go ze współczynnika czasowego. Tak naprawdę na początku z pętli użytkownicy jadą w przeciwnym kierunku do żadanego na bardzo długi dystansie (trochę jak teraz linia N ale ten dystans jest krótszy, jednocześnie jako użytkownik wiem że nieraz w losowym momencie czasu szedłem z Litewskiej na Psie Pole bo w czasie gdy dojdę to autobus przejedzie). Pomimo innych wyzwań to już lepiej byłoby poprowadzić pod kątem prostym w ulicę Kiełczowską. Ale oczywiście najlepsze rozwiązanie prosto na Zakrzów. WADA 15: Analiza stronnicza przez brak wykorzystania torowiska Mickiewicza! Dlaczego preselekcja zakładała dla wariantów przez Koronę uruchomienie torowiska na Wyszyńskiego, a linie wariantu przez Trasę Olimpijską zakładają nie użycie ani jednego wariantu tramwajowej linii z wykorzystaniem torowiska na Mickiewicza? WADA 16: Adresowanie popytu dojazdu do pracy w bezpośredniej odległości Pomimo małego dystansu geograficznego Psie Pole leże na jednej ścieżce komunikacyjnej ze Swojczycami. WADA 17: Preselekcja oparta na ilości mieszkańców. Kryteria i wagi analizy preselekcyjnej (tabela 1 ze strony 29)
--	---



	Stawiając na wagę kosztu od zamieszkania i wagę zamieszkania można stwierdzić że kluczowa preselekcja nie uwzględniała ani strategii zagospodarowania i komunikacji, ani perspektywy geograficznej, ani czynnika sprawności komunikacji, ani dublowania kolei, a bardzo istotny czynnik pre-selekcji to tylko współczynnik punkt zamieszkania i kosztów (ale kosztów nie jako samodzielny współczynnik, ale kosztów na mieszkańca i to nie mieszkańca całego osiedla czy miasta, a mieszkańca w promieniu 500 metrów). Jednym słowem preselekcja wielu wariantów z góry jest na porażkę stawiając na bliskość do transportu. Czyli na przykład nie mają znaczenia możliwość obsługi potoku podróżnych na rogatkach miasta z dowozem do punktów turystycznych i imprez masowych takich jak Hala Stulecia, Zoo, Stadion Olimpijski – dla potencjalnych turystów / osób wjeżdżających z aglomeracji. W opracowaniu dostrzeżono ten problem proponując wariant 10, aczkolwiek propozycja wariantu 10 w takiej formule pozwoliła go kompletnie wyłożyć w drugim etapie gdzie było analizowane 6 wariantów. WADA 30: Analizy Środy Śląskiej Analizowanie w tej pracy na stronie 97 tego jak gmina Środa Śląska się rozwija jest.... Bez celowe. Dowiadując się o ilości uczniów w Środzie Śląskiej przestaje mieć wiarę w istotność danych dla obecnego problemu. Tu rozważamy zapotrzebowanie w Środzie Śląskiej, a w kluczowym momencie omijamy liczebność Zakrzowa! Mój komentarz dodatkowy: „O mój kochany ilość uczniów w Kątach Wrocławskich ma na pewno gigantyczny wpływ na tramwaj na Psim Polu” CIEKAWOŚĆ 31: Jakie są firmy w okolicach stadionu olimpijskiego? / strona 101 W ogóle tamta okolica nie kojarzy mi się z dużą ilością miejsc pracy.
--	--



	WADA 39: Ilość linii docierających do Kromera bez zasadne Jakie linie aglomeracyjne jeżdżą do Kromera? Pętla powinna być wyniesiona na okolice ulicy Zielnej gdzie jak przy rondzie Lontików byłby pełen wachlarz Linie które na Kromera są istotne z perspektywy Psiego Pola to 904, 914 i 924. Wszystkie linie podróżują od alei Sobieskiego i ulicy Komorowskiego. Takie przetrasowanie byłoby zasadne w wariantcie Trasy Olimpijskiej do Zakrzowa, ale w wariantach tutaj proponowanych jest kompletnie bezzasadne. Tak naprawdę linie aglomeracyjne osiedla Kiełczowskiego (które najwyraźniej tylko miało dostać tramwaj) tam (na Kromera) się nie poruszają 931, 934, 936, 911, 921, 941. Nic tam nie jedzie. 45. WSPÓŁCZYNNIKI ZAJĘCIA RUCHOMOŚCI Te zajęcia z perspektywy miasta i tak powinny nastąpić jak najszybciej jeżeli Trasa olimpijska ma powstać. 46. WADA: WSPÓŁCZYNNIKI ZAJĘCIA ŚRODOWISKA Tam i tak powinna powstać transportowa nitka, by odciążyć okolicy Sołtysowic z ruchu. Przypominam że miasto wojewódzkie to nie Park Narodowy. Chyba że celem miasta jest dalsze sub-urbanizacji i wybudowanie dróg autostradowych w ramach S5/S8/A4 w okolicach od Sobótki do Bielan. Jeżeli tak to odpływ do miejsc gdzie komunikacja jest lepsza – gdzie jest dobra integracja z koleją, gdzie są dobre drogi będzie dalej kontynuowana.
206	Kiełczowska
207	Czekam na tramwaj z niecierpliwoscią linia 2 - niebieska - przez rondo lotników i kiełczowska super jak by linia była przedłużona DALEJ
208	Mając na uwadze zachowanie starej zabudowy centrum Psiego Pola w



	stopniu niezmiennym, oraz fakt iż w pobliżu Widawy powstają kolejne nowe budynki wielorodzinne, sądzę iż lepszym wariantem będzie trasa W1.
209	Wybrałabym wariant W2. Tramwaj na Psie Pole jest niezbędny.
210	W2 A najlepiej jeszcze dłuższa trasa ;)
211	Głosuje za wariantem W1
212	Głosowałabym za linią W1, jest szybsza i daje większą możliwość dalszej rozbudowy w przyszłości, np. połączenia z Sępólnem.
213	Na pewno nie ul Kiełczowska, za duży ruch aut, spowoduje to utrudnienia na drodze. A to, że nagle powstanie trasa tramwajowa nie wpłynie na spadek liczby aut. Przynajmniej mnie to nie przekonuje do porzucenia auta na rzecz korzystania z komunikacji miejskiej.
214	Nie potrzebny jest tramwaj na Psie Pole
215	Korzystniejszy wariant W2
216	W2
217	Oba są dobrym pomysłem choć W2 jest chyba trudniejszy do wykonania ze względu na gęstość zabudowy.
218	Wariant 2 pokrywa się z obecną trasą autobusów, więc nie byłaby to wielka zmiana. Na dodatek budowa linii tramwajowej w tym miejscu utrudniłaby poruszanie się autom, szczególnie w okolicach Ronda Lotników Polskich. Wariant 1 nie utrudniłby aż tak poruszania się samochodom oraz przechodzi przez teren gdzie nie jeżdżą autobusy. W1 wydaje się opcją znacznie szybszą i bezpieczniejszą od W2.
219	Tramwaj to głupota. Nie wiem jaki jest tego cel. Tzn wiem to była kiełbasa wyborcza. Tramwaj nie spowoduje że więcej ludzi przestawi się na komunikację miejską. Ludzie i tak będą wybierać samochody bo są wygodni. Tramwaj nie pojedzie szybciej niż autobus bo nie będzie miał



	w pełni wydzielonego pasu bo będą zwerzenia gdzie się tego nie da i tam i tak stanie w korku. Oczywiście pod tramwaj zostaną przeznaczone tereny zielone no bo przecież drzewa nie będą krzyczeć więc najprościej a bloków nie zburzą i parkingów nie zabiorą. Więc zieleni będzie jeszcze mniej. No i tak sobie miliony wyrzucimy w błoto. Głupota
220	Tramwaj to głupota. Nie wiem jaki jest tego cel. Tzn wiem to była kielbasa wyborcza. Tramwaj nie spowoduje że więcej ludzi przestawi się na komunikację miejską. Ludzie i tak będą wybierać samochody bo są wygodni. Tramwaj nie pojedzie szybciej niż autobus bo nie będzie miał w pełni wydzielonego pasu bo będą zwerzenia gdzie się tego nie da i tam i tak stanie w korku. Oczywiście pod tramwaj zostaną przeznaczone tereny zielone no bo przecież drzewa nie będą krzyczeć więc najprościej a bloków nie zburzą i parkingów nie zabiorą. Więc zieleni będzie jeszcze mniej. No i tak sobie miliony wyrzucimy w błoto. Głupota
221	Wariant drugi bardziej mi odpowiada
222	Sens ma tylko i wyłącznie trasa W2
223	Trasa II do cmentarza Kielczowskiego, jest lepsza ponieważ będzie można zrobić tam park and ride dla mieszkańców pobliskich wsi tj. Kielczów, Byków.
224	W1
225	Litewska
226	W2
227	Jestem mieszkanką ul Żmudzkiej i zdecydowanie opowiadam się za wariantem W2, odciąży to zatłoczone ulice i skomunikuje nas z resztą miasta.
228	Uważam, że Psie Pole powinno mieć szybkie połączenie tramwajem z placem Grunwaldzkim. Tramwaj w obecnie zaproponowanych wariantach nie pozwoli zastąpić przepełnionych w godzinach szczytu autobusów 111, 121, 131, 151 i D, które kursują właśnie na relacji Psie Pole - pl. Grunwaldzki.



229	Trasa niebieska zdecydowanie, ponieważ obsłuży więcej osób, plus jej przystanek z okolic ronda Lotników Polskich będzie niedaleko stacji Psie Pole, co tym bardziej sprawi, że podróż tramwajem będzie bardziej zachęcała tych, którzy chcą przesiadać się z lub na PKP w tym miejscu. Dwa, że przewidywany spadek liczby aut wykorzystywanych w mieście świetnie wpisuje się w politykę Wrocławia utrudniającego życie kierowcom i stawiającego na bardziej przyjazne środowisku formy transportu. Trzy, mniejsza potrzeba niszczenia zieleni, której i tak we Wrocławiu za dużo się niszczy.
230	Wariant drugi jak dla mnie nie ma sensu. Po pierwsze tramwaj rozjeżdżać będzie historyczny rynek Psiego Pola oraz będzie większe niebezpieczeństwo dla dzieci i dorosłych przechodzących przez rynek do szkoły , sklepu itp. oraz czy budynki , które znajdują się na ryneczku wytrzymają wstrząsy od tramwaju. Druga sprawa to dotyczy ulicy Kiełczowskiej, której poszerzyć się nie da by torowisko było wydzielone a przez tramwaj będzie jeszcze większy korek i ruch. Plus to jak dojdzie do jakiejś awarii tramwaju albo wypadku to już nikt nie dojedzie / wyjedzie z domu. A co do wariantu pierwszego to myślę że jest bardzo potrzebny dla osób z tych nowych osiedli bo z ryneczku i Kiełczowskiej bez problemu da się jeździć autobusem a oni nie mają ani autobusu ani tramwaju a do przystanków już istniejących mają daleko.
231	Wariant 1. Tramwaj byłby ułatwieniem komunikacyjnym dla nowopowstałych osiedli, których mieszkańcy mają całkiem daleko do obecnych przystanków komunikacji miejskiej. Ryneczek, po wycofaniu z niego ruchu ożył i odetchnął. Byłoby fajnie nie



	psuć atmosfery tego miejsca hałasem tramwajów. Natomiast puszczenie trakcji tramwajowej po ul. Kiełczowskiej (którą nie bardzo jest jak poszerzyć) totalnie zakorkuje tę część "Psiaka" dla ruchu osobowego. Autobusy, które obecnie kursują tą trasą zaspokajają w pełni potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Tramwaj przydałby się w tej nowszej części.
232	Uważam, że trasa powinna przebiegać według wariantu W1 (przez Dywizjonu 303). W tej chwili może on przewozić nieco mniej pasażerów, ale w przyszłości z pewnością się to zmieni, biorąc pod uwagę to, że wzdłuż tej ulicy buduje się dużo nowych bloków. Dodatkowo, nowi mieszkańcy będą kupować mieszkania ze świadomością, że blisko będzie potencjalne źródło hałasu w postaci tramwaju.
233	W mojej opinii przebieg trasy W2 jest lepszy ze względu na to, że w pobliżu tego wariantu trasy, mieszkańcy są przyzwyczajeni do dużego hałasu generowanego przez znaczne natężenie ruchu autobusów poruszających się po starej poniemieckiej kostce. Tramwaj poruszający się po nowym torowisku może wręcz obniżyć poziom obecnego hałasu, zwłaszcza na zabytkowym rynku Psiego Pola. Jednocześnie trasa W2 nie koliduje z terenami zielonymi tak jak trasa W1. Obecnie tereny wzdłuż wałów (wzdłuż ulicy Dywizjonu 303) są terenami bardzo intensywnie wykorzystywanymi przez mieszkańców do celów rekreacyjnych i nie ma dla nich w pobliżu alternatywy.
234	Bardzo dobrze, że powstanie tramwaj. Uważam jednak że wały lepiej pozostawić dla wypoczynku i W2 jest lepszym wariantem, gdzie więcej ludzi pojedzie nim oraz będzie można dojechać na cmentarz.
235	Moim zdaniem przez miasto będzie lepiej ponieważ przebiega ona koło szkoły Lzn która jest bardzo uczęszczana przez uczniów i rozładowało by to korki .
236	Trasa W2 ,mieszkam na ulicy bierutowskiej



237	Wolałabym wariant 1, ponieważ mniej naraża mieszkańców na hałas.
238	Pozytywne zmiany
239	Osobiście uważam, że tramwaj na moje osiedle nie jest w ogóle potrzebny. Mieszkam na nim 15 lat i nie zauważyłam nigdy, żeby na osiedlu tworzyły się korki. Korki zaczynają się na ulicy Wyszyńskiego i są spowodowane właśnie przez przejazd tramwajów ulicą Sienkiewicza. Dodatkowo jest to wyjątkowo niepewny transport, który ciągle z powodu licznych remontów, zerwanych pantografów i wykolejeń, albo nie przyjeżdża wcale albo jeździ inną trasą. Uważam, że zdecydowanie lepszym rozwiązaniem niż budowa tramwaju na Psie Pole byłoby poszerzenie dróg, bo ludzie podróżujący samochodem albo autobusem i tak nie przesiadą się w tramwaj, a zabieranie pasa samochodom pod budowę tramwaju zwiększy korki, a nie je zmniejszy. Okolice ulicy Kielczowskiej są już i tak bardzo głośne, a puszczenie tamtędy tramwaju utrudni dojazd na osiedle i nasili hałas. Przy tej ulicy mieszka sporo osób i nie wyobrażam sobie, że mieliby nie spać wcale do końca życia albo się wyprowadzić z powodu przejazdu tramwaju, w związku z czym wybieram wariant 1, planowany wzdłuż ulicy Mazepy i Dywizjonu 303, ponieważ w tamtym obszarze znajduje się mało budynków mieszkalnych, więc nie będzie to tak strasznie przeszkadzać i zakłócać funkcjonowania jak ewentualny przejazd ulicą Kielczowską.
240	Nie chcę by tramwaj jeździł na Psie Pole. Nigdy nie byłam i nie będę za tym!!!!?,
241	Ze względu na małą ilość autobusów od strony ul. Szewczenki - kursuje tu 911 oraz 921, ale zdecydowanie za rzadko. Wygrywa wariant 1, bo jest dużo bliżej i z małymi dziećmi łatwiej dojść do przystanku.
242	Jesli mowimy o polaczeniu Kielczowa z centrum Wroclawia to lepiej wypada trasa W2 (niebieska). Nowe, bezposrednie polaczenie dla mieszkancow Kielczowa ze szkolami i przedszkolami i sklepami na Psim Polu (w drodze do pracy).



	Przy wyborze W1 (czerwonej) nadal będzie wymagało przesiadki w okolicy ulicy Zmudzkiej.
243	Drogi wariantu W2 są bardziej zakorkowane, i przebiegają przez centrum Psiego Pola. Moim zdaniem powinno ograniczyć się tam ruch. Trasa W1 z kolei biegnie przez regiony które intensywnie się rozwijają i wydaje mi się lepszą opcją, która zarazem odciąży ściśle centrum Psiego Pola. Uważam z kolei, że lepiej gdyby oba warianty prowadziły do Placu Grunwaldzkiego.
244	Są dobre. Wg mnie lepszy jest wariant przebiegu ul. Litewską, ponieważ: 1. Obsłuży w takim samym stopniu mieszkańców na północ jak i południe od torowiska. 2. Na Litewskiej jest miejsce. 3. Brak ingerencji, lub minimalna w rynek Psiego Pola. 4. Przydałby się DUŻY park & ride na pętli, by mieszkańcy Kiełczowa, Wilczyc i inni nie wjeżdżali do miasta autami, tylko przesiadali się na Tramwaj.
245	Wariant W2
246	Uważam, że dużo lepsza jest trasa W2 ze względu na największą liczbę pasażerów, których obejmie zasięg linii tramwajowej oraz największy spadek liczby aut zwłaszcza w obszarze ulicy Kiełczowskiej, która robi się coraz bardziej zakorkowana.
247	najlepszą opcją jest trasa W2
248	idiotyzm dla obu tras korki podczas budowy torowiska nie do opisanie zamiast tramwaju lepiej wydać przewidywaną kwotę na zwiększenie liczby autobusów i stworzenie dodatkowej linii jak się tramwaj zepsuje albo dojdzie do kolizji blokada kompletna całego ciągu ,dodatkowy koszt ciągłego remontu torowisk
249	Moim zdaniem tramwaj powinien jechać do aqua parku przy



	Wilanowskiej, a nie na cmentarz. Dużo więcej mieszkańców mogłoby przyjechać i zażyć rekreacji. Ale jeśli tylko te dwa warianty są do wyboru to uważam, że lepszy jest wariant 1, a Litewską puścić autobusy z cmentarza, np. pętlę N przenieść spod blaszaka na cmentarz i zostawić 121, a 131 usunąć, ewentualnie zostawić w obecnym kształcie.
250	Moim zdaniem wariant W2 jest lepszy, ze względu na możliwość przewiezienia większej liczby mieszkańców osiedla. Dawno temu na ryneczku Psiego Pola położone były szyny. Oznacza to, że jakiś pojazd szynowy poruszał się po naszym osiedlu.
251	...trasa w2 jest korzystniejszym wyborem.
252	Wariant II powinien być realizowany
253	Głosuj na W1
254	Jestem, za trasą W1 pozwala na ruch w innym rejonie niż centrum Psiego Pola co odciąża i odkorkuje trochę ruch.
255	Żmudzka
256	Wariant W2 przez centrum psiego pola jest lepszym ze względu na obsługę większej ilości osób , instytucji oraz biznesów Wariant W1 jest pod tym względzie gorszy, ale łatwiejszy do wybudowania bez potrzeby zamykania najbardziej ruchliwych ulic i powinien także kończyć się przy cmentarzu
257	W2
258	Wybieram trasę W1
259	Plan trasy tramwajowej na Psie Pole jest skupiony tylko na jednym obszarze. Dlaczego północne osiedla Psiego Pola są pominięte (takie jak Sołtysowice, Kłokoczyce, Pawłowice, Zakrzów)? Słabo rozwinięta sieć autobusowa (często autobus co pół godziny), pociąg raz na godzinę (bilety jednorazowe niezintegrowane), brak alternatywnych dróg dojazdowych (choćby brak połączenia Sołtysowic z Pawłowicami) nie dają wielu możliwości.



260	Wersja 2 jest wersją lepszą dla ludzi i środowiska.
261	W1
262	W1
263	Oba warianty dają możliwość dobrego skomunikowania osiedla Zawidawie oraz przedmieść Wrocławia: Wilczyce, Kiełczów. Jednak biorąc pod uwagę zwiększenie liczby przewozu pasażerów, zmniejszenie ilości aut oraz możliwość skomunikowania z liniami autobusowymi np. na przystanku Rondo Lotników Polskich lepszą trasą wydaje się wariant W2 przez centrum Psiego Pola i ulicę Kiełczowską.
264	Miłostowska
265	Zdecydowanie W1, ponieważ przebiega dalej od budynków. No i oszczędzi zabudowę ryneczku
266	Wariant drugi .
267	Jestem za wariantem W1, ponieważ omija centrum historyczne Psiego Pola.
268	w-2
269	Tylko rozwiązanie Dywizjonu 303 i Litewska. Rozważył bym również rozwiązanie tramwaju z Kowal poprzez przeprawę mostową nad Widawą który by mógł również przebiegać już na Psim Polu Zawidawiu ulicami Dywizjonu 303 i Litewską.
270	Uważam, że trasa powinna biec przez ulice Nowolitewska.
271	Wariant prowadzący przez Kiełczowską pozwoliłby na stworzenie węzła przesiadkowego autobusowo-kolejowo-tramwajowego w okolicy Ronda Lotników.
272	Zdaniem wielu mieszkańców Psiego Pola tramwaj na Psie Pole w ogóle nie jest potrzebny! Duża ilość połączeń z węzłem przesiadkowym na rondzie wystarczają. Większy problemem dla osiedla to brak dróg dojazdowych (kiedy powstanie obwodnica?) oraz drogi jednokierunkowe skierowane wyłącznie na wyjazd z osiedla, a nie równomiernie - wyjazd/ wjazd porównywalna ilość.



	Oдноśnie tras: Informacje o korytarzach są bardzo ogólne. Wariant trasy W2 wydaje się bardziej zasadny , zarówno poprzez prowadzenie trasy (możliwość korzystania z tramwaju także dla mieszkańców Zakrzowa - przesiadka na rondzie) jak i jej pętli aż do cmentarza. Niezrozumiałe jest dlaczego trasy od Psiego Pola w kierunku centrum prowadzone są w kierunku ulicy Kwidzyńskiej a nie przez Krzywoustego do placu Kromera.
273	Zdecydowanie wariant nr 2. Pozwoliłby mieszkańcom Kielczowa zostawiać auta przy Cemntarzu Kielczowskim i przesiadać się na tramwaj. Byłoby dużo mniej aut we Wrocławiu i mniejsze korki.
274	Poleska 19
275	Uważam, że tramwaj powinien pojechać trasą W1. Trasa W1 będzie się pokrywała z "obwodnicą" Psiego Pola, więc nie będzie ingerować w stare budynki, stary układ ulic, rynecek psiego Pola. Dodatkowo będzie tam gdzie teraz buduje się sporo nowych budynków, więc z czasem coraz więcej ludzi będzie mogło z tego korzystać. Trasa ta jest wystarczająco blisko ulicy Kielczowskiej, więc mieszkańcy okolicy Kielczowskiej na całej jej długości, oraz ryneczku Psiego Pola, też będą mogli korzystać z tramwaju po krótkim dojściu do przystanku.
276	Jako mieszkaniec Psiego Pola Zawidawie uważam, że wariant W2 jest bardziej reprezentatywny dla naszego osiedla, ponieważ reprezentuje główny ciąg komunikacyjny jakie mamy na naszym osiedlu. Uruchomienie wariantu W1 będzie przechodziło przez serce naszego osiedla i będzie powodowało zwiększenie hałasu, myślę że większość z nas zamieszkała "na uboczu" osiedla ze względu na odsunięciu nas od głównych potoków komunikacyjnych. Proponuję również stworzyć połączenie Psiego Pola z terenami leżącym po przeciwległej stronie miasta takich jak: Leśnica, Tarnogaj. Uruchomienie takich połączeń pozwoli skomunikować nas z całym



	miastem, patrząc na konieczność puszczenia trasy po całym mieście.
277	Lepiej poprowadzić dodatkową drogę, która pojadą autobusy, policję its i to będzie taniej
278	W2 BARDZIEJ DOSTĘNA -SKORELOWANA Z ISTNIEJĄCA KOMUNIKACJA
279	W końcu tramwaj, super.
280	Rekomenduję numer 2, ponieważ po 1) Trasa przez ryneček Psiego Pola nie obciąży ruchu, gdyż tam tylko komunikacja miejsca może jeździć. Po 2) przejazd ul. Kiełczowska umożliwi ludziom łatwy dostęp do sklepów wzdłuż tej ulicy, czyli netto, park handlowy Aldi, Biedronka, Galeria Kiełczowska, Netto oraz dojazd do cmentarza. Po 3 umożliwi uczniom dojazd bezpośrednio do LZN. Przy ul. Litewskiej w tym momencie i tak mało kto wsiada i wysiada z autobusów, więc to też świadczy o tym że jest mały ruch. Najwięcej osób wsiada na przystankach przy ul. Kiełczowskiej.
281	W1 jest super
282	Po co tramwaj na Psie Pole? Autobusy dają radę
283	Przejazd z domu do szkół, przedszkoli, pracy zostanie wydłużony przez prace remontowe, które potrwać nie wiadomo ile.
284	W1
285	Wariant drugi ma większy sens. Wariant pierwszy można dorobić w przyszłości. Jednak uważam, że warto rozważyć koncepcję trasy autobusowej zamiast tramwajów. O wiele tańsze w budowie i utrzymaniu a komunikacja autobusowa jest dostateczna na Psim Polu. I mówię tu o prawdziwej trasie autobusowej a nie łączonej z pasami dla samochodów.
286	Jestem za tramwajem . Jedna i druga Linia pasuje idealnie.
287	W2
288	Warianty są dobre. Komunikacja zarówno jednej jak i drugiej trasy pomoże dotrzeć pasażerom do centrum.



289	Głosuje za wariantem W1
290	Uważam, że wariant W1 jest lepszy ze względu na mniejsze zmiany w istniejącej infrastrukturze. Dodatkowo będzie on w stanie obsłużyć dużo nowopowstających osiedli. Obydwa warianty na pewno w dużej mierze pomogą komunikacyjnie na psim polu.
291	Uważam, że wariant nr 1 jest dużo lepszy, ponieważ od ulicy kiełczowskiej jeżdżą już autobusy.
292	Wariant 2
293	Głosuję na wariant nr 2 do pętli na cmentarzu
294	wg mnie tramwaj wystarczyłby do Psiego pola nie przez Litewską
295	W1
296	Uważam, że tramwaj spotęguje korki, ani jedna ani druga trasa jest niepotrzebna, trzeba usprawnić wyjazd i wjazd na Psie Pole samochodom, w tej chwili nie ma żadnej alternatywy dla Sobieskiego
297	Proponowane warianty przebiegu trasy tramwajowej szczególnie wariant W1, który ma przebiegać pod oknami mieszkańców, budzi ogromne obawy i protest mieszkańców, którzy kupując mieszkania w rejonie ulicy Zielnej liczyli na spokój i bliskość natury. Nikt z nas nie kupiłby tu mieszkania, gdyby było nam powiedziane, że będziemy mieli tramwaj pod oknem, co obniży wartość mieszkań i wpłynie na komfort i życie mieszkańców. 1. Przebieg trasy W1 w bliskiej odległości od okien mieszkańców wiąże się z dużym ryzykiem nadmiernego hałasu, zarówno w dzień, jak i w nocy. Tramwaje, szczególnie te kursujące co kilka minut, mogą wprowadzać znaczące zakłócenia w codziennym życiu mieszkańców. Hałas tramwajów, zwłaszcza w godzinach nocnych, z pewnością będzie przekraczać dopuszczalne normy.



	2. Bliskość trasy tramwajowej do okien mieszkańców wiąże się też z obawami dotyczącymi bezpieczeństwa. Tramwaje mogą stanowić zagrożenie w przypadku wypadków lub awarii pojazdu. Ponadto, ta przestrzeń nie jest odpowiednio przystosowana do obecności ruchu tramwajowego w bezpośredniej bliskości mieszkań. 3. Przebieg trasy tramwajowej pod oknami budynków zmieni charakter tej przestrzeni na mniej atrakcyjny, wpływając na jakość życia mieszkańców. Tego typu inwestycje mogą pogarszać walory estetyczne okolicy, co doprowadzi do spadku wartości nieruchomości, co będzie skutkowało wysypem pozwów odszkodowawczych. Nie ma społecznej akceptacji na wariant W1.
298	Moim zdaniem tramwaj na Psie Pole nie jest potrzebny. Budowa trasy, która najpewniej potrwa kilka lat, tylko spowoduje korki i utrudni wyjazd z osiedla i powrót na Psie Pole mieszkańcom, a po uruchomieniu linii spotęguje korki, które obecnie są niewielkie. Według mnie dużo lepszym rozwiązaniem byłoby puszczenie ze Zgorzeliska (okolice Żmudzkiej) dodatkowych 2 linii autobusowych, może autobusy elektryczne, co wystarczająco usprawni przemieszczanie się mieszkańców tej części miasta między osiedlem a centrum i dalszymi osiedlami, np. wzdłuż Legnickiej. Jednocześnie oszczędzi istniejącą już na Psim Polu infrastrukturę i pozwoli uniknąć utrudnień podczas samej budowy torowiska.
299	Wariant W1 służył będzie mieszkańcom Psiego Pola ORAZ Zgorzeliska - ze względu na trasę przebiegającą pomiędzy tymi osiedlami. Wariant W2 ma jechać pomiędzy Psim Polem a magazynami, logistyką i centrami handlowymi - gdzie ludzie i tak dojeżdżają samochodami i są wielkie parkingi.
300	Wariant 1 - tramwaj pokona trasę do pętli szybciej niż w W2;
301	Obecnie Psie pole połączenie ma bardzo dobre połączenie autobusowe



	z placem grunwaldzkim, przez oś brucknera - kochanowskiego. Jaki jest sens powielania tego tramwajem, który będzie docierał w kierunku placu kromera naokoło? Dodatkowo czy planowana jest rozbudowa tramwaju dalej w kierunku Zakrzowa, który ciągle się rozbudowuje, lub chociaż zagwarantowanie odpowiedniej rezerwy terenowej?
302	Szybki dojazd do centrum jak i na Psie Pole pozwoli ominąć korki np. na Kochanowskiego
303	Lepszym wariantem będzie linia W2 (przez Stare Psie Pole) gdyż skomunikuje więcej ludzi
304	Tramwaj kosztem miejsc parkingowych których już jest jak na lekarstwo więc wielkie NIE DLA TRAMWAJU!
305	Popieram wariant drugi przez centrum, jest dużo rozsądniejszy i przyszłościowy
306	Preferuję wariant nr 2
307	Cieszy mnie propozycja linii tramwajowej. Niezależnie od wyboru wariantu, choć osobiście wybrałbym W2.
308	Jestem przeciwna budowaniu linii tramwajowej na Psie Pole. Uważam, że spowoduje ona, że nasze życie stanie się bardziej uciążliwe poprzez wieloletnią budowę infrastruktury tramwajowej, a później z powodu przemieszczających się po dzielnicy tramwajów, mieszkając tu prawie 20lat cenię sobie to że pod moim blokiem nie jeździ tramwaj.
309	Trasa Dywizjonu 303 czyli W1 jest nie do przyjęcia gdyż przebiega przez tereny zielone które są terenami rekreacyjnymi dla mieszkańców. Ponadto lokalizacja tramwaju w tej okolicy jest nieoptymalna ze względu na odległość od przystanków ludzi którzy mieszkają w starszej części Psiego Pola lub Piwnika Ponurego. Trasa przez Rynek Psiego Pola jest złotym środkiem pomiędzy mieszkańcami z lewej i prawej strony części alei Sobieskiego. Rynek Psiego Pola był zawsze węzłem komunikacyjnym i niech tak zostanie. Mieszkanka Jankiela.
310	Lepsza będzie trasa W1. W trakcie budowy trasy nie sparaliżuje tak ruchu



	drogowego jak wariant W2. Trasa W1 będzie szybsza.
311	Bardzo dobry pomysł, moim zdaniem w2 lepsza bo ludzie będą mogli też na cmentarz dojechać czy zakupy (po tamtej stronie osiedla jest więcej sklepów). Przeciwnicy boją się mniejszej ilości miejsc parkingowych, ale to jest problem wszędzie a może dzięki tramwajowi będą mniej jeździć autem po osiedlu.
312	Głosowałabym na W2, tak jak napisano w zaletach, zgadzam się. Dodatkowo uważam, że przejechanie przez rynek psiego pola mogłoby zmniejszyć ilość jadących tamtędy autobusów, które nie dość, że smrodzą spalinami mieszkańcom, to jeszcze tłuką się niemiłosiernie po tych "cudownych" kocich łbach, ogłuszając nie tylko pasażerów i pobliskich mieszkańców, ale także odstraszać turystów, którzy więcej nie chcą tu wracać.
313	Nie potrzebna jest linia tramwajowa na Psim Polu.
314	Jest jak najbardziej za linią tramwajową wariantu 1 (czerwony), zdecydowanie przeciwko wariantu 2 (niebieskiego) ponieważ ta linia przyczyniła by się do zakorkowania głównej drogi która i tak już boryka się ze wzmożonym ruchem i korkami
315	Kiełczowska
316	Kiełczowska
317	Trasa W2 jest bardziej korzystna dla mieszkańców Wrocławia, zwłaszcza dla osób pracujących w okolicach Bierutowska Park i okolicznych zakładów pracy. Tramwaje dojeżdżałyby do Ronda Lotników Polskich, które już teraz jest punktem przystankowym, z którego można pojechać w każdą stronę Psiego Pola, co pozwalałoby na łatwe połączenia w każdym kierunku.
318	Wybieram W2
319	Wariant 2 wydaje się najsensowniejszy, przewiezie więcej osób i może tym samym zmniejszyć się liczba aut. Tramwaj na psie pole będzie alternatywą dla pociągu, co uwydatniło się po ostatniej awarii pociągu



	na stacji soltysowice oraz ruchu kołowego, gdzie auta i autobusy stoją w korkach. Szczególnie widać to rano oraz po południu, gdzie całe osiedle wyrusza do pracy bądź wraca i dodatkowo trzeba stać przed zamykającym się co chwila przejazdem kolejowym.
320	Oceniając przedstawione warianty przebiegu trasy tramwajowej przez Psie Pole w mojej opinii: 1) wariant W1 - jest wariantem zapewniającym najwięcej korzyści - uzasadnię: a) teren przez który miałyby przebiegać trasa tramwaju jest obecnie mało zabudowany. Niemniej jednak to na przestrzeni czasu ulegnie zmianie, w szczególności poprzez inwestycje deweloperskie w budownictwo wielorodzinne; b) trasa W1 w przeciwieństwie do W2, wyznaczona została przez teren, który obecnie jest bardzo słabo skomunikowany, w przeciwieństwie do linii alternatywnej w, świetle której kursuje obecnie ok. 10 linii autobusowych; c) w niedalekiej przyszłości, teren przy trasie W1, zapewni zdecydowanie więcej pasażerów z uwagi na szybki rozwój budownictwa wielorodzinnego oraz brak alternatywnych tras autobusowych w tym obszarze, a co za tym idzie, również spadek liczby aut wyjeżdżających z Psiego Pola. 2) można rozważyć również przebieg linii tramwajowej w wariantach do tej pory niezapropozowanym tj.:



	- od mostów na Widawie, dalej ulicą Sobieskiego do stacji kolejowej Wrocław Psie Pole; - od stacji Wrocław Psie Pole ul. Mirkowską (obecnie nie zabudowaną) do Lotniczych Zakładów Naukowych przy ul. Kiełczowskiej; - dalej ul. Kiełczowską do pętli przy Cmentarzu komunalnym. Wariant ten, ominie Psie Pole małomiasteczkowe z jego zwartą zabudową, łącząc równocześnie ważne komunikacyjnie miejsca, zapewniające dużą ilość pasażerów.
321	Budowa lini tranwajowej to totalna głupota czy nie lepiej zainwestować te pieniądze w modernizację istniejących lini autobusowych lub stworzenie dodatkowych. Planowane linie to tylko zawałidrogi i nie wyobrażalny armagegon z budową tych lini. Tranwajowi zdecydowany stop. Kożyści znikome wydatek ogromny
322	KAżdy wariant będzie korzystny i ułatwi życie mieszkańcom
323	Każda opcja ma swoje plusy i minusy, ale z mojej perspektywy lepsza jest ta wzdłuż ulicy Kiełczowskiej
324	Tramwaj nie jest potrzebny na psim polu, zainwestuje ten duże pieniądze lepiej.
325	Dzień dobry Przesyłam moje opinie dotyczące FAQ zamieszczonego na stronie https://www.wroclaw.pl/rozmawia/jak-pojedzie-tramwaj-przez-psi-e-pole FAQ w wielu aspektach w mojej opinii stoją w sprzeczności ze studium korytarzowym. Dlaczego wybór trasy został ograniczony do jedynie dwóch wariantów? Odpowiedź sugeruje że każdy z dziesięciu wariantów został oceniony według pięciu kluczowych kryteriów. Studium korytarzowe wskazuje że każdy z tak naprawdę 9 wariantów (gdzie studium poszerzyło o wariant 10) został oceniony tylko przez pryzmat 4



kryteriów (odpowiednio punkty 5.1-5.4 Części II – Analizy Preselekcyjnej). Wszystkie te współczynniki prowadzą się i są zależne od liczby mieszkańców w określonym czasie w promieniu 500 metrów od trasy. Dwa współczynniki „kosztowe” są zależne od współczynnika liczby mieszkańców 500 metrów bo jest to koszt trasy na mieszkańca zamieszkałego w obrębie 500 metrów od trasy. Cała więc analiza preselekcyjna jest zależna w większości od liczby mieszkańców (gdyż nawet współczynnik kosztowy jest od niego zależny). Dlatego by w ogóle każdy z trzech korytarzy uczestniczył w dalszym etapie rozpatrywania - wariant 9 został przez wykonawcę wydłużony tworząc wariant 10. Został jednak wydłużony w taki sposób że we współczynnikach selekcji kolejnego etapu nie miał żadnych szans. W sumie nic dziwnego skoro dochodzi w nim do anomalii że przez pierwsze 10 minut jazdy mieszkańcy by oddalali się od centrum miasta jadąc w kierunku Kiełczowa. Warianty w pierwszym etapie więc były analizowane tylko i wyłącznie od kryterium zamieszkania. Na tym etapie nie było analizy oszczędności czasu podróży. Nie było analizy tam względem czasu podróży (co sugeruje drugi akapit Państwa odpowiedzi). Nie było na początku analizy względem aspektów społecznych (3 akapit). Wszystkie te akapity opisują proces selekcji etapu 2 gdzie decydowane były 6 wariantów, a nie początkowego gdzie analizowane było 10 wariantów. Ostatni akapit odpowiedzi stwierdza o nie efektywności ekonomicznej tymczasem ponownie proszę się przyjrzeć czym tak naprawdę uzależnienie współczynnika „ekonomicznego” jest jeżeli dołączy się do niego w mianowniku ilość mieszkańców w promieniu 500 metrów. Analiza preselekcyjna nie uwzględniała wpływu na środowisko i kwestii integracji z infrastrukturą miejską. Pod tym kątem żadna analiza na żadnym etapie nie uwzględniała integracji z infrastrukturą miejską - miejscami imprez masowych (jak Hala Stulecia czy Stadion Olimpijski), punktów



turystycznych (jak Zoo), czy nawet zintegrowanych węzłów komunikacyjnych, które akurat już nie są czysto miejskie (ale taki zintegrowany węzeł mógłby powstać przy stacji kolejowej Wrocław Os. Sobieskiego). Kto i w jaki sposób dokonał pierwotnego wyboru wariantów? Mogę się mylić, ale Studium 2018 nie ograniczało przebiegów tylko do wybranych 9 wariantów, a wskazywało inwestycje dla całego osiedla Psie Pole w tym dla Zakrzowa. Wybrane 9 wariantów były kwestią odgórnego wyboru zleceńodawcy. Proszę o wskazanie na której stronie studium takie ograniczenie wystąpiło? Trzeci akapit odpowiedzi sugeruje modelowanie przepływu pasażerów dla każdego z wariantów. On był jednak wykonywany na etapie II - dla 6 wybranych wariantów. Dołączenie 10 wariantu było właśnie próbą przy założeniach selekcji etapu 1 (zależnego tylko od mieszkańców w promieniu 500 metrów) podciągnięcie ostatniego trzeciego możliwego korytarza. W innym wypadku nie wszedłby on nawet do analizy. Czy to oznacza, że nie ma szans, by wybrać inne warianty, które wydają się szybsze? Czas podróży jest kluczowym faktorem szczególnie dla transportu szynowego który dłużej się rozpędza i dłużej hamuje, który potrzebuje prostych odcinków by nabrać prędkości. Który nie powinien przebiegać w miejscu gdzie krzyżuje się z dużą ilością ciągów pieszych i samochodowych by nie stwarzać zagrożenia i pogarszać standardu jego funkcjonowania. Czas podróży jest kluczowy i niemalże jedyny kluczowy dla mieszkańca który zastanawia się czy wybrać auto czy komunikację zbiorową. Potencjalnego użytkownika komunikacji zbiorowej który ma w domu auto w ostatecznym rozrachunku nie ciekawi czy tramwaj biegnie przez park Zachodni, czy były problemy z wykupieniem gruntów, czy trasa przebiega przez Wielką Wyspę (swoją drogą traktowanie tego jako współczynnik negatywny jest dziwne), oraz ile nowych drzew można trzeba było zasadzić bo torowisko wycięło kilka w swoim przebiegu. Ostatecznie użytkownik patrzy na to czy tramwajem dojedzie w



porównywalnym chociaż czasie jak autem. Tutaj mówimy nawet o tym czy tramwaj na Psie Pole uzyskać porównywalny czas taki jak obecnie autobus, albo chociaż autobus który miałby buspas? Tak jak w modelu Londyńskim osobiście uważam że transport szynowy powinien być szybki, a autobus powinien dowozić do transportu szynowego i zbierać mieszkańców penetrując dokładnie osiedle. Autobus powinien być blisko mieszkańca, a tramwaj powinien być szybki.

Przystanek autobusowy jest bardziej kompaktowy co pozwala na jego częstsze lokowanie bez tak negatywnego wpływu na czas przejazdu jak w przypadku tramwaju. To moja opinia. Czwarty akapit wspomina o węzłach przesiadkowych. Tymczasem okazuje się że tramwaj w wariantach W1 biegnie obok stacji kolejowej Nadodrze (zgodnie z propozycją żółtej trasy tramwajowej w analizie korytarzowej), Karłowice, Soltysowice. Ale jednocześnie tyle daleko że wariant sprawnej przesiadki jest znikomy. Taka integracja w ramach Trasy Olimpijskiej i stworzeniu zintegrowanego węzła przy Wrocław Osobieskiego natomiast by istniała. Tylko że ani miasto, ani wykonawca studium nawet nie uwzględnili takiej analizy pomimo obecności takich rozwiązań w Studium. Dlaczego nie była analizowana trasa tramwajowa od pl. Kromera, wzdłuż al. Kromera i dalej Bolesława Krzywoustego? Akapit 1, dlaczego Studium więc tego nie uwzględnia? Jak jest uzasadnienie nieuwzględnienia tego w Studium? Akapit 2 jest niezgodny z prawdą. Pomijając kwestie czasu dojazdu. Tramwaj na odcinku od przystanku Kromera do przystanku Kwidzińska nie obsługuje żadnej zabudowy mieszkaniowej. Na odcinku od przystanku Kwidzińska do przystanku Brucknera gęstość zabudowy jest o wiele mniejsza niż od trasy na wprost od Czajkowskiego do Brucknera (potwierdza to zresztą strona studium korytarzowego. Rozdział 1.4.1 (mieszkańcy) rysunek 3, strona 9; jak i 1.4.2 (miejsca pracy) rysunek 6 strona 16). Akapit 3 jest czymś czym się zgodzę po części. Bliskość względem trasy kolejowej



143 i jej dublowaniu w zygzakowatym przebiegu trasy tramwajowej jest wadą zarówno wariantu W1 i W2. Dlatego zaskakujący jest brak postawienia większego akcentu na wariant nowych przebiegów od Paderewskiego przez Kowale, albo najbardziej uzupełniającym istniejącą infrastrukturę, a nie dublującym istniejące rozwiązania - Trasy Olimpijskiej. Akapit 4 wskazuje na brak przestrzeni na przystanki tramwajowe przy Kromera? Zważając na spora rezerwę terenową, jak i przestrzeń parkingową przed Urzędem Miasta na Kromera jest to mocno zaskakujące stwierdzenie, ponieważ przestrzeni jest więcej niż na Rondzie Lotników, czy skrzyżowaniu Litewska-Gorlicka. Akapit 4 wskazuje też na komplikacje skrzyżowania Brucknera-Poprzečna. Rozwijane to było trochę podczas Q&A w ramach spotkania e-meeting 11 marca. Zważając na fakt że w związku z planowanym przystankiem Korona jest sugerowane powstanie przejścia dla pieszych trzeba już teraz zauważyć jak to wpłynie na potok pojazdów który w szczycie popołudniowym chce jechać na Psie Pole od trzech kierunków (od obwodnicy Śródmiejskiej / Sołtysowic, od alei Kromera z centrum i od Grunwaldu). Przy takiej konfiguracji skrzyżowanie i tak zostanie dociążone zamykaniem cyklu by wprowadzić pieszych. Poza tym proszę zapytać o opinie pieszych i rowerzystów jak dla nich wygląda pokonywanie skrzyżowania z 3 przejściami dla pieszych wzdłuż Krzywoustego po południowej stronie ze skrzyżowaniem na Brucknera. Czas stania tam 3 minuty sprawia że może przejeżdżający tramwaj trochę by ułatwił pieszym i rowerzystom tam życie. I na koniec. W momencie gdy Brucknera funkcjonuje i będzie bardzo długo funkcjonować nawet po budowie Alei Północnej jak obwodnica Śródmiejska przecinanie tej trasy kolizyjnym torowiskiem tramwajowym jest obciążające dla istniejącego systemu transportu. Szkoda że taki współczynnik nie był brany pod uwagę przy rozpatrywaniu innych korytarzy. W takim wypadku korytarz od Paderewskiego czy też korytarz



	od Trasy Olimpijskiej ma o wiele większa przewagę, bo nie przecinatego ciągu w nowym miejscu. No ale takiego współczynnika w kryteriach wyborunie było. Jakie są wady i zalety proponowanych wariantów? Mam dziwne odczucie ale wytyczanie linii tramwajowych powinno być wyjęte z kryterium wycinania drzew. Im dłuższy fragment tym po prostu większy teren który zajmują torowisko tym więcej drzew statystycznie do wycięcia. Tylko po to powstają torowisko i marzyłoby się by to torowisko było jak najdłuższe i obsługiwało jak najwięcej osiedli właśnie po to by mieszkańcy używali szybkiego tramwaju. Na ilość wyciętych drzew będzie miała po prostu wpływ długość torowiska. To nie powinno być kryterium wyboru. Kryterium wyboru powinna być głównie korzyść czasowa. A tymczasem okazuje się że studium korytarzowe wskazuje że te pieniądze zostaną wydane na rozwiązanie które zaoszczędzi nam 8 sekund podróży! Oczywiście warto zliczyć ilość wyciętych drzew i może miasto mogłoby nasadzić park w okolicy Psiego Pola którego do tej pory nie ma, na przykład oddzielający mieszkańców od torowiska w miejscach gdzie byłaby na to przestrzeń. Uzależnianie kryterium wyboru od ilości wyciętych drzew jest bardzo słabe. W praktyce warianty które są dłuższe i obsługują więcej osób w takim momencie mogą przegrać w wynikach! Gdzie powstanie pętla tramwajowa na Psim Polu? Wariant W1 i W2 w propozycjach od miasta zawsze powinien kończyć się na cmentarzu Kiełczowskim. Umiejscawianie pętli tramwajowej w polu w miejscu gdzie nie ma Trasy Olimpijskiej jest bezsensu.
326	Wariant 2 - jest bardziej dostępny dla mieszkańców Zakrzowa
327	W1
328	WYBÓR-wariant II (W2)
329	Uważam że wariant poprowadzony ul. Dywizjonu 303 i przechodzący w ul. Litewską zabiera zdecydowanie więcej mieszkańców osiedla Kiełczowskiego, całego osiedla Psie Pole Zawidawie, oraz Zgorzeliska.



	Z kolei wariant prowadzony ul. Kiełczowską zabiera głównie mieszkańców osiedla Kiełczowskiego. Nikt z szybko rozwijającego się południa Psiego Pola nie będzie miał w tym wariantcie dostępu do tramwaju.
330	Drugi wariant jest zdecydowanie lepszym rozwiązaniem, przewoź większej ilości osób.
331	Uważam, że wariant numer 1 jest lepszym pomysłem gdyż te rejony w tym momencie są mocno rozbudowywane. Dodatkowo, jeszcze nie powstała nowa ulica Dywizjonu 303 więc przed jej wykonaniem ostatecznym, można zaplanować już elementy pod tramwaj tak by w przyszłości było do zrobienia mniej (przystanki, ścieżki rowerowe, oświetlenie etc.)
332	Uważam, że budowa linii tramwajowej na Psie Pole nie ma sensu. Lepszy jest autobus. N
333	Linia tramwajowa nie jest potrzebna.
334	Należy powrócić do rozmów nt. tego czy w ogóle mieszkańcy tego osiedla chcą ten tramwaj, bo wg głosów większości jest on kompletnie zbędny i może wyrządzić więcej szkody niż pożytku. W zamian za to powinno się wydać ułamek proponowanych kwot na zbudowanie ulicy Nowoliteńskiej, poszerzenie kiełczowskiej o dodatkowe pasy ruchu i to załatwi wszelkie problemy psiego pola. A pomysł z tramwajami zastąpić autobusami
335	Bardziej odpowiada mi wariant W2 przez ul. Litewską, powstało tam dużo nowych budynków a co za tym idzie więcej osób mogłoby skorzystać z transportu
336	Uważam, że powinna zostać wybrana trasa dla której zarezerwowano korytarz w dokumentach planistycznych i koncepcjach drogowych z maksymalnym poszanowaniem przyrody.
337	Bardziej odpowiada mi wariant 2, przez ul. Krzywoustego. Głównie ze względu na zlokalizowane tam sklepy i możliwość zrobienia zakupów blisko przystanku.



	Przy wariacie 1 nie ma sklepów, nie wiadomo czy będzie odpowiednia infrastruktura, żeby nie przedzierać się przez błoto, ponieważ wiosną czasem nie ma dojścia do przepompowni przez wodę.
338	Wariant 1
339	Według mnie tramwaj powinien przebiegać wg linii nr 2 - ulicą kielczowską. Zostawmy tereny Widawy w spokoju. Przy kielczowskiej są punkty usługowe, firmy oraz wiele innych punktów do których tramwaj ulepszyłby dojazd.
340	Super
341	Wolałbym wariant z tramwajem na Swojczyce
342	Wolałbym wariant z tramwajem na Swojczyce
343	Wariant W2 i parking w okolicach cmentarza pozwoli na korzystanie z tramwaju mieszkańcom Kielczowa.
344	Oba warianty mają swoje wady i zalety, ale bezapelacyjnie tramwaj na Psie Pole jest potrzebny, więc każda z podanych opcji jest korzystna.
345	Wariant przez Kielczowska I
346	w2 jest dużo lepsza!
347	Wariant 2 jest jedynym akceptowalnym ponieważ tramwaj na Psie Pole omijający jego centrum i nie dający możliwości przesiadkowych pasażerom z pobliskich osiedli na Rondzie Lotników Polskich nie ma dla mnie i moich bliskich żadnego sensu.
348	Wariant W2
349	Trasa w
350	Wg mnie tramwaj na Psie Pole w ogóle nie jest potrzebny i mam nadzieję, że ostatecznie trasa ta nie zostanie zbudowana. Komunikacja autobusowa i kolejowa jest całkowicie wystarczająca. Cały urok Psiego Pola to jego małomiasteczkowy charakter "miasta w mieście" bez wielkiego ruchu przez centrum starego Psiego Pola i z wspaniałymi terenami spacerowymi wzdłuż Widawy, gdzie ciągle jeszcze można obcować z przyrodą i ciszą. Jeden i drugi wariant proponowanej trasy



	ingerują w ten stan rzeczy. Od biedy mogłabym się zgodzić na przebieg trasy wzdłuż Al. Sobieskiego ale bez wjazdu na stare Psie Pole, z odbiciem w stronę Kiełczowskiej bezpośrednio przez rondo Lotników Polskich, ale jako że taki wariant nie został zaproponowany, moja opinia to stanowcze NIE dla tej inwestycji.
351	Jestem za Wariantem drugim.
352	Super że będzie więcej połączeń Wybieram trasę niebieską W2
353	Żaden nie jest dobry ani potrzebny. Oba warianty wiążą się z ogromną uciążliwością dla mieszkańców, poprowadzeniem linii tuż pod blokami mieszkalnymi, ze zniszczeniem terenów zielonych, likwidacją tak potrzebnych miejsc parkingowych. Lepiej byłoby te ogromne pieniądze zainwestować w poprawę stanu dróg i elektryczne autobusy.
354	Moja opinia jest negatywna odnośnie obu przedstawionych wariantów. Czerwony zepsuje tereny spacerowe, zielone, będzie podtapiany wiosną wodą z Widawy. Niebieski wydaje się, że zabraknie miejsca na torowisko w obie strony. Zarówno Krzywoustego jak i Kiełczowska są za wąskie na puszczenie tam dwóch torów.
355	Tramwaj nie jest potrzebny - nie przyspieszy transportu biegnąc w tak gęstej zabudowie W1 np. skrzyżowanie Litewska / Dywizjonu 303 (Nowolitewska) / Mazepy - jest tam obecnie za wąsko żeby puścić tramwaj chyba że zabierze się parking mieszkańcom Ganta zabierze parkingi ludziom wzdłuż Litewskiej W2 Krzywoustego jeżdżą tylko autobusy a tramwaj tam szybciej nie pojedzie bo wąsko i to strefa zamieszkania i chodzą ludzie Obydwa warianty jadą tylko w kierunku pl. Kromera a raczej o wiele większa przepustowość jest potrzebna w kierunku pl. Grunwaldzkiego



	a tramway nie przeskoczy na Grunwald jak nie ma torów tylko spowoduje degradację środowiska, hałas, zniszczenie terenów zielonych, jeśli nie będzie bezkolizyjny to spotęguje korki Raczej przydałoby się więcej kursów autobusów i pociągów z Psiego Pola wiadukt na Sołtysowice żeby nie stać przed szlabanami i połączenie Obwodnicy Śródmiejskiej z Psim Polem bo obecnie jazda komunikacją publiczną w kierunku Żmigrodzkiej to tragedia i kładka pieszo rowerowa przez Widawę w kierunku Kowalów
356	Jestem przeciwna projektowi tramwaju na Psie Pole
357	Uważam że trasa W2 jest najbardziej optymalną trasą dla tramwaju na Psie Pole, ze względu na to, iż duża część ruchu na Psim Polu nie jest generowana przez mieszkańców Psiego Pola, a mieszkańców okolicznych podwrocławskich gmin i miejscowości. Kluczowym jest również to, iż trasa W2 zapewni jak najszybszy dojazd do centrum.
358	Jestem za tramwajem, na naszą dzielnicę. Bez względu na wariant.
359	W1
360	Negatywna. Patrząc na to co wyprawia Prezes MPK i pracownicy MPK, jak ciągle tramwaje stoją bo brak prądu, ciągle zmiany bez informacji to mówimy STANOWCZE NIE DLA TRAMWAJU. Zróbcie buspas na całej trasie dla autobusów przez Kochanowskiego i to co jeździ będzie git !!! Najpierw naprawcie to co jeździ aby w końcu jeździło jak trzeba a nie tylko PR.... To nic nie pomaga mieszkańcom !!!
361	Uważam, że wariant W1 jest bardziej optymalną opcją, ponieważ ulica kielczowska jest wystarczająco zapełniona i zatłoczona



362	Nie
363	W1
364	Wybieram W-1
365	Uważam, że tramwaj powinien zapewnić komunikację dla jak największej ilości ludzi. Myślę, że bardziej optymalny jest wariant 2, przebiegający przez ulicę Kielczowska. Mieszka tam zdecydowanie więcej ludzi(wysokie bloki), w dodatku tramwaj zapewni dojazd do wszystkich marketów zlokalizowanych na ulicy Kielczowskiej. Rozładuje ruch z okolic Kielczowa. Trasa wzdłuż 1 wariantu(ul dywizjonu 303) zniszczyłaby tereny cenne przyrodniczo i spowoduje stres i zagrożenie dla licznych dzikich gatunków, które żyją w dolinie Wisławy(sarny, lisy, dzikie ptaki, bażanty itp.)
366	Oba zaproponowane warianty tras nie są w żaden sposób konkurencyjne dla podróży samochodem. Trasy są poprowadzone przez tereny o niskiej gęstości zaludnienia, w śladzie obecnie kursujących linii autobusowych. Jak pokazało doświadczenie z Popowicami i Nowym Dworem, nie jest to w żadnym stopniu uatrakcyjnienie oferty komunikacyjnej, a wręcz jej pogorszenie - choćby poprzez zmniejszenie prędkości komunikacyjnej względem autobusów. Ponadto wariant 2 prowadzi przez zabytkową część Psiego Pola, czyli rynek o historycznej i ciasnej zabudowie - poprowadzenie tam tramwaju może okazać się zgubne dla architektury i stanu budynków.
367	Żaden z wariantów nie jest optymalny. Wariant 1 wg mnie w ogóle nie powinien być brany pod uwagę z kilku powodów. Przede wszystkim trasa ta ma przebiegać przez okolice wałów Widawy (teren rekreacyjny dla okolicznych mieszkańców) co będzie się wiązać ze znaczącą dewastacją przyrody. Teren ten jest poza tym mocno podmokły i zalewany od rowów melioracyjnych przy każdym większym deszczu i przy wiosennych roztopach zwłaszcza na odcinku od



	Krzywoustego do przepompowni Widawa i jeszcze kawałek dalej. Wariant 2 jest nieco lepszy, ale moim zdaniem ul. Krzywoustego na starym Psim Polu wąska i kręta nie nadaje się do ułożenia na niej torów tramwajowych w obu kierunkach. Dlatego lepiej byłoby zmodyfikować ten wariant tak, żeby tramwaj zjeżdżał na Psie Pole z Sobieskiego w okolicach ślimaka, tak jak samochody i stamtąd jechał w Kiełczowską
368	Kiełczowska
369	Wariant W1-szybszy czas budowy. Zamknięcie rynku , ul. Kiełczowskiej czy jakiegokolwiek zmiany organizacji ruchu sparaliżują część miasta na czas budowy- to byłaby katastrofa
370	Wariant W1- brak zabudowań od Krzywoustego(szybsz budowa, nie koliduje z obecnym ruchem) a na Litewskiej jest dużo miejsca na linię tramwajową. Jak w ogóle mógł ktoś pomyśleć o budowie linii przez rynek i ul. Kiełczowską- to byłby armagedon i blokada wiosek i całego Psiego -Pola.
371	kiełczów - linia W2
372	Propozycja w pełni nie dostosowana do aktualnych ciągów przemieszczania się mieszkańców. Największy ruch jest na trasie Psie Pole - pl. Grunwaldzki, na której działa 5 linii autobusowych dziennych. Brak uwzględnienia linii tramwajowej w ciągu al. Kochanowskiego przez Zacisze do przystanku Kochanowskiego bardzo wydłuży transport do placu Grunwaldzkiego w momencie, gdy zrezygnuje się z jakiejś linii autobusowej.
373	Wariant 2 jest lepszy ponieważ tramwaj będzie jechał wzdłuż ulic na których umieszczone są markety (Lidl, biedronka, netto itd.) co ułatwi logistykę zakupów a jednocześnie nie będzie zakłócał ciszy w szkole podstawowej i na osiedlach Zielna
374	Wariant I omija centrum Psiego Pola i omija rondo Lotników Polskich, gdzie jest centrum przesiadkowe. Z tego powodu wariant II ma większy sens.



375	Wariant 2 - dojazd z miasta do technikum LZN. Do podstawówki dzieciaki w większości prowadzą rodzice
376	Wariant 2 przez Kielczewski. Dojazd do technikum i dobre połączenie z marketami
377	Uważam , że pomysł tramwaju na Psie Pole to nie trafiony pomysł . Zarówno ul. Litewska jak i Kielczowska są wąskie by wybudować torowisko zapewne zabierze się miejsca parkingowe których i tak jest bardzo mało . Wieczorem w większości miejsc po powrocie z pracy zazwyczaj nie ma gdzie zaparkować , zabrane miejsca to większości parkingi właśnie z takim problemem . Jest to dzielnica na której na tych dwóch ulicach co rusz jest skręt w mniejsza właśnie do bloków mieszkalnych , na parkingi oraz do wielu wielu dużych sklepów , więc przecinający to tramwaj , już tworzący samym swoim przejazdem korki , bo wiadomo światła pod tramwaj itd spotęguje korki które będą się tworzyć z blachego powodu jakim jest skręt właśnie w te liczne uliczki i dojazdy oraz parkingi . Tramwaj moim zdaniem chyba nigdzie nie eliminuje korków chyba wręcz je potęguje. A tutaj dostałbym problemem jest to co napisane zostało wyżej oraz to że jest jedna droga z centrum i wjazd przez rondo więc moim zdaniem tylko tramwaj utrudni wszystko . Lepszym rozwiązaniem byłaby kolejna linia autobusowa , może zakup elektrycznych autobusów która by pojechała w jakimś innym zupełnie kierunku co dzisiajesze autobusy , tramwaj i tak pokrywałby trasę większości autobusów na większości trasy. A już sam czas trwania budowy w takim miejscu to ogromna udręka
378	Bolesława Krzywoustego Trasa tramwajowa będzie przeszkadzać dla osób które tam mieszkają
379	Oba warianty są dobre, moim zdaniem lepszy jest W2.
380	W1
381	Drugi wariant lepszy
382	Moim zdaniem jest to niepotrzebne rozkopywanie Psiego Pola



383	Dlaczego to musi być tramwaj? Przecież wystarczy wybudować osobną jezdnię tylko dla autobusów (ale nie, że wydzielać pas na istniejących jezdniach) tylko w miejscu gdzie planowana jest trasa tramwajowa. Atuty? Autobusy szczególnie elektryczne są cichsze, nie są ograniczone do postoju w razie braku prądu, w razie kolizji nie są uzależnione od torowiska, zawsze mogą jechać objazdem. W tej chwili jest już pełne zróżnicowanie połączeń, w każdą stronę można jechać autobusem to po co dokładać tramwaj? Osiedle zawidawie słynie ze spokoju i ciszy to po co to zmieniać? Po co wykladać grube miliony na torowiska, na nowy tabor, jak można osiągnąć podobny efekt budując drogę tylko dla autobusów, które i tak tu są i będą. Tak łatwo wydaje się nasze (publiczne) pieniądze?
384	Uważam że lepszy jest wariant W2. Jednak chciałabym zaznaczyć, że Kielczów jest wsią, która bardzo się rozwija i posiadała już ok 11 tysięcy mieszkańców w 2021 roku, a teraz już pewnie dużo więcej. Dlatego najsensowniejsza opcja jest ta, która doprowadzi najbliżej Kielczowa. Spowoduje to, że więcej osób będzie używało tą linię tramwajową oraz zmniejszy to natężenie ludzi we wsiobusach typu 911/921/931.
385	Trasa W1 (czerwona) przejeżdżająca przez wilczyce obok szkoły najbardziej mi odpowiada.
386	Przebieg trasy nie obejmuje najbardziej obciążonej linii D, która jedzie na osiedle sobieskiego
387	Opcja W1 jest lepszą opcją według mnie.
388	Wariant 1 jest lepszy ze względu na bliskość osiedla i firm znajdujących się pomiędzy ulicą Kielczowską i Bierutowską.
389	Tylko 1 wariant
390	Wariant nr 2 jest najlepszym wariantem. Tramwaj powinien dojeżdżać do cmentarza.
391	Tylko i wyłącznie wariant 1, tramwaj ma zbierać i wozić pasażerów a nie



	powietrze, w tym wariacie mieszka więcej ludzi.
392	Wybieram wariant trasy przebiegającej przez ryneček Psiego Pola aż do cmentarza.
393	Jest taka propozycja: zamiast wolnego tramwaju, zrobmy od razu metro na Psie Pole. Linia mogłaby iść przez Grunwaldzki , Dominikański i dalej na południe. Tutaj więcej argumentów: https://www.facebook.com/share/1LChCqkU5W/?mibextid=wwXlfr Tak długi tramwaj z prędkością średnia 17.5 km/h to jest nieporozumienie.
394	Obecnie jestem mieszkanką Karłowic, jednak wiele lat mieszkałam na Pawłowicach i jeździłam komunikacją miejską przez Psie Pole, dodatkowo posiadam mieszkanie na ul. Gorlickiej. Uważam, że budowa trasy tramwajowej w tym miejscu jest zbędna, autobusy i linia kolejowa dobrze zabezpieczają transport publiczny. Absolutnie tramwaj nie powinien być budowany w obrębie rynečku, zresztą uzyskanie pozytywnej opinii DWKZ może się okazać bardzo trudne. Pieniądze lepiej przeznaczyć na poprawę stanu dróg w obrębie Psiego Pola (coraz gorszy stan Krzywoustego, wjazdu w Gorlicką z ronda Lotników itp.) oraz rozwiązanie zatorów spowodowanych brakiem infrastruktury w kierunku Sołtysowic i szlabanami na Poprzecznej i Czajkowskiego.
395	Mieszkamy z rodziną przy ul Gorlickiej i absolutnie NIE ZGADZAMY się na przebieg trasy tramwajowej tuż przy naszym bloku! uważamy również że nasza dzielnica nie potrzebuje tramwaju tj dodatkowego hałasu i smrodu. Mamy bardzo dobrze skomunikowaną z centrum sieć autobusową i to wystarczy. Nie zrozumiałe dla nas jest po co pchać tutaj na siłę tramwaj. Protestujemy przeciwko tramwajowi na Psie Pole! a szczególnie przeciwko trasie W1!
396	Żadna z propozycji nie jest do zaakceptowania. Tramwaj na Psie-Pole nie



	ma wartości dodanej. Mamy bardzo dobre połączenie autobusowe. Dodatkowo proponowane trasy będą biegnąc bardzo blisko okien mieszkańców i będą generować bardzo duży hałas i dyskomfort dla dzieci. Zabierze też teren zielony oraz ulice co utrudni ruch samochodów oraz pieszych. Będzie stwarzać dodatkowe niebezpieczeństwo dla życia. Zwiększy ilość wypadków. Uszkodzi budynki.
397	Kielczow
398	Wariant W2 wydaje się najbardziej optymalny.
399	W2
400	Bardzo dobra wiadomość, myślę że upłynni to komunikację i zmniejszy korki
401	Wariant 2 bardziej mi odpowiada
402	Wybieram W2
403	Wariant 2
404	Uważam, że zdecydowanie lepsza jest trasa opisana przez wariant W1, szybszy dojazd i mniejszy hałas
405	Lepszym rozwiązaniem jest trasa biegnąca przez rynek na psim polu
406	Wariant w2 Kielczowską jest lepszy. Dowiezie ludzi do - zakładów pracy pomiędzy Kielczowską a Bierutowską - uczniów do LZN i SzP 10 - na zakupy do sklepów - biblioteki Fama Trochę dalej, ale również udogodni dojazd do - hali sportowej na Kłokoczycach



	- basenu na Zakrzowie - kortów tenisowych i stadionu Ślęzy
407	Bardziej podoba mi się wariant I (przez nową ulicę Dywizjonu 303)
408	Wariant I, przez ulicę Dywizjonu 303
409	Najlepszy wariant to nr 2 ze względu na dostępność dla mieszkańców i aspekty środowiskowe.
410	Wariant pierwszy będzie lepszym rozwiązaniem.
411	Z mniejszą rewizją, ale komentarzem do spotkania, które było ograniczone czasem dyskusji i formą możliwie szybkiej kontry do pewnych przedstawianych założeń. Słowem wstępu, trochę atmosfera i skala pytań może dać odczucie dużej opozycji co do tramwaju na Psie Pole. Proszę jednak zważyć że często najbardziej zainteresowanie przejawiają osoby które mają określoną motywację wobec zastanego stanu faktycznego. Ważne by może z tego szumu sprzeciwu wyciągnąć argumenty i wnioski przedstawiane przez mieszkańców które faktycznie mają wartość merytoryczną. 1. ELASTYCZNOŚĆ. W trakcie odpowiadania na jedno z pytań pani z urzędu faktycznie trafnie zauważyła że autobus w obecnej formie jest bardziej elastycznym rozwiązaniem. Pozwalającym często to na zróżnicowaną siatkę połączeń z punktami docelowymi. 2. CZAS DOJAZDU – dobrze było uzyskać informacje o tabeli 26 ze strony 194 która stoi w kontraście do tabeli 16 ze strony 111. Ogólnie kontrast jest zaskakujący. Odnosząc się dalej najpierw do tej feralnej 1 tabeli, brak jest informacji na przykładach konkretnie na jakim dystansie odbywa się podróż. Różnica średniej odległości podróży i średniej odległości jazdy ma oznaczać że pasażer średnio będzie pokonywał 8,2 – 7,3 km, czyli 900 metrów?! Tabela jest tak surrealistyczna i nie miarodajna że tak naprawdę nie wiadomo co za tym stoi. Nic dziwnego.



Średni czas jazdy to 22 minuty 15 sekund. Tymczasem teraz przejazd samym tramwajem od Brucknera do Galerii Dominikańskiej to 18 minut. Oznacza to że pozostały fragment trasy od Brucknera do Cmentarza Kiełczowskiego średnio zajmie 4 minuty 15 sekund? Patrząc na te liczby wydaje się to nie możliwe. Co więcej na spotkaniu jeden pan pokazywał przykłady linii D. Ja też podałem że właśnie spod LZN do Galerii Dominikańskiej autobus pozwala pokonać trasę w 25 minut. Rozdział 1.5.8.2 wspomina o średnim czasie 32 min 21 sekund w wariancie bezinwestycyjnym. W takim momencie nowy tramwaj ponownie w wariancie W1 ma być szybszy o 5 minut 21 sekund. Tymczasem jest to właśnie dokładnie 28 minut. Większość osiedla ma więcej poza szczytem o wiele lepsze wyniki.

Takie rzeczy jak wspomniane założenie że tramwaj będzie się poruszał z prędkością 40 km/h przez rynek (jak się okazuje na szczęście tylko niby w szczycie rozwiniętej prędkości) dodatkowo świadczą o podkreśnianiu statystyki by tramwaj miał przewagę. Jest to wprost stwierdzone w paragrafie 1.4.6 gdzie przyjmuje się bardziej optymistyczne założenia względem domyślnie ustawionego Modelu Ruchu. Samo to założenie mocno obarcza całość analizy. Może byłoby to nawet realne w wykonaniu gdyby trasa :

- nie przebiegała w terenie gęsto skomunikowanym z głównym ciągiem, z bocznymi uliczkami i ciągami pieszych (jak na Wyszyńskiego / Brucknera / Litewskiej).
- Nie przebiegała zygzakiem
- Pokonywała dłuższe odcinki bez postoju.

Tymczasem tak nie jest.

Czemu miasto nie realizuje transportu szynowego jako transportu szybkiego, a autobusy by spełniały funkcje dowozową stając często w ramach osiedla?

3. BRAK KONSULTACJI – tak naprawdę mieszkańcy zostali postawieni



	przez gotowym wyborem. Korytarz został wybrany jeden – tuż przy moście na Widawie. Wcześniej stronie parametryzowanie wyboru przebiegu trasy odcięło teoretycznie od konsultacji inne przebiegi trasy, które by nie przecinały nową relacją skrótu torowiska Bruknera/Kochanowskiego która będzie pełnić funkcję obwodnicy Śródmiejskiej łącząc aleje Północną z aleją Wielkiej Wyspy. 4. WYPADKI – przy tej okazji tyrada na temat wypadkowości alei Sobieskiego jest ciekawa. Jak bardzo przyczynia się do tego zakorkowana aleja Lotników gdzie korek na Psie Pole stoi w ramach ulicy. Dlaczego pomimo intensywnej rozbudowy Psiego Pola ulica Nowolitewska nie powstała wraz z zamknięciem dla ruchu ulicy Krzywoustego w ramach Ryneczku Psiego Pola? Czyli gigantyczny wpływ na wypadkowość tej ulicy to brak właściwej infrastruktury, oraz braku innej alternatywy komunikacyjnej dla każdego rodzaju transportu – indywidualnego, rowerowego i KZ. Psie Pole wisi na tym jednym moście! Mówiąc o wypadkach brak tej ulicy, brak Nowolitewskiej powoduje wypadki jak pani mówiła przed jej balkonem na Gorlickiej (nawet śmiertelnych). Torowisko o dziwnym skrócie powoduje wypadki na przykład na placu Bema, gdy tramwaj skręca jednocześnie z autami, to samo szykuje się na Bruknera-Kwidzińska. 5. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA – większa gęstość zaludnienia jest przy Czajkowskiego. Potwierdza to już nie tylko mobilizacja najwyraźniej tamtejszych mieszkańców, ale także rysunek 6 ze strony 15. Zarówno gęstość zaludnienia jak i pracy jest tam o wiele większa. 6. RÓŻNICA W ZAJĘTOŚCI JEZDNI – padło stwierdzenie w prezentacji na początku że wydział torowiska dla W1 i W2 jest identyczny. Nie prawda. Różnica według tabeli 7 w punkcie 1.3.1.5 wskazuje 98% kontra 88%. Oczywiście uwarunkowane to jest wspólnym przebiegiem tramwaju z ruchem lokalnym na ryneczku Psiego Pola. 7. CEL PODRÓŻY. Analiza gdzie kto podróżuje jest ciekawa przy
--	--



jednoczesnym komunikacie na sali że plac Grunwaldzki w ogóle nie był rozważany? Moje odczucie jako osoby która jest związana z Psim Polem od dobrych 20 lat jest takie że większość podróży wykonywanych jest na Plac Grunwaldzki, z powodu bliskości ośrodka akademickiego ale i miejsce pracy potem. Proszę wskazać miejsce z danymi gdzie pokazane zostało jak mieszkańcy badanego terenu podróżują? Jaki procentowo jest ich cel podróży? Padło w odpowiedzi że było to uwzględniane, ale nie natknąłem się na te dane.

8. STUDIUM, studium przedstawiała więcej wariantów, więcej korytarzy, a nawet i ono było bezpowodu ograniczone (wzdłuż alei Kromera)

9. STRONICZOŚĆ KRYTERIÓW SELEKCJI – wspomniane wcześniej może powtórze, ale widzę że to się nie przebiło. Kryteria wycinki drzew jest nie właściwe, im dłuższy odcinek tym więcej drzew do wycięcia. Co ciekawe W1 i W2 pewnie będzie wycinać te trzeba co miały być nasadzone przez miasto nie dawno przy Krzywoustego. Co więcej mowa jest o terenach zalewowych, ale niektóre są też podmokłe. To nie było uwzględnione ale czemu na przykład W1 i W2 nie jest obarczone dużą wycinką drzew i koniecznością zbudowania Park and Ride na terenie podmokłym. To by bardziej negatywnie wpłynęło na ocenę niż w innych wariantach.

Czemu czynnik puszczenia tramwaju przez Wielką Wyspę w miejscu gdzie taka inwestycja jest planowano było negatywnym

współczynnikiem, natomiast przez Rynek Psiego Pola to już zielono.

Kochanowskiego podobno nie było rozważane z powodu domków, natomiast Litewska i Zgorzelisko to jest już OK? Ilość bocznych uliczek, ciągów pieszych, jest podobna jeśli nawet nie większa, ze Zgorzeliska ulice Litewską przecinają dzieci w wieku szkoły podstawowej w drodze do szkoły.

10. OCHRONA ŚRODOWISKA. Zdaje się że sama budowa torowiska jest ochroną środowiska. To nie autostrada jak jedne z panów mówił. To rozwiązanie które ma uatrakcyjnić chęć korzystania z komunikacji



	zbiorowej bo będzie to rozwiązanie szybkie. Parking Park&Ride przy Żmudzkiej połączony z dowozowymi autobusami zapewniającym błyskawiczny transport na Grunwald to byłoby to! Inwestowanie w transport szynowy by dalej tkwił on w statystyce skrajnie wolnego w Polsce (bo zakręty, bo powoli, bo gęsta zabudowa przecinająca linie tramwajową przejściami dla pieszych i drogami lokalnymi co parę metrów). To chyba nie ten kierunek. 11. REMOT TOROWISKA – zakładałbym że dla W10 inwestycją towarzyszącą jest nie remont ulicy Mickiewicza, a remont torowiska które już ma wydzieloną przestrzeń i nie wymaga wycinania tam drzew. Wbrew ulicy Wyszyńskiego właśnie. 12. Tramwaj ma ciężko bo konkuruje z linią N i D która naprawdę ma niesamowite odległości między przystankami. D potrafiło kiedyś jechać nie ustanie od Brucknera do Psiego Pola. Tramwaj tej przewagi mieć nie będzie. Ogólnie cieszą dyskusje, mam wrażenie jednak że wybór już został podjęty, a raport robiony jest pod tezę. Jestem za korytarzem Trasy Olimpijskiej prosto do Zakrzowa integrującym dwa wielkie osiedla w punktach krytycznych. Tworzącymi węzeł zintegrowany z koleją przy przyszłej stacji Wrocław Osobieskiego, integrujący z cmentarzem Kiełczowskim, Stadionem Olimpijskim, Halą Stulecia, Zoo i kampusem Akademickim i placem Grunwaldzkim. Szybkim, prostym bez zygzaków bez dublowania kolei. Z często stojącymi nawet co 200 metrów autobusami które dowiozą mieszkańców do transportu szynowego.
412	Wariant W1
413	Linia powinna jechać przez ulicę Kiełczowską ze względu na ilość rodzin



	zamieszkałych na nowych osiedlach - dzieci będą mieć lepszy dostęp do miasta - szkoły, na zajęcia dodatkowe, usprawni to ruch w godzinach szczytu. Pętla musi być koło cmentarza, aby z linii tramwajowej mogli skorzystać mieszkańcy nowopowstałych osiedli.
414	Wybieram trasę W1 z zastrzeżeniem, że trasa powinna się kończyć przy cmentarzu kiełczowskim, aby obsługiwała w dni robocze mieszkańców z pobliskich miejscowości jak Kiełczów, Wilczyce itp (parking park&drive), a w weekendy obsługiwała osoby odwiedzające groby zarówno na starym jaki i nowo planowanym cmentarzu. Zaraz przy granicy (na przeciwko cmentarza) zlokalizowane jest ogromne osiedle o nazwie "Małe Wilczyce" składające się z około 500 domów w zabudowie jednorodzinnej i wielorodzinnej, czyli blisko 700 rodzin, gdzie średnio jest 4 osoby w rodzinie) - to osiedle powinno być wzięte pod uwagę, aby ludzie tam mieszkający mieli szansę skorzystać z linii tramwajowej, gdy pętla tramwajowa była by zlokalizowana koło cmentarza kiełczowskiego.
415	Wolę wariant przez ul. Kiełczowską (W2) ze względu na to, że obsłuży więcej osób i ze względu na dojazd do większej liczby sklepów i punktów usługowych. Przebiega też bliżej trasy kolejowej. Jest to dobry wariant, pod warunkiem zadbania o odpowiednie wyciszenie torowiska.
416	Tramwaj to archaiczny środek transportu. Powinien być zastąpiony system BRT składają się przede wszystkim wielkopojemne autobusy (system szybszy, tańszy bezpieczniejszy)
417	Skoro tramwaj ma być rzekomo ułatwieniem dla mieszkańców a jak wiadomo rozwija się część inna od tej historycznej (czyli tam gdzie ul. Dywizjonu 303) logicznym się wydaje (jeżeli już koniecznie osoby mieszkające poza Osiedlem chcą Mieszkańców „uszczęśliwić”) wybrać wariant przebiegający tamtędy. Pozostaje kwestia czy Mieszkańcy np. Wilczyc czy Kiełczowa zechcą pozostawić swoje auta na pętli przy Cm.



	Kielczowskim i przerzucić się na komunikację miejską. Ostatnia sprawa: żeby miało to sens linia powinna przebiegać aż do centrum miasta. A już teraz dwie linie autobusowe przebiegające przez Osiedle są jednymi z najdłuższych w mieście.
418	tramwaj powinien odciążyć bardzo zakorkowany wjazd i wyjazd z psiego pola, jeśli będzie przebiegał z dala od zabudowań to większa część ludzi z niego korzystać nie będzie. tak więc linia W2 jest zdecydowanie korzystniejsza. dodatkowo teren wzdłuż wałów jest obszarem w którym mieszkańcy psiego pola wypoczywają i aktywnie spędzają czas z dala od hałasu. czasem spotkać tam można dziko żyjące zwierzęta zamieszkujące obszary przy wałach, jeśli trasa tramwajowa zostanie skierowana tym obszarem to zostanie zaburzony spokój i wypoczynek nie tylko ludzi ale i zwierząt
419	Wariant drugi wydaje się jedynym sensownym. Mam nadzieję, że W1 jest tylko dla kontrastu, by wybrać W2
420	Tylko i wyłącznie wariant 2. Nie tylko skorzystają ludzie dojeżdżający do cmentarza ale mieszkańcy Kielczowa!
421	Wariant drugi, proponowany przez Bolesława Krzywoustego, ma zdecydowanie większy potencjał, ponieważ umożliwia obsługę większej liczby mieszkańców. Z przystanku na rondzie Lotników łatwo można dostać się na stację kolejową, co zapewnia wygodny dostęp do kolei aglomeracyjnej. Ponadto w tej okolicy znajduje się więcej sklepów i usług, szczególnie w rejonie ulicy Kielczowskiej. Co istotne, trasa nr 2 przez Krzywoustego obsługuje także mieszkańców nowego osiedla Rycerskiego oraz Zielnej. Osiedle na początku Zielnej ma dogodny dostęp do przystanków na Krzywoustego, a mieszkańcy osiedla budowanego przez Dom Development znajdują się w bliskiej odległości od ronda Lotników, co zapewnia im komfortowy dostęp do komunikacji miejskiej.



	Natomiast wariant pierwszy, mimo planowanego powstania nowych bloków, nie będzie tak atrakcyjny. Skorzystają z niego głównie mieszkańcy tych bloków, a brak dużych pasażów handlowych czy różnorodnych usług, takich jak te przy Kiełczowskiej, sprawia, że jest to opcja mniej funkcjonalna. Dodatkowo, hałas tramwajów w tym rejonie negatywnie wpłynie na zwierzęta mieszkające wzdłuż Widawy. To jedyny większy obszar zielony dla mieszkańców Psiego Pola, gdzie można spędzać czas na spacerach czy jeździć na rowerze, więc warto ograniczyć tam ruch. W przypadku wariantu pierwszego najlepszym rozwiązaniem byłoby uruchomienie dodatkowej linii autobusowej obsługującej tę trasę, co w zupełności wystarczyłoby. Mieszkańcy tego osiedla będą mieli swoją obwodnicę Dywizjonu 303, a dzieci mają już dostęp do szkoły w okolicy na Gorlickiej. Dlatego, jeśli miałby powstać tramwaj, wariant drugi wydaje się bardziej odpowiedni, szczególnie że obsługiwałby również mieszkańców Kiełczowa, a przy okazji także osiedli Rycerskiego i Zielnej. A także zakłady pracy które znajdują się również na Kiełczowskiej. Więc jeżeli robić tramwaj to właśnie w wariantcie 2.
422	Tramwaj na Psie Pole nie jest potrzebny, Wrocław Poleska
423	Z proponowanych wariantów lepszym jest wariant W1, czyli ten z ominięciem Ryneczku Psiego Pola. Uważam, że przez Ryneczek Psiego Pola obecnie przejeżdża wystarczająca ilość autobusów w stronę Centrum miasta, więc tramwaj jest tu zbędny. Droga od Ryneczku w stronę Centrum jest dość wąska i kręta, więc w razie wykolejenia tramwaju zablokuje to całkowicie komunikację Psiego Pola z Centrum miasta. Dodatkowo ewentualne prace drogowe również na dłuższy czas zablokują połączenie z resztą miasta. Na Psim Polu mieszka wiele



	starszych osób oraz młodzież, która dojeżdża do szkół, i te osoby najczęściej korzystają z komunikacji, a ewentualne prace na długo to utrudnią. Natomiast przy Dywizjonu 303 powstaje dużo nowych osiedli, które nie mają połączenia komunikacją miejską z resztą miasta, więc tam tramwaj będzie bardziej potrzebny, a sama budowa tej trasy w tamtym miejscu będzie mniej inwazyjna dla dojeżdżających mieszkańców Psiego Pola.
424	Pozytywna. Wariant 2 jest moim zdaniem najbardziej optymalny z powodu niższych kosztów budowy oraz większego wolumenu pasażerów.
425	Wariant W2.bardziej korzystny dla większej liczby pasażerów. Dojazd do centrum Psiego Pola,Rynku,Przychodni,Lidla dworzec PKP ,Netto ,LZN,Aldi ,Biedronka i inne sklepy.Warint W1 mała liczba pasażerów (przystanki w polu) to tramwaj nie potrzebny i lepiej zrezygnować. Gorlicka
426	Zastanawiam się tylko dla kogo pojedzie tramwaj ulicą Brücknera znajdują się tam na całej długości tylko sklepy i salony samochodowe. Od pl Kromera przez Krzywoustego znajduje się więcej osiedli mieszkalnych to tu by się przydała bardziej linia tramwajowa z której korzystali by również mieszkańcy sołtysowi.
427	Uważam że trasa W1 jest bardziej potrzebna
428	Są dobre
429	Wariant W1 omija Rynek Psiego Pola. Lepszym wydaje się wariant W2. Problem z hałasem można rozwiązać stosując odpowiednie rozwiązania podczas budowy torowiska. Należy pamiętać, że hałas występuje już dzisiaj przy jeździe autobusów i odpowiednio zbudowane torowisko może go ograniczyć. Nie jest zasadne prowadzenie torowiska przez Kwizdyńską i Brucknera. Powinno ono przebiegać bezpośrednio przez Krzywoustego, co pozwoli zapewnić lepszy czas przejazdu i obsłużyć budynki znajdujące się w tym rejonie.



430	Wariant drugi przez rynek i Rondo lotników
431	Zdecydowanie jestem za wariantem I , omijającym zabytkowa i już przeciążona część starówki Psiego Pola.
432	Moim zdaniem najlepiej będzie rozwiązanie wariantu nr2 (przez Kiełczowską). Obsłuży on jak najwięcej pasażerów co jest głównym celem takiego środka komunikacji, gdzie wariant nr1 obsłuży dosłownie pole i parę mieszkańców przy Litewskiej, zapominając o mieszkańcach Osiedla Sobieskiego, Zakrzowa i dalszych miejscowości. Dodatkowo drugi wariant obsłuży Galerię handlową przy przystanku "Poleska" a także Cmentarz Kiełczowski, co pozwoli rozluźnić ruch podczas Wszystkich Świętych, a także umożliwić mieszkańcom Kiełczowa, o wiele łatwiejszy dojazd (jest to największa wieś na Dolnym Śląsku).
433	Uważam, że wariant W2 przemawia do mnie bardziej. Na ulicy kiełczowskiej obecnie znajduje się wiele sklepów, centrum handlowe, czyli punkty usługowe do których szybki dojazd odciążąłyby ruch samochodowy oraz ułatwiłby dostęp do tych miejsc. Dodatkowo zaproponowany wariant znajduje się blisko dworca kolejowego Wrocław psie pole, co dodatkowo zachęcić może do przesiadki na koleje regio, by dostać się do np. Zachodnich części miasta
434	Uważam że tramwaj na psie pole za taką kasę to kompletna bezmyślna propozycja ,która wcale nie usprawni komunikacji zbiorowej a kompletnie ja zakorkuje!!!! Komunikacja autobusowa jest bardzo dobra i w nią należy inwestować... Przejazd tramwajem wcale nie będzie szybszy...biorąc pod uwagę że będzie musiał stać na światłach by wyjechać z psiego Pola na Krzywoustego...i wstrzymać ruch na Krzywoustego...gdy w tym czasie autobus jeździ bezkolizyjnie!!!!
435	W mojej ocenie wybrano optymalne warianty. Jednakże nie jestem zwolenniczką żadnego z nich. Koszty inwestycji są bardzo wysokie. Szczególnie w zestawieniu z wizją, że ludzie zmienią nawyki



	komunikacyjne (pozostawią auta na rzecz tramwaju), które w mojej ocenie są życzeniowe. Zyskanie 5 min. w dojeździe do centrum nie jest na tyle atrakcyjne, zauważalne aby przestawić nawyk.
436	Uważam, że inwestycja powinna być realizowana według wariantu pierwszego. Wariant ten jest korzystniejszy ze względu na istniejącą jak również ewentualną przyszłą zabudowę osiedla. Pozwala również na zachowanie obecnego charakteru starego Psiego Pola, na którym powinna być utrzymana obecna komunikacja autobusowa.
437	Boję się, że nie na miejsca na linii tramwajową na ulicy Kiełczowskiej ponieważ już w tej chwili jest tam dość ciasno (jedna dwupasmowa jezdnia, mnóstwo sklepów). Nie wyobrażam sobie aby torowisko zostało wybudowane kosztem miejsc parkingowych pod blokami (już w tej chwili są one pełne). Nie przekonuje mnie też argument, że jak będzie tramwaj to nie trzeba będzie mieć tyle aut w rodzinie ponieważ oboje z mężem pracujemy poza Wrocławiem
438	Obie trasy są dobrze przemyślane, jednak wariant W1 wydaje się o wiele bardziej optymalny. Zwłaszcza z połączeniem do cmentarza kiełczowskiego.
439	Moim zdaniem do realizacji powinien zostać wybrany wariant W1. Głównie z powodu tego, że przejazd tramwaju w tym wariantcie powinien być szybszy niż w wariantcie W2, gdzie tramwaj będzie musiał przejeżdżać przez najstarszą część Psiego Pola. Poza tym utrudnienia w trakcie budowy wariantu W1 będą nieporównanie mniejsze niż przy wariantcie W2. W przypadku wariantu W1 nie będzie też potrzeby uzgodnień z konserwatorem zabytków oraz ewentualnego zabezpieczania starych budynków przed drganiami. Wydaje mi się, że również opór społeczny dla wariantu W1 będzie zdecydowanie mniejszy. Uważam, że powinna zostać jeszcze raz rozważona kwestia



	poprowadzenia tramwaju od razu z pl. Kromera prosto ulicą Krzywoustego do Korony zamiast przez Toruńską i Brucknera. Skróciłoby to trasę.
440	Trasa W2 przebiega dokładnie tak samo jak trasa autobusów N oraz 131 natomiast trasa W1 byłaby dla mnie lepszym wyborem gdyby kierowała się na cmentarz. Pozwoliłoby to korzystać z tej linii mieszkańcom kielczowa
441	Wariant W1 w mojej ocenie ma większy potencjał ze względu na nowo powstające osiedla w rejonie ul. Szewczewki.
442	Jestem rozczarowana nie uwzględnieniem osiedla Nowy Zakrzów, które rozwija się bardzo dynamicznie. Jego mieszkańcy nie będą mieli dostępu do tramwaju a już teraz codziennie stoją w korkach. Powinna być poprowadzona jedna nitka na to osiedle. Ponadto na tym osiedlu powstał aquapark i dostęp do niego poprawiłby się dla mieszkańców całego Psiego Pola.
443	Obie wersje tramwaju na Psie Pole są złe ,korytarze na tramwaj zabiorą zieloną przestrzeń ,pozbawią ludzi parkingów ,a przejazd tramwajem 5 min szybciej do Kromera to chyba jakaś kpina ,może lepiej pomyśleć o buspasach dla autobusów elektrycznych i nowych ulicach dojazdowych do osiedli
444	Żmudzka
445	Uważam że wariant 1 jest nieodpowiedni i nie powinien zostać wybudowany . Tramwaj obok wału i lasu uniemożliwi bezpieczne spacer i spowoduje nieniszczenie zieleni. Spowoduje również wiele wypadków z udziałem zwierząt mieszkających przy Widawie, oraz na polach przy ulicy zielnej oraz gorlickiej. Wariant przez Kielczowską (w2) jest lepszy, gdyż w owym miejscu są same zabudowania, mało natury, którą można zniszczyć oraz brak



	dzikich zwierząt, którym tramwaje, samochody itp. zagrażają.
446	Wyrażam sprzeciwem wobec planowanej budowy linii tramwajowej w pobliżu ul Litewskiej wariant W1. Jako mieszkanka tej okolicy, jestem głęboko zaniepokojona wpływem tego projektu na jakość życia mieszkańców oraz na bezpieczeństwo w rejonie. Moje główne argumenty to: Hałas i wibracje: Budowa i eksploatacja linii tramwajowej w bezpośredniej bliskości budynków mieszkalnych doprowadzi do znacznego wzrostu hałasu oraz wibracji, które i tak już występują a budowa linii tramwajowej dodatkowo sytuację pogorszy. Jest to szczególnie problematyczne w przypadku budynków mieszkalnych, gdzie spokój i komfort życia są kluczowe. Tego typu uciążliwości mogą wpłynąć na zdrowie psychiczne i fizyczne mieszkańców, w tym dzieci i osób starszych. Bezpieczeństwo: Zwiększenie liczby pojazdów i pasażerów w okolicy zamieszkałej, w szczególności w rejonach o dużym natężeniu ruchu, może przyczynić się do zagrożenia bezpieczeństwa pieszych i innych uczestników ruchu drogowego. Zniszczenie przestrzeni publicznej: Projekt linii tramwajowej będzie prowadził do zniszczenia istniejącej infrastruktury zielonej oraz ograniczenia przestrzeni publicznej, co wpłynie na estetykę i funkcjonalność przestrzeni, w której żyjemy. W związku z powyższymi argumentami, proszę o wstrzymanie realizacji tego projektu lub przeanalizowanie alternatywnych rozwiązań, które nie będą miały tak negatywnego wpływu na mieszkańców. Sugeruję



	zastosowanie innych rozwiązań transportowych, które nie będą tak obciążały okolicznych mieszkańców.
447	Wyrażam sprzeciwem wobec planowanej budowy linii tramwajowej w pobliżu ul Litewskiej wariant W1. Jako mieszkanka tej okolicy, jestem głęboko zaniepokojona wpływem tego projektu na jakość życia mieszkańców oraz na bezpieczeństwo w rejonie. Moje główne argumenty to: Hałas i wibracje: Budowa i eksploatacja linii tramwajowej w bezpośredniej bliskości budynków mieszkalnych doprowadzi do znacznego wzrostu hałasu oraz wibracji, które i tak już występują a budowa linii tramwajowej dodatkowo sytuację pogorszy. Jest to szczególnie problematyczne w przypadku budynków mieszkalnych, gdzie spokój i komfort życia są kluczowe. Tego typu uciążliwości mogą wpłynąć na zdrowie psychiczne i fizyczne mieszkańców, w tym dzieci i osób starszych. Bezpieczeństwo: Zwiększenie liczby pojazdów i pasażerów w okolicy zamieszkałej, w szczególności w rejonach o dużym natężeniu ruchu, może przyczynić się do zagrożenia bezpieczeństwa pieszych i innych uczestników ruchu drogowego. Zniszczenie przestrzeni publicznej: Projekt linii tramwajowej będzie prowadził do zniszczenia istniejącej infrastruktury zielonej oraz ograniczenia przestrzeni publicznej, co wpłynie na estetykę i funkcjonalność przestrzeni, w której żyjemy. W związku z powyższymi argumentami, proszę o wstrzymanie realizacji tego projektu lub przeanalizowanie alternatywnych rozwiązań, które nie



	będą miały tak negatywnego wpływu na mieszkańców. Sugeruję zastosowanie innych rozwiązań transportowych, które nie będą tak obciążały okolicznych mieszkańców.
448	Lepsza opcja to wariant W1. Osiedla wzdłuż ul. Dywizjony 303 coraz bardziej się rozbudowują, przez co coraz więcej aut z tej strony (zwłaszcza w godzinach szczytu) będzie jechać do i z Centrum. Już teraz auta wyjeżdżające rano od strony Osiedla Rycerskiego powodują większy zator komunikacyjny. Dzięki tramwajowi jadącemu przez Dywizjonu 303 ilość samochodów wyjeżdżająca z nowych osiedli powinna się zmniejszyć. Poza tym przy tym wariantcie zapobiegnie się kolejnemu niepotrzebnemu rozkopywaniu Ryneczku Psiego Pola.
449	Budowa linii tramwajowej w bliskiej odległości od budynków mieszkalnych w obu wariantach budzi moje liczne zastrzeżenia i obawy. Przede wszystkim, jednym z głównych problemów jest potencjalny hałas generowany przez tramwaje, który może znacząco wpłynąć na komfort mieszkańców. W szczególności, osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie linii tramwajowej mogą doświadczyć uciążliwości związanych z codziennym przejazdem pojazdów, zwłaszcza w godzinach szczytu. Hałas ten może prowadzić do zakłóceń snu oraz pogorszenia jakości życia. Dodatkowo, obecność tramwajów wpłynie na bezpieczeństwo mieszkańców. Ruch tramwajowy w pobliżu budynków mieszkalnych zwiększa ryzyko wypadków, szczególnie w przypadku dzieci czy osób starszych, które mogą nie dostrzegać nadjeżdżających pojazdów. Kolejnym aspektem jest możliwy spadek wartości nieruchomości. Bliskość linii tramwajowej może odstraszać potencjalnych nabywców lub najemców, co będzie prowadzić do zmniejszenia zainteresowania mieszkaniami w takich lokalizacjach.



	Wreszcie, wpływ na środowisko naturalne jest także niebagatelny. Budowa infrastruktury tramwajowej w pobliżu terenów mieszkalnych może wiązać się z wycinką drzew, zanieczyszczeniem powietrza i kurzu w trakcie budowy oraz długofalowymi zmianami w lokalnym ekosystemie.
450	Uważam że żadna z tych opcji nie jest dobra dla mieszkańców
451	Pozytywna, popieram tramwaj na Psie Pole. Osobiście jestem za wersją W2 przez centrum Psiego Pola.
452	Moim zdaniem tylko W2 za względu dojazd do cmentarza Kiełczowskiego. Zrobienie tam czegoś na wzór "park and ride" może realnie przyczynić się do ograniczenia ruchu samochodowego. Zauważam że dużo ludzi jeździ samochodami jeździ właśnie stamtąd. Druga sprawa. Do obecnych konsultacji nie dostajemy mapy szczegółowej pokazującej planowany przebieg szyn kolejowych w linii drogi. Bo jeśli np. szyny będą poprowadzone lewą stroną przy mojej posesji to będę przeciw a jeśli prawą stroną przy czyjejs posesji to mogę być za.
453	Pomysł tramwaju na psie pole jest poroniony. Postarajmy się aby autobusy były punktualne i z odpowiednią częstotliwością. Mieszkanka ul zielnej
454	Wariant W2 jest lepszym wyborem, ponieważ sklepy oraz infrastruktura usługowa Psiego Pola jest ulokowana wzdłuż ulicy Kiełczowskiej. Dodatkowo wzdłuż tej ulicy jest zdecydowanie mniej budynków mieszkalnych.
455	Opowiadam się za wariantem drugim (W2)
456	W2
457	Najbardziej właściwy jest wariant drugi, czyli przez ul. Krzywoustego Starego Psiego Pola, Rondo Lotników, Kiełczowską i z pętlą przy



	cmentarzu.
458	Wariant 2 wydaje mi się lepszą opcją
459	Proponuję wybór wariantu drugiego przez centrum starego Psiego Pola.
460	Trasa powinna przebiegać przez rondo lotników polskich, jest to bardzo ważne centrum przesiadkowe.
461	Lepszy wariant ma trasa W2, jest lepiej skomunikowana i jedzie lepszą trasą, ułatwiło by to również dojazd do Wrocławia dla osób z terenów podmiejskich takich jak Kiełczów czy wilczyce, mieszkańcy owszem mogliby mieć do tego problem ale to kwestia czasu, każdy by przez chwilę ponarzekał a potem byli by zadowoleni że jest tramwaj.
462	Uważam, że lepszy będzie wariant drugi.
463	bardzo bym chciała żeby takie coś powstało, zmniejszyło by to korki i jak muszę dojechać codziennie z zakrzowa do centrum to straszne jest stać w tym pełnym autobusie D, gdzie jak jedzie się o 7:00 to drzwi się nie chcą zamknąć, tramwaje nie stoją w korkach BŁAGAM ZRÒBCIE TO TO JEST MOJE MARZENIE
464	Wybieram wariant W1
465	Jestem na tak! Linia tramwajowa ułatwi funkcjonowanie jak i szybkość dojazdów do innych części Wrocławia
466	Jestem za. Wybieram w1
467	Uważam że w obecnej sytuacji komunikacyjnej Wrocławskiego psiego pola budowa tramwaju w te właśnie część Wrocławia pozbawiona jest sensu, co więcej wariant W1 prowadzi przez najbardziej ruchliwe ulice psiego pola takie jak np. ulica kiełczowska która w godzinach szczytu jest wiecznie zakorkowana, podobnie jak rondo lotników polskich którego w tym wariantcie ominąć się raczej nie da, wybudowanie torów tramwajowych na tak ruchliwej ulicy jak Kiełczowska jest kompletnie bez sensowną inwestycją, doprowadziło by to tego że tramwaj tracił by swoją podstawową zaletą jaką jest to że może unikać korków, jeśli natomiast miasto ma w planach wybudować tory obok ulicy to jest to



	decyzja w zasadzie nie możliwa do wykonania w związku z brakiem miejsca, wariant W1 jak dla mnie jest kompletnie bez sensu, robiony na siłę tak samo jak cały tramwaj na psie pole. Przechodząc do wariantu W2, uważam że wariant W2 ma znaczenia więcej sensu lecz wciąż ma go bardzo niewiele ponieważ w przeciwieństwie do wariantu W1 nie jeździłby przynajmniej najbardziej ruchliwymi ulicami lecz w zasadzie omijałby najważniejsze części psiego pola przez co również traciłby wiele sensu. Podumowując uważam że budowa tramwaju na psie pole to zbędna inwestycja a przeznaczone na nią setki milionów można zainwestować w inne, zdecydowanie bardziej sensowne rzeczy choćby poprawa sytuacji komunikacyjnej psiego pola w inny sposób, choćby poprzez budowę bardziej ekonomicznych i tańszych buspasów, co w dużej części eliminowałoby korki i zmniejszyło czas dojazdu autobusem
468	Wariant W1 będzie mniej korzystny z punktu widzenia odciążenia ruchu z osiedli które generują największy ruch gdyż omija zupełnie tereny zamieszkałe. Wariant W2 wydaje się mieć potencjał na największe zmniejszenie obciążenia dróg dojazdowych. Największy ruch samochodowy i największe korki generowane są przez ruch ulicą Kiełczowską która wyjeżdża w kierunku Kiełczowa/Długoleki. Ostatnio ruch się wzmógł przez otwarcie nowego parku handlowego przy ulicy kiełczowskiej. Tym sposobem utworzenie nowego lub rozwinięcie istniejącego parkingu przy cmentarzu Kiełczowskim spowoduje zmniejszenie obciążenia ruchu w kierunku miasta i lokalnych centrów handlowych.
469	Po spotkaniu w LZN mam większe przekonanie do wariantu W2. Wariant W1 omija najistotniejszą zabudowę P.P. a prowadzić będzie przez częściowo istniejącą i przyszłą zabudowę (Dywizjon 303) co skłania by to była przyszłościowa trasa 2-ej nitki. Wariant W2 jest najoptymalniejszym wyborem w zakresie:- ilości



	obsługiwanych osób, -współdziałania komunikacyjnego z liniami Autobusowymi i PKP, Basenem i Akademią Słęża -wzdłuż ul. Kiełczowskiej obsługa LZN , FIRM , Centrum Handlowego , Oś. B.Krzywoustego , Cmentarza.Z Ronda przyszła nitka ul.Bierutowską , Obw. P.P. z zejściem na Oś. Sobieskiego (Zakrzów) a nie z pętli przy Cmentarzu.
470	Żadna z tras nie jest korzystna. Opcja W1 zabierze zielen, której i tak jest niewiele oraz przestrzeń do wypoczynku i rekreacji na świeżym powietrzu. Opcja W2 zniszczy zabytkowy rynek, na którym jest teraz spokojnie. Uważam, że połączenia autobusowe są wystarczające. Jeśli powstanie trasa tramwajowa, stracę bezpośredni dojazd do pracy, nastanie konieczność przesiadki na skrzyżowaniu z ul. Kwidzyńską.
471	Uważam, że lepszy jest wariant W1. Omija on problematyczne miejsca, np. zabytkową zabudowę w okolicach rynku Psiego Pola oraz Rondo Lotników, które mogą utrudnić realizację. Wydaje mi się on również bardziej akceptowany przez mieszkańców. Przejazd tramwajem powinien być sprawniejszy w W1 niż W2.
472	Oba warianty mają bardzo długą trasę do centrum miasta. Moim zdaniem najlepszym wariantem jest ten prowadzący do stadionu olimpijskiego (zakładający budowę nowego mostu między Kwidzyńską a Paderewskiego
473	Wariant przez Rondo Lotników, jeżeli zbudujemy przy Widawie to można zapomnieć o ciszy i spokoju
474	W2
475	Wariant W2 spowoduje zniszczenia niedawno remontowanego rynku. Droga jest wystarczająco wąska i ciasna i poprowadzenie tam torów spowoduje jeszcze większy bałagan (Rondo Lotników bez trasy tramwajowej jest zakorkowane przez 4 przejścia dla pieszych z każdej strony-brak świateł powoduje na rondzie straszne korki). Na chwilę obecną przejeżdża tamtędy dużo autobusów i nie ma konieczności



	puszczania tamtędy kolejnego środka komunikacji miejskiej, lepiej skomunikować pozostałe rejony Psiego Pola.
476	Uważam, że powinien zostać zbudowany wariant nr 2. Wtedy więcej mieszkańców będzie miało dobry dostęp do komunikacji tramwajowej i, co za tym idzie, więcej samochodów zniknie z ulic Wrocławia.
477	Bardziej podoba mi się W1. Przebiega przez obszary nowozabudowywane, gdzie szybko zwiększa się liczba pasażerów.
478	Wariant 2
479	Z proponowanych wariantów lepszym jest wariant W1, czyli ten z ominięciem Ryneczku Psiego Pola. Na dzień dzisiejszy, przez Rynek Psiego Pola obecnie przejeżdża wystarczająca ilość autobusów w stronę Centrum miasta, dlatego tramwaj jest tu zbędny. A więc droga od Rynku w stronę Centrum jest dość wąska, więc w razie wykolejenia tramwaju zablokuje to całkowicie komunikację Psiego Pola z Centrum miasta. Ewentualne prace drogowe również na dłuższy czas zablokują połączenie z resztą miasta. Na Psim Polu mieszka wiele starszych osób oraz młodzież, która dojeżdża do szkół, i te osoby najczęściej korzystają z komunikacji, a ewentualne prace na długo to utrudnią. Natomiast przy Dywizjonu 303 powstaje dużo nowych osiedli i lepiej by one miały bezpośrednie połączenie z linią tramwajową.
480	W mojej opinii wariant W2 bardziej kompleksowo rozwiązuje aktualne problemy transportowe Psiego Pola. Poprowadzenie go przez Rondo Lotników Polskich oraz wzdłuż ulicy Kiełczowskiej pozwoli zaspokoić potrzeby zarówno mieszkańców osiedla jak i osób spoza niego, które dojeżdżają tu do pracy np. do licznych magazynów usytuowanych wzdłuż ulicy Kiełczowskiej. Ponadto taki wariant zostawi otwartą furtkę dla budowy tramwaju w kierunku zakładów usytuowanych przy ulicy Bierutowskiej i dalej w kierunku Zakrzowa. Przy projektowaniu należy wziąć pod uwagę możliwość usytuowania przystanku przy RLP i przebieg linii tramwajowej w tym miejscu pod ziemią. Bez tego problem



	korków w tym miejscu nie zniknie a wręcz nasili się. Należy też, unikać współdzielenia jezdni przez auta i tramwaje. Oba warianty mają swoje wady i zalety, ale pewne jest to, że wraz z decyzją o budowie jednego bądź drugiego musi iść w parze decyzja o budowie infrastruktury drogowej. Mam tu na myśli tzw. obwodnicę Psiego Pola, a także przebudowę Ronda Lotników Polskich, ulicy Kiełczowskiej aż do granicy miasta włącznie z budową ronda w miejsce światła przy cmentarzu Kiełczowskim, budowę łącznika ulicy Bierutowskiej z Kiełczowską na wysokości wyjazdu z P&R przy stacji Psie Pole. Optymalnie jeżeli ta infrastruktura powstanie przed rozpoczęciem budowy. pozwoli to na zmniejszenie utrudnień dla mieszkańców .
481	W2 jest lepszym rozwiązaniem.
482	Wariant W2 jest lepszy
483	Zajebisty pomysł
484	Trasa W2 zdecydowanie lepiej odpowiada na zapotrzebowanie nie tylko mieszkańców osiedla Psie Pole ale także wszystkich tych, którzy odwiedzają Cmentarz Kiełczowski. Biorąc pod uwagę rozbudowę tego cmentarza, tramwaj dojeżdżający niemalże do bramy cmentarnej byłby idealny. Pamiętajmy, że starzeje się nam społeczeństwo i coraz więcej starszych osób będzie cmentarz odwiedzało, a zapewnienie im komfortu jest istotne.
485	Jestem przeciwna budowie tras tramwajowych na Psie Pole, jeżeli byłaby decyzja o budowie to wybrałabym W2
486	Gorlicka 2 - Krzywoustego 315 (Rynek Psiego Pola) Uważam że trasa prowadząca przez Rynek Psiego Pola to jest jakaś pomyłka. Nastąpiła rewitalizacja kamienic na rynku, postawiono nasz nowy budynek, rynek został wybrukowany, postawiona fontanna. Rynek i otoczenie ma taką cechę, że można tutaj kupić i załatwić wszystko na miejscu. Zachowały się małe sklepy, są ławki gdzie można odpocząć, ale



nie jest to tak jak na Rynku Głównym. Przez nasz rynek przejeżdża mnóstwo autobusów. W szczycie jadą bez przerwy w obie strony. Nie da się okna otworzyć jeśli chce się rozmawiać w mieszkaniu czy oglądać film, a Państwo chcą do tego dołożyć hałasujące tramwaje?

Z dziećmi po rynku trzeba chodzić za rękę, bo tak autobusy szybko jadą i człowiek się boi by nie zostały przejechane! I jeszcze dojeżdżać miałyby tramwaje, które nie zahamują od razu. Mają długą ścieżkę hamowania! Po co było robić rynek na grube miliony złotych skoro u nas będzie jak na dworcu zachodnim w Warszawie? Ani odpoczynku w mieszkaniach, ani spokoju na rynku.

Rynek trzeba przeorganizować, usunąć z niego komunikację, stojące pustostany w kamienicach i mieszkania parterowe zagospodarować na lokale usługowe by tętnił on za dnia życiem, a nie robić z niego ulicę by było głośno jak w ulu.

Jest jeszcze drugi wątek. Komunikacyjny. Już teraz przy wjeździe na rynek i wyjeździe z rynku korkują się autobusy nie tylko z powodu istniejącego przewężenia. Autobusów jest po prostu za dużo w porze szczytowej, więc stoją by drugiego puścić. Jak Państwo sobie wyobrażacie, tramwaj będzie sobie spokojnie omijał te "korki"? Czy "eksperci" wzięli pod uwagę istniejącą wąską ulicę i stojące przy niej kamienice? Nie pojedzie! Będzie stać tak jak autobusy i nic tego nie zmieni.

Podsumowując budowa linii tramwajowej przez rynek mija się z celem. Sens by miała tylko gdyby prowadziła wzdłuż alei Sobieskiego na Zakrzów i pętla na końcu miasta pod Mirkowem. Przystanek przy starym wjeździe na Psie Pole, drugi przy dworcu kolejowym.

Druga trasa jest bardziej sensowna. Czy to takie ważne, że prowadzi przez teren zielony, skoro do tej pory nikomu to nie przeszkadzało gdy



	budowano łącznik do nowego osiedla budowanego wzdłuż wałów, gdzie wcześniej istniała zieleń i teren zalewowy dla Widawy.
487	Mieszkam tu około 10 lat. Do tej pory nie miałam problemów z dojazdem i wyjazdem z Psiego Pola. Na ogół wołałabym żeby moje osiedle zostało w miarę cichym. Ale skoro istnieje potrzeba we wprowadzaniu linii tramwajowej to wołałabym żeby to była linia W2. Mieszkam przy ulicy Litewskiej. Okna mojego mieszkania wychodzą na ulicę. W przypadku budowy linii jak i przemieszczeniu się tę drogą tramwajów dodawałoby hałasu i bez tego głośnej ulicy. Mam małe dziecko, które każdego dnia śpi na balkonie (na tę właśnie drogę wychodzi) i jest w miarę przyzwyczajone, ale tramwaje znacząco pogorszą sytuację związaną z hałasem.
488	W2
489	W2
490	Uważam, że oba warianty zapowiadają się ciekawie, jednak najbardziej skłaniam się do W2.
491	Jestem za wariantem 2. Widzę dużo korzyści z budowy linii tramwajowej na Psie Pole.
492	Gorlicka
493	Tramwaj na psie pole to zbyt duża opcja, szkoda czasu i pieniędzy. Autobus dojeżdża do Galerii dominikańskiej w 25 minut.
494	w mojej opinii lepszym wariantem jest ten, który przebiega wzdłuż ul. Dywizjonu 303 i ul. Litewskiej, a kończy się przy ul. Żmudzkiej i Kurlandzkiej lub bliżej Cmentarza Kiełczowskiego i ul. Kiełczowskiej. Argumentem jest: a) ominięcie zabudowy Ryneczku Starego Psiego Pola (wąskiego i odnowionego, na którym ograniczono ruch kołowy do niezbędnego minimum. Pojazdy szynowe w tym miejscu zakłócałyby spacerowo-wypoczynkowo -relaksacyjny charakter tego miejsca; b) stworzenie lepszej alternatywy komunikacji zbiorowej dla



	mieszkańców ulic położonych w pobliżu ul. Gorlickiej, Szewczenki (ul. Mazepy, ul. Miejska, ul. Nowogródzka, ul. Kowieńska, ul. Grodzieńska itp.) gdzie aktualnie oferta komunikacji autobusowej jest bardzo skromna; c) szerokość ul. Litewskiej i okoliczna zabudowa pozwala na swobodniejsze przeprowadzenie torowiska niż wzdłuż ul. Kiełczowskiej; d) powstanie linii tramwajowej według propozycji nr W1 pozwoli na zabezpieczenie transportu publicznego dla mieszkańców rozrastającego się nowego Osiedla Rycerskiego i podobnie położonych Osiedli wzdłuż Widawy; e) mieszkańcy Psiego Pola zamieszkali bliżej ul. Kiełczowskiej i Ronda Lotników oraz Ryneczku Starego Psiego Pola mają stosunkowo blisko do alternatywnego transportu kolejowego w przeciwieństwie do mieszkańców Zawidawia mieszkających bliżej rzeki.
495	Wybieram wariant 2
496	Żal burzyć ciszę i spokój starej części psiego pola, dlatego jestem przeciwnikiem wariantu numer 2. Aż prosi się o wybudowanie linii tramwajowej wzdłuż nowej drogi
497	Trasa W2 jest lepszy wyborem, gdyż przebiega przez główny węzeł komunikacji miejskiej na Psim Polu, czyli Rondo Lotników Polskich, co daje wiele alternatyw podróży i przesiadek. Głównym celem powinno być przewiezienie jak największej możliwej liczby pasażerów, aby tym samym zmniejszyć ruch samochodowy, co realizuje właśnie trasa W2.
498	Trasa W2 to korzystniejszy wybór, ponieważ prowadzi przez kluczowy węzeł komunikacyjny na Psim Polu – Rondo Lotników Polskich. Umożliwia to pasażerom liczne opcje podróży i wygodne przesiadki. Priorytetem powinno być przewiezienie jak największej liczby osób, co przyczyni się do ograniczenia ruchu samochodowego – właśnie ten cel spełnia trasa W2.
499	Ok
500	Uważam, że trasa omijająca historyczny rynek Psiego Pola jest



	korzystniejsza. Czyli wybieram W1
501	Lepsza jest W1
502	Według mnie wariant 1 jest bardziej korzystny, unika konieczności przebudowy rynku Psiego Pola w związku z czym nie zaburzy klimatu historycznego centrum okolicy oraz dodatkowo będzie wybudowany w śladzie nowej ulicy Dywizjonu 303, co pozwoliłoby optymalnie zaprojektować trasę tramwajową uwzględniając ją od razu w projekcie nowej ulicy, bez konieczności późniejszego przeprojektowywania i przebudowywania.
503	Myślę że to bardzo korzystne rozwiązanie
504	Oba warianty mi się podobają, ale skłaniam się ku wariantowi nr 1.
505	Dlaczego nie jest organizowane spotkanie dla osiedla Kowale? Tutaj będzie wywłaszczać najwięcej. Volvo, ROD im.Marii Konopnickiej, prywatnych właścicieli nieruchomości. Skandal.
506	Popieram wariant W2.
507	Wybieram wariant W2
508	Wariant przez rynek wygląda jak nieśmieszny żart. Ludziom mieszkającym w rynku uniemożliwi życie i całkowicie zatka i tak zatkanie rondo.
509	Tramwaj jest inwazyjnym elementem krajobrazu. Rynek Psiego Pola i kamienice otaczające powinny otrzymać większy spokój wręcz niż narzut kolejnego środka transportu. Nowo powstające osiedla będą wymagały odciążenia transportowego. Jestem zwolennikiem opcji W1.
510	Preferuje wariant w2, uważam że będzie on lepszy ze względu na dojazd do punktów usługowych przy ulicy Kiełczowskiej. W1 wydaje mi się że ma mniejszy sens oraz będzie bardziej uciążliwy
511	W2 to optymalna wersja. Na trasie znajdują się praktycznie same lokale użytkowe, więc nie ma problemu z hałasem.



512	W przypadku w2 wbrew pozorom mniej osób będzie korzystać z linii i zmniejszy ona przepustowość ronda lotników, a więc wszystkie autobusy przejeżdżające przez ten odcinek także utkwia w korkach. Na osiedlu przy kiełczowskiej mamy dużo supermarketów i linia będzie służyć praktycznie tylko do dojazdu do pracy, podczas gdy wariant w1 połączy też osiedla i przedszkola znajdujące się obecnie w polu z CH korona oraz matketami. !!!UWGA!!! Jest jeszcze jedna opcja - hybryda linii W1 oraz W2 połączona ulicą Polewską. Kiełczowska na odcinku Polewska- cmentarz kiełczowski jest na tyle szeroka, że da się tam wstawić wydzielone torowisko
513	Według mnie wariant z przejazdem przez rondo lotników polskich może wiązać się z problemami (mnóstwo objazdów dla ruchu drogowego, bardzo mała ilość przestrzeni operacyjnej na kilku fragmentach) na tyle poważnymi, iż w tym momencie powinien być odrzucony.
514	Uważam, że wystarczy zrobić pas bus.
515	W moim odczuciu wariant W2 jest korzystniejszy.
516	Jestem zdecydowanie za wariantem drugim. Dla mnie i nie tylko Rondo Lotników Polskich jest miejscem przesiadki. Na Zakrzów niestety tramwaj nie dojdzie, a także by się przydał.
517	Nie mam opinii dot. wybranych wariantów. Uważam, że są to pieniądze niepotrzebnie wydatkowane i dodatkowo znacznie rozciągnięte w czasie. Jest lepsze, szybsze i tańsze rozwiązanie. Należy wybudować tor boczny do ul. Szewczenki od linii kolejowej Wrocław-Łódź z peronem zawrotnym, podobnie należy zrobić na Pawłowicach przy stacji kolejowej, wybudować parkingi P&R i nabyć szynobusy obsługujące trasę Pawłowice lub Psie Pole - Brochów. Wymaga to rozmów z PKP poprzez Ministerstwo Infrastruktury. Szynobusy powinny stanowić własność MPK. Bez działań inwestycyjnych pierwszy etap uruchomienia można by wdrożyć w przyszłym roku (jako linia do stacji Psie Pole).



	Uzupełnieniem byłyby linie autobusowe w obszarze Psiego Pola, Pawłowic i Zakrzowa dojeżdżające do przystanku kolejowego.
518	Uważam że lepszym wariantem jest W2. Niezależnie od wyboru wariantu w mojej ocenie należy zwrócić szczególną uwagę na wyjazdy z osiedla Mirowiec w stronę al. Brücknera - ul. Gęsia, Wronia i Olsztyńska; tak żeby pozostawić możliwość wjazdu/wyjazdu z tych ulic, ale nie powodować dodatkowych niebezpiecznych relacji skrajnych (rozwiązanie np. w postaci dodatkowych zsynchronizowanych świateł).
519	Moim zdaniem Psie Pole jest o tyle dobrze skomunikowane z centrum że nie potrzebuje tramwaju, szczególnie część Psiego Pola, przez którą tramwaj ma biec, widziałabym więcej sensu w linii tramwajowej w drugą stronę, w stronę Osiedla Sobieskiego i Zakrzowa.
520	Oba warianty są logiczne, lecz dla optymalizacji przewozu najlepszym rozwiązaniem jest trasa tramwajowa przez rondo oraz historyczną część Psiego Pola ze względu na połączenie linii autobusowych z Zakrzowa, Pawłowic i Osiedla Sobieskiego. Wariant W1 jest bardziej skierowany do mieszkańców samego centrum Psiego Pola i może spowodować mniejsze zainteresowanie tramwajem w porównaniu do trasy W2.
521	Wolałbym, żeby tramwaj pojechał wariantem nr 2 przez kielczowską, ponieważ tramwaj przez kielczowską i rondo lotników byłby dostępny dla większej ilości mieszkańców Psiego Pola
522	Według mnie wariant który obejmuje trasę biegnącą przez historyczne centrum psiego pola jest przyjaźniejszy środowisku i wpasowuje się w już zurbanizowany teren, a także nie wyklucza kielczowa. Oba warianty mają wyzwania inżynierskie, więc pod tym względem ciężko znaleźć faworyta.
523	Wybieram wersję 1
524	Jestem za wariantem nr 1
525	Negatywna. Przebieg trasy jest nieefektywny. Dojazd do ulicy Kwidzyńskiej w zaplanowanym korytarzu jest nieefektywny. 12



	przystanków (6 km trasy) i dojeżdżamy do ul. Kwidzyńskiej. A do tego konieczność budowy torowiska w ul. Wyszyńskiego pod oknami zabytkowych kamienic jest absurdalny. To już budowa buspasów do Kwidzyńskiej ma więcej sensu. Bardziej uzasadniona trasa jest wariant przez Kowale. Wtedy mieszkańcy uzyskaliby całkowicie nową trasę (w tym pieszo-rowerowa) łączące osiedle Psie Pole z pl. Grunwaldzkim. I dojazd do pl. Grunwaldzkiego i centrum byłby znacznie szybszy, aniżeli preferowany obecnie wariant (do ul. Kwidzyńskiej).
526	Witam, wariant W1 omijający "rynecek" Psiego Pola brzmi znacznie sensowniej szczególnie, że przechodzi przez nowobudowane osiedla przy wałach, które zwiększą znacząco populację Psiaka. Puszczenie końcówki trasy na cmentarz uważam za niezbędny dla utrzymanie idei P&R. Również pomysł modyfikacji trasy przez Poleską myślę że jest bardzo korzystny, bo pozwoli na szybki dojazd do centrów handlowych i restauracji, w przeciwieństwie do pustej Litewskiej.
527	Tramwaj na Psie Pole to jak na razie porażka projektowania koncepcji. Większość mieszkańców mówi o tym aby ten tramwaj jechał przez Grunwald, a Wy ciągle mówicie że jest tam problem kosztowy. To nie problemy mają wyznaczać trasę tramwaju, tylko potrzeby mieszkańców ! Psie Pole to duża odległość i świetna okazja na zrobienie tam „szybkiego tramwaju”. Patrz tutaj doświadczenia Poznania. A Wy go projektujecie tradycyjnie w systemie najwolniejszych tramwajów w Polsce z prędkością średnią 17.5 km/h. Co sami przyznajecie w dokumentacji. Psie Pole to jest słabiotka koncepcja wolnego tramwaju. Ludzie chcą szybszej komunikacji publicznej niż to co dotychczas oferujecie.
528	Popieram wariant W2. Przy wariacie W1 istnieje ryzyko, że zbyt mała liczba mieszkańców uzna tramwaj za alternatywę dla aut z uwagi na zbyt dużą odległość do przystanków. To kosztowna inwestycja i powinna służyć jak największej liczbie mieszkańców.



529	Moim zdaniem wariant pierwszy jest korzystniejszy. Na mapce poglądowej zauważyłem przerywaną czerwoną linią możliwość pociągnięcia linii do cmentarza. W ten sposób lepiej skomunikowane będą nowo powstałe bloki. Ulicą Kiełczowska jeżdżą już dwa autobusy linii N i 131, podczas gdy 121 jeździ rzadziej i często jest mocno zatłoczony. Dodatkowo przypuszczam, że takie połączenie będzie szybsze i łatwiejsze w realizacji ze względu na szerokość ulicy Kiełczowskiej. Wypowiadam się jako mieszkaniec ulicy Litewskiej.
530	Wariant pierwszy dużo łatwiejszy w zrealizowaniu, omija historyczne centrum Psiego Pola co pozwoli na zachowanie jego unikalności i charakteru. Trasa wzdłuż ulicy Dywizjonu 303 pozwoli na łatwą budowę trasy ze względu na brak lub dopiero powstającą zabudowę mieszkalną wzdłuż tego ciągu komunikacyjnego i obsłuży nowopowstałe osiedla, uwzględniając również te w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Na dodatek ominie ona ulicę Kiełczowską, na której brak rezerwy terenowej w dalszym jej biegu oraz kłopotliwy węzeł komunikacyjny jakim jest Rondo Lotników Polskich. Również część Zgorzeliska będzie mogła skorzystać z nowopowstałej trasy tramwajowej na ulicy Litewskiej. W najbliższych latach Psie Pole wraz ze Zgorzeliskiem będą się rozrastać na południe, a tramwaj na ulicy Litewskiej będzie mógł pełnić rolę kręgosłupa komunikacyjnego dla tej części Wrocławia jak i dogodny dojazd do cmentarza kiełczowskiego, który w najbliższych latach będzie się coraz bardziej rozwijał. Z lokalizacji końcowej trasy będzie bardzo dogodne przedłużenie trasy tramwajowej na Zakrzów Wschodni przez ulicę Bierutowską oraz nad Aleją Jana III Sobieskiego co zapewni bardzo korzystne połączenie transportem tramwajowym z resztą miasta. Na to trzeba zwrócić jednak uwagę w najbliższej przyszłości/trzeba będzie przeanalizować inne warianty trasy tramwajowej na Zakrzów już po powstaniu trasy na Psie Pole
531	Uważam, że lepszą opcją jest wariant drugi, trasa przez historyczna



	część Psiego Pola, ponieważ więcej mieszkańców skorzysta z takiej linii, przystanki będą zlokalizowane blisko przystanków autobusowych i ważnych punktów na mapie Psiego Pola. Nie ucierpi przy tym naturalne środowisko.
532	Mieszkańcy ul.Gorlickiej 71-73 oraz 69 będą mieszkać na środku skrzyżowania. Ul. Dywizjonu 303 jest niezbędna ale dołożenie do tego torów tramwajowych, chodnika i ścieżki rowerowej powoduje, że według projektu, nie dość, że nie będzie przestrzeni życiowej, parkingów (tu nie ma żadnej alternatywy z miejscem) wjazdów do garażów, to droga będzie tuż pod oknami. Tramwaj spowoduje pęknięcia budynków, hałas. Nie będzie się dało żyć. Pozatym skrzyżowanie z Gorlicką to będą ciągłe korki i wypadki.
533	Jestem za wariantem W2 trasy tramwajowej przez ulicę Kiełczowską.
534	W mojej opinii trasa nr 1 to lepsze rozwiązanie, ponieważ nie pokrywa się tak bardzo jak trasa nr 2 z liniami autobusowymi.
535	Wybieram trasę W1
536	Wybieram trasę W1
537	Trasy są przygotowane w odpowiedni sposób. Myślę że lepszą opcją jest W1, ze względu na omijanie historycznego centrum.
538	W1
539	Zdecydowanie W2 jest lepszy. Zielone tereny nad widawą to świetne miejsce rekreacyjne, bez sensu jest prowadzić przez nie tramwaj. Historyczne centrum psiego pola jest i tak zurbanizowanym tramwaj jadący przez nie nie stanowiłby wielkiego problemu.
540	Uważam, że tramwaj powinien pojechać trasą W2, omijając tereny zielone i służąc przewozowi jak największej ilości pasażerów.
541	Wariant 2, więcej osób w tym ja z poza Wrocławia będzie zadowolona i będzie super, blisko i dobrze
542	Lepsza W1 (czerwona) bo wzdłuż trasy W2 już funkcjonują wydajne linie



	autobusowe. Wiecej ludzi bedzie miało korzysci związane z W1 plus zostana ominięte historyczne zabudowy psiego pola
543	W2
544	Trasa W2
545	trasa W1 jest lepsza ze względu na to że omija bezpośrednio budynki mieszkalne co daje nam redukcje dużego hałasu dla mieszkańców
546	W2 może być bardziej przystępna dla mieszkańców
547	Spoko
548	Psie Pole
549	Zdecydowanie wariant przez rondo lotników polskich, ten wariant trasy zaspokoi potrzeby nie tylko ludzi mieszkających na osiedlu kielczowskim ale też cały zakrzów czy Pawłowice które mają dojazd autobusowy do psiego pola
550	Koszt inwestycji nieproporcjonalnie duży w stosunku do zysków z budowy tramwaju. Jeśli miałby już powstać to lepiej idąc przez rynek Psiego pola, jest to główny punkt przesiadkowy na osiedlu.
551	Nie najgorzej, można pomyśleć o dwóch pętlach, tak by dać jako taką elastyczność.
552	Tramwaj na Psie Pole nie jest potrzebny, bo nie rozładuje obecnych korków, co najwyżej je zwiększy. Mieszkańcy sypialni Wrocławia takich jak gm. Długołęka nadal będą podróżować samochodami. Zupełnie bezsensowny wydatek, który naruszy historyczną substancję i małomoasteczkowy charakter starego Psiego Pola. Miliard złotych z budżetu Wrocławia w piach. Jeśli już ktoś ma ochotę wydać te pieniądze to zdecydowanie na wariant W1
553	Trasa W1 omija Rynek i to jest jak najbardziej wskazane.
554	Wariant 1-W1- daje możliwość publicznej komunikacji nowym osiedlom,



	gdyż Kiełczowską już obsługują autobusy.
555	Tramwaj na Psie Pole?!!! To miasto nie ma na co pieniędzy wydawać? Po co- tylko zakup autobusów elektrycznych i więcej linii.
556	Dzień dobry, tramwaj na Psie Pole to chyba jeden z najgorszych i najdroższych pomysłów obecnych władz Wrocławia. Na Psie Pole już teraz jeździ pociąg (formuła park & ride średnio się sprawdza) i sporo linii autobusowych. Zamiast zwiększyć ilość autobusów i dostosować trasy, miasto zamierza wydać ponad 1 MLD PLN na inwestycję, która oszpeci małomiasteczkowy charakter osiedla Psie Pole. Mieszkam w Gminie Długołęka i nie będę przesiadać się na tramwaj, bo 1) na Psim Polu nie ma gdzie parkować; 2) wygodniej samochodem. Obecna koncepcja ryneczku na Psim Polu cieszy oko, a latem przybywa ogródków - ktoś pomyślał kto będzie przesiadywał w ogródkach koło trasy tramwajowej? Ktoś pomyślał o restauratorach? Czy przez wrocławski Rynek też planują Państwo zbudować trasę tramwajową !!
557	Dzień dobry. Nie rozumiem co ma na celu głosowanie 18 osób za tymi wybranymi przez miasto dwoma wariantami? Dlaczego nie można zrobić referendum? Dlaczego 18 osób ma decydować o ok. 30 000 osób mieszkających na Psim Polu?!!! Nieprawdą jest że referendum odbyło się w 2020 roku, bo wtedy już mieszkałam na Psim Polu i NIE BYŁO REFERENDUM ! Po raz pierwszy pojawiły się plakaty na przystankach dopiero przed wyborami w 2024 roku i do tego roku nie było żadnego referendum. A w sobotę 15.03.2025 na spotkaniu sondażowym bardzo dużo osób wypowiadało się negatywnie o tramwaju na Psie Pole a panie z urzędu miasta były zdziwione a mimo to parły do przodu. Nikt nie bierze pod uwagę głosów, że nie chcemy tramwaju
558	Dlaczego nie słuchacie państwo wielu głosów mówiących o modernizacji Litewskiej lub Kiełczowskiej tak aby wydzielić buspasy, dołożyć z 2 linii a nie pchać się w tramwaje?
559	Nie wiem, czy jest sens prowadzenia tramwaju na Psie Pole, skoro z



	wariantu W1 nie będą korzystać ludzie z Kiełczowskiej bo to zadaleko a z W2 nie będą korzystać mieszkańcy z Litewskiej i od Litewskiej do wałów
560	Wybieram trasę W1 bo nie jedzie przez Rynek Psiego Pola
561	W1
562	Moim zdaniem powinien zostać wybrany wariant 1, ponieważ omijał by korki w godzinach szczytu zbierające się wokół Ronda Lotników Polskich, a także omijał by historyczny i wspaniały rynek Psiego Pola, którego w dodatku nie trzeba byłoby rozkopywać w celu wybudowania torowiska.
563	Wybieram W1
564	Zakrzów
565	Przede wszystkim uważam, że Psie Pole jest bardzo dobrze skomunikowane z centrum miasta dzięki komunikacji autobusowej. Korzystam z autobusów codziennie od prawie 20 lat, nigdy nie odczułam większych problemów podczas użytkowania komunikacji autobusowej (z wyjątkiem dużych remontów dróg np. przebudowy Kochanowskiego, przebudowy ryneczku - wtedy faktycznie tworzyły się korki). Mam do wyboru jeździć do centrum autem ponieważ mam prawo jazdy i mam auto, a jednak znacznie wygodniejszym środkiem transportu jest dla mnie autobus. Uważam że budowa tramwaju na Psie Pole jest niepotrzebna a tylko pogorszy na kilka lat płynność transportu. Moim zdaniem znacznie lepszym i tańszym rozwiązaniem jest zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów lub ewentualnie rozbudowa dróg o buspasy. Obecne trasy autobusowe doskonale łączą Psie Pole z placem Grunwaldzkim (Politechnika, Kliniki, Uniwersytet Przyrodniczy), placem Dominikańskim (czyli również z Rynkiem), Dworcem głównym pkp i Autobusowym) i uważam że to te kierunki są dla mieszkańców Psiego Pola najważniejsze, zwłaszcza że zamieszkuje tu wielu studentów oraz młodych ludzi pracujących w centrum oraz w okolicy placu Grunwaldzkiego. Proponowane trasy tramwajowe niestety



	nie umożliwią szybkiego przedostania się na plac Grunwaldzki, tylko raczej w stronę Kromera, a to wymusi przesiadki na inne linie, co wcale nie sprawi że tramwajem będzie się "szybciej" dojeżdżało do centrum. Uważam że budowa tramwaju na Psie Pole to niegospodarność miasta, a mówiąc bardziej kolokwialnie - wyrzucanie w błoto pieniędzy, które mogłyby zostać spożytkowane na rozwijanie już istniejących tras autobusowych (np. więcej linii autobusowych, zwiększona częstotliwość autobusów). Jeśli już miałyby powstać to z proponowanych wariantów za lepszy uważam wariant W1 ponieważ prowadzi przez najbardziej zaludnione osiedla, blokowiska w których mieszkają tysiące osób. Budowa torowiska na tej trasie nie obciąży aż tak bardzo starego historycznego ryneczku i wąskich uliczek Psiego Pola.
566	Super! Wariant W2 jest mimo wszystko zdecydowanie lepszy ze względu na większe odciążenie dróg oraz przewóz większej liczby pasażerów.
567	W1
568	Wariant 2 jest lepszy
569	Wariant W1 jest atrakcyjniejszy. W2 nie jest rozsądny ze względu na przebieg blisko kamienic, drgania i hasały dla ich mieszkańców. Ponad to, ul. Kiełczowska jest dosyć przeładowana ruchem pieszych, samochodów, ilością zjazdów, a dodanie tam tramwaju jeszcze bardziej spotęguje chaos i korki.
570	Przejazd tramwaju przez rondo lotników polskich moim zdaniem wyglądałby najlepiej z perspektywy przesiadkowej, dużo autobusów i połączeń psie-pole/centrum właśnie tam zachacza. Jednak niszczenie zabytkowego rynku na rzecz tramwaju jest minusem, poprowadzenie tramwaju trasą W1 byłoby lepsze pod tym względem, ale są to mniej zamieszkałe tereny póki co. Personalnie wziąłbym trasę W1, prowadzoną ulicą litewską, która skręcałaby na ulicę poleską i następnie kiełczowską jak trasa W2, umożliwiłoby to na rozbudowę infrastruktury w przyszłości,



	jeżeli byłby takie potrzeby na ulicę kielczowską, czy to rynek psiego pola. :3
571	Trasa W1
572	Są okej, dodajcie Poleksą
573	Kielczowska. Więcej ludzi skorzysta.
574	ŻADEN z tych dwóch, a jeśli już miałyby powstać ta kontrowersyjna i droga inwestycja, to W1. Na Brucknera i bez nitki tramwajowej dochodzi do potrażeń. Tramwaj to wcale nie jest zrównoważony transport. Miasto co rusz zmienia koncepcję - obecnie ryneček PP to deptak, a przy budowie tramwaju robi się centrum logistyczne (jak z Nowym Targiem - była zieleń - jest betonoza - podobno znów ma być zieleń), a budżet WRO jest jeden. Kamieniczki w rynečku mają drewniane stropy, hałas i drgania będą zakłócać i burzyć spokój mieszkańców
575	W2
576	Uważam, że lepszym rozwiązaniem jest wybór tzw. wariantu niebieskiego. Jeżeli jako Miasto mamy ponosić tak znaczne koszty, to trasa powinna obsługiwać możliwie dużą liczbę mieszkańców.
577	Nie jestem zwolennikiem trasy tramwajowej na Psie Pole a zwłaszcza trasy W1 gdzie w rejonie Widawy jest cisza , spokój , dużo dzikich zwierząt i miejsce relaksu .
578	Wariant I jest zdecydowanie lepszym rozwiązaniem, jednakże umiejscowienie pętli przy ul. Żmudzkiej jest niedopuszczalne. Pętla w każdym wyborze wariantu powinna być przy Cmentarzu Kielczowskim.
579	Wariant I jest lepszy
580	Tramwaj jest zbędny
581	Wariant I
582	Kielczowska 137
583	Wariant W1 - tory przez nową ulicę na Psim Polu. Nie przez historyczne centrum.



	Są rezerwy na tory w Litewskiej. Pętla Cmentarz z perspektywą kierunek Zakrzów
584	W1
585	Preferuję wersję W2, przy wersji W1 mieszkańcy bloków na skrzyżowaniu ulicy Gorlickiej z Terasa Szewczenki tracą jedyny parking, który przynależy do budynku i wjazd do garażu podziemnych. Przez to samochody będą parkowane w miejscach stanowiących zagrożenie dla ruchu (już teraz na tym terenie brakuje dedykowanych miejsc parkingowych). Ponadto trasa W1 zaburza naturę, którą powinniśmy chronić za wszelką cenę, szczególnie na terenach miejskich i podmiejskich, gdzie regularnie zanika coraz bardziej.
586	W2
587	Rekomenduję wariant W1, który omija zabytkową część Psiego Pola oraz rondo Lotników Polskich.
588	NIE WYOBRAŻAM SOBIE WARIANTU 1, INGERENCJA W TERENY ZIELONE, DALEKO DO TRASY KOMUNIKACYJNO-PRZESIADKOWEJ, POD BUDYNKIEM NA ULICY GORLICKIEJ BYŁBY POD SAMYMI OKNAMI PRZYSTANEK, ZABRANY PARKING, BRAK MOŻLIWOŚCI KORZYSTANIA Z GARAŻY, SPOKOJNA DROGA DO WAŁÓW SPACEROWYCH I TERENÓW ZIELONYCH ZMASAKROWANA! OPOWIADAM SIĘ ZA WARIANTEM 2 WZDŁUŻ LINII AUTOBUSOWEJ, ŁATWE PRZESIADKI I WIEKSZA ILOŚĆ KOZRYSTAJACYCH, ZOSTAWMY W SPOKOJU TERENY ZIELONE BLISKO WIDAWY
589	NIE UWAŻAM ZASADNOŚĆ WPROWADZANIA TRAMWAJÓW NA PSIE POLE, ROZBUDOWAC LINIĘ AUTOBUSOWA WYSTARCZY, A JEŚLI JUŻ TO TYLKO WARIANT 2 CZYLI PRZE RYNEK PSIEGO POLA, WSTRZELONE W CIĄG KOMUNIKACYJNY AUTOBUSOWY, BEZ SENSU WARIANT 1 - ZABURZENIE ZIELONEJ CZĘŚCI PSIEGO POLA, DALEKO DO PRZESIADOK I CENTRUM OSIEDLA, ZABUDOWANIE SPOKOJNYCH JESZCZE TERENÓW REKREACYJNYCH-NIE!!!



590	JEŚLI JUŻ TO TYLKO WARIANT 2 PRZEZ RYNEK PSIEGO POLA, NIE NISZCZMY ZIELONEJ CZĘŚCI OSIEDLA!!! W TEJ CHWILI JEST TU TEREN REKREACYNY DLA CAŁYCH RODZIN, ROWERZYSTÓW, NIE WYOBRAŻAM SOBIE TUTAJ TRAMWAJÓW! WARIANT 1 NIE DO POMYŚLENIA, PO CO NISZCZYĆ ZIELONY EKOSYSTEM WARIANT 2 ZAPEWNIĄ WYGODĘ KOMUNIKACYJNĄ
591	Dzień dobry. W związku z planem budowy linii tramwajowej na Psie Pole przechodzącej przez teren naszej wspólnoty przy ul. Gorlickiej nie zgadzamy się z budową tej linii tramwajowej w tym miejscu. Nadmieniam, że po przeanalizowaniu planu budowy linii tramwajowej zabranych zostanie około 35-40 miejsc parkingowych a mieszkań jest z tego co wiem 63. Wszystkie dookoła wspólnoty mają szlabany i praktycznie nie ma żadnych parkingów w okolicy i nie będziemy mieli gdzie parkować swoje pojazdy. Ponadto bezpośrednio pod oknami będzie jeździł tramwaj, droga dla samochodów, chodniki i droga rowerowa i to wszystko po zabraniu większości parkingu. Ponadto nie będzie możliwy wjazd do parkingów pod budynkiem. Zniszczonych (jeśli w tym miejscu będzie szła linia tramwajowa) zostanie duża część terenu zielonego w okolicy Widawy a ponadto od tej linii tramwajowej jest bardzo daleko do tzw. centrum Psiego Pola. W związku z powyższym w tym miejscu linia tramwajowa nie ma sensu.
592	Dzień dobry. W związku z planem budowy linii tramwajowej na Psie Pole przechodzącej przez teren naszej wspólnoty przy ul. Gorlickiej nie zgadzamy się z budową tej linii tramwajowej w tym miejscu. Nadmieniam, że po przeanalizowaniu planu budowy linii tramwajowej zabranych zostanie około 35-40 miejsc parkingowych a mieszkań jest z tego co wiem 63. Wszystkie dookoła wspólnoty mają szlabany i praktycznie nie ma żadnych parkingów w okolicy i nie będziemy mieli gdzie parkować swoje pojazdy. Ponadto bezpośrednio pod oknami



	będzie jeździł tramwaj, droga dla samochodów, chodniki i droga rowerowa i to wszystko po zabraniu większości parkingu. Ponadto nie będzie możliwy wjazd do parkingów pod budynkiem. Zniszczonych (jeśli w tym miejscu będzie szła linia tramwajowa) zostanie duża część terenu zielonego w okolicy Widawy a ponadto od tej linii tramwajowej jest bardzo daleko do tzw. centrum Psiego Pola. W związku z powyższym w tym miejscu linia tramwajowa nie ma sensu.
593	Trasa numer 1 przez centrum psiego pola jest zdecydowanie lepsza. Łączy przystanki tramwajowe z istniejącymi już autobusowymi. Dzięki czemu łatwiej będzie się przesiąść.
594	Nienajgorsza propozycja, natomiast są to obie albo pod północ psiego pola, albo pod południe. Wydaje mi się, że dało by rade trochę bardziej zcentralizować propozycje.
595	Wyżej cenię trasę 1 (bliżej Widawy). Puszczenie trasy przez rynek tylko zagęści ruch w tym miejscu. Swoboda pieszych i organizacja wydarzeń zostanie ograniczona. Dyskomfort dla mieszkańców pobliskich kamienic będzie znaczny. Już teraz jak jadą autobusy to budynki się trzęsą, a co dopiero tramwaj! W razie poważnej awarii w ciągu od rynku do Kiełczowskiej unieruchomione zostaną i autobusy i tramwaje, a jak linia będzie biegła pierwszym szlakiem to będzie alternatywa. Rondo Lotników i dalej do Kiełczowskiej są już mocno obciążone, więcej nie trzeba. Istniejące linie autobusowe i linia tramwajowa poprowadzona pierwszym szlakiem powinny się uzupełniać. Trasa koniecznie powinna prowadzić do cmentarza. Jej sens znacznie wzrośnie. To nie znaczy, że każdy tramwaj ma tam kursować ale jedynie w popularne dni. Torowisko koniecznie wyciszone, to samo dotyczy taboru. Inaczej trudno Wam będzie przekonać mieszkańców w pobliżu trasy 1.
596	Korzystniejsza dla mnie byłaby linia w2 lub jakąkolwiek która kończyłaby



	się przy cmentarzu kielczowskim. Daje to większy potencjał m.in. mieszkańcy Kielczowa mogliby skorzystać realnie z komunikacji bez samochodów.
597	Według mnie lepszy jest wariant W2 ponieważ przewozi najwięcej pasażerów, nie koliduje z terenami zielonymi i przyczyni się do spadku liczby aut a tym samym korków.
598	Popieram wariant W2
599	W1
600	Trasa W1 jest mniej inwazyjna
601	Głosuję za wariantem pierwszym, tzn. za trasą prowadzącą przez ulicę Litewska.
602	Wariant nr 2 jest dla mnie lepszy, by przesiąść się na Osiedle Sobieskiego
603	Rekomenduje trasę W1.
604	W1 poproszę
605	Wybieram wariant W1. Omija Centrum Psiego Pola.
606	Głosuję za W1
607	Wybieram wariant 1.
608	Plac Staszica
609	Wariant W2
610	Głosuję na W1
611	Na W1 głosuję.
612	Oba są słabe, ale wybieram W1
613	Oba warianty mi odpowiadają, ale preferowałabym W2
614	Głosuje na W1
615	Głosuję na W1
616	Trasa W2 - Kielczów ul wiosenna
617	Trasa W2, w końcu chodzi o to żeby jak najwięcej osób mogło skorzystać z ekologicznego transportu publicznego



618	W1
619	W2 wydaje się idealnym rozwiązaniem
620	Wolę wariant 1
621	Wolę wariant 1
622	Wariant W2 jest zdecydowanie najkorzystniejszy dla mieszkańców Psiego Pola. Trasa W2 biegnie wzdłuż ulicy Kielczowskiej, w tamtym rejonie są sklepy, szkoły, miejsca pracy co oznacza większe zapotrzebowanie na transport publiczny i lepsze wykorzystanie infrastruktury. Linia tramwajowa W2 mogłaby ułatwić mieszkańcom dojazd do ważnych punktów w mieście, zmniejszając konieczność korzystania z samochodów. Trasa W2 ma na pewno mniejszą ingerencję w środowisko - straty terenów zielonych będą mniejsze, a projekt mniej inwazyjny dla środowiska. Lokalne sklep i punkty usługowe będą chętniej odwiedzane ponieważ będzie można łatwo do nich dojechać po trasie W2, co na pewno pobudzi lokalną gospodarkę. Trasa W1 jest zdecydowanie bardziej rekreacyjna, jest tam dużo mniejsze zapotrzebowanie na transport publiczny.
623	W1
624	Wariant drugi (W2) wydaje się bardziej odpowiedni, ponieważ trasa zlokalizowana jest bliżej Kielczowa i Wilczyc, co ułatwiło by komunikację z centrum miasta mieszkańcom tych miejscowości. Przechodzi on także przez ryneček Psiego Pola, gdzie potrzeby komunikacyjne są duże co widać po ilości linii autobusowych kursujących na tym fragmencie ulicy Krzywoustego.
625	W1
626	Uważam, że wariant W2 jest lepszym wyborem, ponieważ z tej lokalizacji skorzysta więcej osób, przede wszystkim osób starszych, które zamieszkują okolice Ronda Lotników oraz ul. Kielczowska. Dodatkowo, warto zwrócić uwagę, że kamienice wzdłuż ul. Bolesława Krzywoustego są w większości niezamieszkałe, więc hałas nie będzie przeszkadzał



	dużej ilości osób. Dodatkowo, można by wprowadzić w tamtym miejscu wyłącznie ruch dla linii tramwajowej oraz autobusów.
627	Wariant 1 zdecydowanie preferowany jako rozwiązanie dla nowo powstałego osiedla, odciąży i tak ruchliwą część zabytkowej części psiego pola. Jest to też rozwiązanie korzystne dla większej liczby mieszkańców. Ryneczek pełni dziś funkcje rekreacyjne, w perspektywie czasu lepiej myśleć jak z tej części osiedla eliminować stopniowo ruch komunikacyjny. Dodatkowo rondo lotników korkuje się już bez tramwajów. To dość dawno że Wariant 2 jest na poważnie rozpatrywany...
628	Uważam, że lepszym rozwiązaniem byłby wariant 2, przebiegający przez ulicę Kiełczowską, ponieważ obsłużyłby większą liczbę pasażerów, w tym szczególnie osoby starsze mieszkające przy tej ulicy oraz w pobliżu Ronda Lotników Polskich. Dzięki temu miałyby one lepszy dostęp do komunikacji miejskiej i łatwiejszy dojazd do centrum.
629	Uważam, że prowadzenie linii tramwajowej przez rynek Psiego Pola jest niewskazane ze względu na historyczną zabudowę tego miejsca i niedawny remont. Ponadto jest to miejsce spacerów mieszkańców Psiego Pola, a także centrum życia kulturalnego (Fama i in.). Dlatego wariant W1 byłby w tej sytuacji lepszym rozwiązaniem.
630	Uważam, że prowadzenie linii tramwajowej przez rynek Psiego Pola jest niewskazane ze względu na historyczną zabudowę tego miejsca i niedawny remont. Ponadto jest to miejsce spacerów mieszkańców Psiego Pola, a także centrum życia kulturalnego (Fama i in.). Dlatego wariant W1 byłby w tej sytuacji lepszym rozwiązaniem.
631	W2
632	Jestem za wariantem W2
633	Wariant 2
634	Tramwaj powinien jechać według wariantu 1 omijając centrum Psiego Pola, ale z pętlą jak w wariantie 2 czyli pod cmentarzem, a nie gdzieś w



	szczerym polu.
635	Warianty wydają się optymalne, chociaż sędzę, że we Wrocławiu powinno się zacząć używać trojebusów. Sędzę, że W1 to trasa lepsza, nie ingeruje w historyczne centrum miasteczka.
636	Trasa W2 jest dla mnie lepsza, bliżej do tramwaju, a tak nadal będę jeździć autobusami. Trasa powinna prowadzić przez Krzywoustego i Kromera, a nie Kwidzyńską. Będzie szybciej. Ludzie przy Brucknera już mają tramwaj na Kowale i autobusy. I tak nie planujecie nowych przystanków po drodze między Kwidzyńska a Brucknera, więc nie zwiększy się dostęp do tramwaju. Na koszarowej są studenci dwóch uczelni i szpital im bardziej przyda się tramwaj przy Kromera Czajkowskiego.
637	Wybieram WARIANT II
638	Głosuję na W1
639	Popieram wariant W2
640	Wariant w2 pozwala na lepsze skomunikowanie się z Zakrzowem, który również jest częścią Psiaka
641	jestem za wariantem w1
642	Dla mieszkańców osiedla Zakrzów wygodniejszy jest wariant W2. W wariacie W1 jest to mniej dogodny wariant. Jeśli miasto buduje linię tramwajową to zależy jemu na tym, by więcej ludzi skorzystało z tramwaju co daje wariant W2. Trzeba brać pod uwagę mieszkańców całego psie pole zawidawie a nie tylko ulicy litewskiej i rynku psie pole. Tramwaj ma być dla mieszkańców całej dzielnicy a nie prowadzić trasy obrzeżem dzielnicy. Tramwaj za miliony ma byc dla większości a nie mniejszości mieszkańców tej dzielnicy miasta. Komu zechce się z Zakrzowa jechać na litewską na tramwaj, większość sobie odpuści. Ludzie zostaną przy samochodach a tramwaje będą jeździć puste. Komu zechce się iść z cmentarza na litewską na tramwaj, ludzie wybiorą



	samochody a tramwaje będą jeździć puste.
643	Wybieram wariant W1, ponieważ mieszkam tym rejonie przebiegu wariantu W1.
644	Na ulicach osiedli obu zaproponowanych tras nie ma obecnie miejsca na dodatkowe torowisko. W razie remontu i rozkopywania fragmentów pobocza, powstaną duże korki, uniemożliwiające wyjazd (zatory tworzą się już leży obecnym stanie, co dopiero przy remoncie). Jednakże mając wybrać, opowiem się za trasą W2, niebieską
645	Zdecydowanie lepszy wariant to W2 przez ulicę Kiełczowską.
646	zdecydowanie przez centrum psiego pola/rondo.
647	Zdecydowanie W2: - pętla przy samym cmentarzu na wylotówce na Kiełczów - duża ilość sklepów i mini galerii handlowych na ulicy Kiełczowskiej - lepszy dostęp do nich za pomocą linii tramwajowej (na ulicy Litewskiej nie ma tylu sklepów) - ogólny remont oraz reorganizacja drogi Kiełczowskiej na pewno na plus (ulica Litewska jest świeżo po remoncie więc też nie ma sensu jej niszczyć). Ulica Kiełczowska jest często zakorkowana i ruch nią odbywa się z prędkością 20-30km/h. Po wprowadzeniu tramwaju warto byłoby pomyśleć o zrobieniu z niej drogi jednokierunkowej (brak kolizji przy wjazdach/zjazdach ze sklepów) - trasa z definicji jest lepsza z uwagi na to, że Kiełczowska jest ważniejszą ulicą od Litewskiej
648	Dzień dobry. Tramwaj na Psie pole uważam za bardzo zły pomysł. Ktoś inteligentny wycofał samochody z centrum psiego Pola a teraz ktoś wymyślił sobie że pojedziemy tramwajem, brawo za kreatywność
649	Uważam, że przebieg trasy tramwajowej przez Rondo Lotników Polskich i dalej ul. Kiełczowską (wariant 2) będzie mniej uciążliwy dla mieszkańców. Przejazd przez ul. Kiełczowską spowoduje, że sama ulica będzie musiała zostać wyremontowana, co jest bardzo potrzebne w tej



	części Psiego Pola.
650	Wariant nr 2 przez rondo. Więcej mieszkańców może skorzystać.
651	Uważam, że lepszy jest wariant przez Dywizjonu 303 (omijający historyczny, mały rynek psiego pola). Warto zachować charakter tego miejsca i pozostawić (niedawno odnawiany) rynek tak jak jest.
652	Sugeruję wariant, który przyspieszy dojazd do Centrum. Czy jest potrzeba budowy tramwaju, jeśli nie ma on na celu skrócenia czasu dotarcia do centrum? Proponuję wydać te same pieniądze na wydzielony buspas na całej trasie zamiast tramwaju, jeśli czas ma być taki sam jak autobus w korku.
653	Negatywna. Wskazany cel: zrównoważony dojazd dla mieszkańców Kiełczowa, spoza gminy Wrocław kosztem mieszkańców gminy Wrocław, nie jest społecznie uzasadniony.
654	Tramwaj jest niepotrzebny, proszę o 7:30 stanąć na estakadzie przy wyjeździe z PP w stronę centrum i zobaczyć czemu są korki, nam, mieszkańcom wystarczą autobusy, problemem jest most na Widawie i zbyt mała przepustowość. Tramwaj nie rozwiązuje problemu gdyż korki powodują mieszkańcy sąsiednich miejscowości
655	Negatywna
656	Przeciwny jestem puszczeniu link przez rynek. Nie dość że autobusy powodują drgania wszystkich budynków i nie zachowują ograniczenia prędkości to brakuje cięższego tramwaju który musi mieć sieć trakcyjną zamontowaną do ledwo trzymających się kamienic. Nowe osiedla: Ch korona, Zakrzów, Pawłowice tam brakuje komunikacji. W przypadku tramwaju na psie pole powinien obsługiwać mieszkańców nowych osiedli, np rycerskiego, słowik. Ludzie mieszkający przy Szewczenki jeżdżą do miasta komunikacja podmiejska tam jest potrzebny tramwaj. W2 do kosza.
657	Wariant 1 - umożliwi przesiadkę na tramwaj mieszkańcom Wilczyc,



	Kiełczowa i Kiełczówka
658	TAK dla trasy W1 przez ul Dywizjonu 303- komunikacja miejska dla nowych, rozbudowujących się osiedli przy ul Rycerskiej, Tylnej, Zielnej i Gorlickiej .Na tych osiedlach mieszkają młode rodziny z dziećmi , które w przyszłości będą dojeżdżać do szkół w centrum . Trasa W1 będzie też zapewniała alternatywę wyjazdu z całego Psiego Pola w razie zablokowania komunikacji na Rondzie Lotników Polskich- po przejściu 2 przystanków będzie można skorzystać z tramwaju. Obecnie w razie kolizji na Rondzie lub wiadukcie nie ma możliwości dojazdu do centrum. W razie awarii tramwaju lub trakcji na Rondzie (co we Wrocławiu zdarza się często) Psie Pole i okoliczne osiedla zostaną całkowicie sparaliżowane.Budowa nowej trasy bez dezorganizacji ruchu komunikacji MPK dla mieszkańców.Niższy koszt budowy. Nie dla trasy W2 , przez rondo przejeżdża 18 linii autobusowych i duża ilość TIRów oraz samochodów osobowych oraz spory ruch pieszych. Przez Rondo bardzo często (ok 1-2 razy na tydzień) przejeżdża Straż Pożarna i Pogotowie Ratunkowe. Obecnie na Rondzie tworzą się korki i Straż Pożarna i Pogotowie mają problem z przejazdem. Tramwaj przez Rondo spowoduje dodatkowe utrudnienia. Wąska ul. Kiełczowska i Krzywoustego będzie zablokowana zablokowana ciągle co spowoduje pogorszenie komunikacji miejskiej i wymusi rezygnację z jej korzystania.W razie awarii tramwaju lub inne kolizji mieszkańcy Psiego Pola i okolicznych osiedli będą pozbawieni możliwości dojazdu do centrum . Niepewność czasu przejazdu przez zatłoczone ulice i Rondo spowoduje , że mieszkańcy nie przesiądą się na MPK tylko na swoje samochody (wieksza mobilność i możliwość objazdu).Dodatkowo niepotrzebne niszczenie niedawno wybudowanego Ronda i zabytkowego Psiego Pola. Przy trasie W2 zachodzi obawa, że przy tak dużym obciążeniu Ronda miasto dokona likwidacji części autobusów co



	w konsekwencji doprowadzi do pogorszenia komunikacji mieszkańców z centrum i inwestycja będzie całkowicie nieopłacalna. W2 bardzo duża uciążliwość dla mieszkańców i komunikacji MPK podczas budowy.
659	Uważam, że wariant 2 biegnący przez rynek jest lepszy bo kontynuuje rozwiązanie z obecnymi busami i myślę, że tramwaj i busy mogłyby dalej dzielić istniejącą trasę. Dalej obsługiwałyby trasę i dotarcie do obecnych nowych centrów handlowych co też jest ważne dla wszystkich osiedli.
660	Tramwaje są zbędne, prosimy o więcej autobusów.
661	Wariant 1: - minus: spowodzi niepotrzebny, dodatkowy szum dla (jeszcze) spokojnej ulicy Litewskiej - minus: wymagać będzie przebudowania odświeżonej niedawno ulicy - minus: ominie "centrum przesiadkowe" ryneczku Psiego Pola (gdzie spotykają się autobusy jadące zarówno na osiedle Sobieskiego jak i osiedle Kiełczowskie) - minus: nie pomoże w znacznym rozładowaniu najbardziej obciążonej trasy (linia N), ponieważ wariant skręca w stronę ulicy Kwidzyńskiej - plus: obsłuży dojazdy okolicy ulicy Dywizjonu 303, które nie są jeszcze pokryte Wariant 2: - plus: wymagać będzie przebudowania ulicy Kiełczowskiej (która przez ilość sklepów jest notorycznie zakorkowana) - plus: połączy się z "centrum przesiadkowym" - minus: trasa jest w całości pokryta linią autobusową - minus: nie pomoże w znacznym rozładowaniu najbardziej obciążonej trasy (linia N), ponieważ wariant skręca w stronę ulicy Kwidzyńskiej - minus: przecinać będzie rondo Psiego Pola, które już w tej chwili jest najbardziej newralgicznym miejscem dla okolicznego ruchu



	Dla obu przypadków, trasa tramwajowa jest niepotrzebna. Dojeżdżając wiele lat autobusami, największym problemem jest przymus przesiadki na placu grunwaldzkim, korki w okolicy Kochanowskiego, korki przy szkołach przy ulicy Gorlickiej. Jedyną alternatywą, jest autobus N, również często jest zakorkowany w okolicach miasta i nie przyjeżdża na czas. Tramwaj nie rozładuje ruchu, ponieważ trasy prowadzą po istniejących już liniach. Lepszym rozwiązaniem byłoby wydać pieniądze na rozszerzenie ulicy Kiełczowskiej o pasy zjazdowe, sygnalizację przy ulicy Żmudzkiej oraz rondo przy cmentarzu Kiełczowskim. Do tego zmiana trasy linii N, by omijała zakorkowane rejony oraz rozdzielanie czasów odjazdów linii 121 i 131 by nie przyjeżdżały na plac grunwaldzki w tym samym czasie. Podsumowując, mamy już 3 linie autobusowe (121, 131, N), z niemal identyczną trasą co planowane tramwaje. W moim odczuciu, lepiej byłoby wydać pieniądze na nowe "drogi ucieczki" z osiedli niż forsowanie dodatkowego ruchu tam, gdzie jest już i tak duży.
662	Jestem bardzo za tramwajem na psim polu, najlepiej jakby przejeżdżał przez ulicę Kowieńską. Ludzie co nie jeżdżą komunikacją są przeciwni tramwajom A ja z korzystam prawie codziennie z komunikacji miejskiej i tramwaj jest mi niezbędny do szybkiego przemieszczania się
663	W1
664	Litewska
665	Super, że w końcu będziemy mieć tramwaj :) Jednak moim zdaniem lepszy jest wariant 2, gdyż umożliwia korzystanie z tramwaju mieszkańcom Pawłowic i Zakrzowa. Jeśli tramwaj dojedzie bezpośrednio do ronda Lotników Polskich, to bardzo ułatwi nam wszystkim dojazd do centrum.



666	Tylko i wyłącznie wariant 2
667	Witam preferuje wariant niebieski
668	Wariant II znacznie bardziej korzystny. Bylby dobry węzeł dojazdowy/przesiadkowy dla Zakrzowa i Pawłowic.
669	Wariant W2 będzie bardziej praktyczny.
670	Wariant 1 - plus fajnie, że dojedzie, aż do cmentarza, minus, że przez centrum Psiego Pola pod oknami.
671	Uważam, że oba warianty są słabe i spowodują dużo hałasu dla mieszkańców. Lepiej zbudować buspas, zwiększyć częstotliwość autobusów i puścić tam autobusy elektryczne.
672	jestem za wariantem 2 przez Rondo Lotników, możliwość przesiadek z autobusów, potem Kiełczowska, blisko do RIDE PARK, to jest najlepsza opcja, szkoda zabudowywać wariant 1 blisko Widawy, niech już tam pozostanie teren rekreacyjno-zielony
673	Wariant 2 będzie korzystniejszy z uwagi na przebieg przez obszar zurbanizowany i możliwość lepszego połączenia już istniejącego autobusowego z dalszymi osiedlami Zakrzów I Pawlowice. Jednocześnie wariant 2 zlokalizowany jest bliżej Dworca Psie Pole co daje możliwość przesiadki dla mieszkańców Gminy Długoleka.
674	wariant 2
675	Tramwaj na Psie Pole nie jest potrzebny.
676	Jestem za wariantem 1 z następujących powodów Wariant 1 obsłuży większą liczbę mieszkańców Wariant 1 nie zdewastuje Runku Psiego Pola Wariant 1 jest ma większą rezerwę niż Wariant 2 Chciałbym jednak podkreślić, że z całego serca popieram budowę tramwaju na Psie Pole. Bardzo proszę nie sugerować się głosem



	nielicznych maruderów, którzy tramwaju nie chcą. To jest kluczowa inwestycja, bardzo ważna dla rozwoju naszego Osiedla.
677	Wariant niebieski powinien zostać jak najszybciej zrealizowany.
678	Myślę, że lepsza jest wersja z przebiegiem trasy przez rynek Psiego Pola. Mniej zdewastuje to środowisko naturalne. A osoby mieszkające tam, są i tak przyzwyczajone do hałasu przejeżdżających autobusów.
679	Lepszy jest W2- daje więcej osób w zasięgu, daje możliwość budowy w przyszłości odgałęzienia w stronę Zakrzowa. W2 ułatwia możliwość przesiadek na kolej, zwłaszcza jeśli stacja PSie Pole zostanie dosunięta do wiaduktu na Bora-Komorowskiego. W2 oznacza możliwość łatwiejszych przesiadek koło RLP.
680	Czy będzie pętla awaryjna koło Korony (dwukierunkowa) za wiaduktem kolejowym w LK292? Czy będzie zielone torowisko w miejscach np. na Brucknera? Jaki będzie czas jazdy w W2 od RLP do Galerii Dominikańskiej przez Wyszyńskiego (bo jak mieszkańcy mają zdecydować, który lepszy)? Obecnie N i D jadą 23/24 minuty. Jakie linie wydłużą, jak siatka autobusów po otwarciu trasy? Czy będą łuki z Sienkiewicza od Bema w Wyszyńskiego ? Czy będą podwójne przystanki o długości 64 m? Czy będzie przejście/przystanek pod Krzywoustego koło Korony? Czy w ramach prac nastąpi regulacja podbicie, szlifowanie i zazielenienie torowiska na Toruńskiej?
681	Popierałam wariant niebieski
682	Trasa w2
683	tramwaj na Psie Pole to zły pomysł, autobusy są lepsze!
684	Według mnie bardziej korzystna trasa to trasa W2
685	Żadna z powyższych nie jest odpowiednia a jak już to wariant czerwony
686	Wariant 2
687	Trasa W1 wydaje się bardziej optymalna. Szczególnie przy wykorzystaniu



	ulicy Kielczowskiej, może przyciągać inwestycje i sprzyjać dalszemu rozwojowi tej części Wrocławia. Kielczowska jest blisko ważnych węzłów komunikacyjnych, w tym drogi S8, co sprawia, że jest łatwiej dostępna dla osób podróżujących do innych części Wrocławia i regionu.
688	W2
689	wariant 2, do cmentarza
690	powinien zostać wybrany wariant obsługujący największą ilość pasażerów
691	Wolę wariant W2
692	Wariant 2 wydaje się opcja korzystniejsza dla mieszkańców, ponieważ uzupełni braki w komunikacji między Wrocławiem a ościennymi miejscowościami.
693	Wariant I nie ma sensu prowadzi uboczem Psiego Pola
694	Wariant 2 pozwoli na szybsza i sprawniejsza komunikację w tzw. Linii prostej. Dostęp do nowowypbudowanych sklepów, galerii, szkoły.
695	Tramwaj z zaproponowanymi przystankami ułatwiłby i usprawnił komunikację w Kielczowie który jest zakorkowany ponieważ ma bardzo dużo mieszkancow
696	Przebieg trasy nie ma dla mnie większego, W2 napewno jeszcze zagęści ruch na kielczowskiej
697	Najbardziej mi się podoba trasa przez ulicę kielczowską
698	Wariant 2 wydaje się najlepszą opcją, ponieważ zapewni transport większej ilości osób, zmniejszy ilość samochodów na Psim Polu oraz zapewni dodatkowy transport mieszkańcom Kielczowa.
699	Którędy tramwaj nie będzie miał trasy, będzie to bardzo ułatwiać komunikację.
700	W2 przemawia do mnie że największa grupa ludzi będzie mogła skorzystać z tego rozwiązania
701	Wariant W2



702	Super propozycja W2
703	uwazam, że lepsza będzie opcja trasy przez ul. Kielczowska, będzie to szybsze połączenie dla mieszkańców Kielczowa i okolicznych wsi
704	Zdecydowanie bardziej podoba mi się drugi wariant ponieważ jestem z Kielczowa, gdzie jak wiadomo mieszka bardzo dużo mieszkańców dojeżdżających do pracy we Wrocławiu.
705	ul. Gorlicka ja za tramwaj na psie pole
706	Jestem za wariantem W2.
707	Myślę , że wariant 1 jest bardzo dobry i mam nadzieję, że tak zostanie poprowadzona trasa tramwajowa. Mieszkam z tamtej strony Psiego Pola i całe życie jeżdżę komunikacją miejską, widzę jak przepełnione są autobusy pozamiejskie i jak wiele osób jeździ rano z poza Wrocławia do miasta. Czasami nie da się wejść do autobusu już na terenie miast. Tramwaj napewno dałby możliwość, aby te osoby przesiadły się w tramwaj i rozładowało by to tłumy w autobusie.
708	Jest okej
709	W2
710	Wybieram wariant W1
711	Wariant II najlepszy.
712	Druga opcja bardziej mi odpowiada
713	Najlepsza jest opcja W2. To najbardziej uczęszczana trasa, dojazd do galerii i cmentarza bezpośredni, plus prawie do Kielczowa, gdzie można zrobić parking dla osób spod Wrocławia żeby się przesiadali na tramwaj do miasta.
714	Tramwaj jest niezbędny zwłaszcza dla dzieci dojeżdżających z okolicznych wiosek
715	Bardzo dobry pomysł, bez względu na to który wariant zostanie wybrany
716	Jestem mieszkańcem Kielczowa. Trasa W2 znacznie ułatwi dojazd do ważnych dla mnie sklepów, lokalów usługowych oraz do Centrum Wrocławia.



	Zdecydowanie powinna zostać wybrana trasa W2.
717	Wariant 2 jest optymalny
718	Świetna alternatywa dla zatłoczonych już autobusów, duże udogodnienie zwłaszcza do dzieci i młodzieży dojeżdżających do szkół czy uczelni wrocławskich.
719	Popieram trasę w2. Przez psie pole. Przebiega przez tereny zagospodarowane /handlowe/ jest bardziej użyteczna.
720	Trasa W2 jest tańsza,praktyczniejsza i krótsza od W1.Prowadzi przez centrum Psie Pole aż do cmentarza na Kiełczowskiej. W przyszłości może i do mnie na Stary Zakrzów od trasy W2 poleci odnoga.
721	Wariant 2 (W2) jest najrozsądniejszy i umożliwia bezpośrednie dotarcie na cmentarz kiełczowski.
722	Trasa przez kiełczowska bardzo ułatwi ruch w godzinach szczytu w których to przejazd jest niesamowicie utrudniony, mieszka tam bardzo dużo ludzi
723	Wariant 1 wydaje mi się być lepszym rozwiązaniem ponieważ przez trasę wariantu 2 już przebiega linia autobusowa.
724	Uważam że nie jest potrzebny tramwaj na Psie pole. Wystarczyłoby dodać więcej lini autobusowych. Byłby to mniejszy koszt i nie trzeba byłoby budować nowej infrastruktury
725	Wybieram wariant przez Rondo Lotników i ul. Kiełczowską.
726	Powinien jechać przez Kiełczowską. Tam jest najmniej połączeń, a najwięcej strategicznych miejsc.
727	Podoba mi się wariant II
728	Wydaje mi się, że iż oba warianty trasy, ale w szczególności W2 nie przełożą się realnie na szybszy dojazd do centrum miasta względem autobusu. Potrzeba przeprowadzenia analizy ile zajęło by dostanie się tramwajem w obu wariantach np, do przystanku galeria dominikańska. Bo wygląda na to iż tramwaj będzie najprawdopodobniej alternatywą



	dla linii N
729	Powinno być aż do końca Kielczowa
730	Uważam że tramwaj jest bardzo potrzebny,
731	Głosuje za wariantem dwa.
732	Uważam, że wariant W2 przysłuży się większej liczbie mieszkańców Psiego Pola i okolic. Przystanki rozmieszczone w tym wariantcie będą w lepszej i bardziej dostępnej lokalizacji dla pasażerów.
733	Pierwszy wariant omijający centrum psiego pola jest najbardziej korzystny dla nas wszystkich W1
734	Głosuje za linią do Cmentarza Kielczowskiego
735	Az do samego końca psie pole
736	Wybieram trasę W1.
737	Uważam oba warianty za dobre, aczkolwiek wariant nr 2 jest w stanie najbardziej odciążyć ruch samochodowy. Dzięki takiemu umiejscowieniu linii tramwajowej, więcej osób będzie mogło skorzystać z tramwaju.
738	Tramwaj przejeżdżając przez Rondo Lotników jeszcze bardziej spowolni ruch samochodów w tym miejscu, dlatego trasa W2 omijającą Rynek Psiego Pola wydaje się odpowiedniejsza
739	Trasa W2 jest bardziej ukierunkowana na ludzi z bezpośredniego otoczenia, uwzględnia bieżące potrzeby mieszkańców (zakupy), a także dojazd do cmentarza Kielczowskiego. Uwzględnia też potrzeby ludności zamieszkujących pobliskie zabudowania Gminy Długołęka (Wilczyce, Kielczów) w znaczny sposób odciąży transport prywatny.
740	Opcja W1 wydaje się zdecydowanie lepsza
741	Wariant 2 przez Kielczowska ma więcej sensu
742	Propozycja jest interesująca. Zdecydowanie ułatwi to i przyspieszy komunikację
743	Ułatwi to komunikację z resztą Wrocławia



744	Ona warianty są ciekawe i warte wdrożenia. Uważam, że wariant 2. Przez Kielczewska będzie obsługiwał większą liczbę mieszkańców.
745	Dla mnie najlepsza opcją jest pętla przy cmentarzu Kielczowskim. Jest to wariant 2. Ze względu na miejsce zamieszkania.
746	Podoba mi się wariant trasy przez ul. Kielczowska i nie mogę się doczekać oddania linii tramwajowej, który ułatwi dojazd do centrum miasta.
747	Najlepszym wyborem będzie wariant 2, które jedzie przez ulice kielczowska.
748	W1 jest zdecydowanie lepsza trasa
749	Popieram wariant 2
750	Wariant 2 najlepszy pod względem połączenia, przystanków i pętli.
751	Kielczów
752	Wariant 2 jest lepszy.
753	Opcja W2 bardzo mi się podoba
754	Bardzo dobre rozwiązanie, zmniejszy natężenie ruchu pojazdów spalinowych
755	Trasa Krzywoustego, Kielczowska wygląda na bardziej dostosowana do pasażerów oraz ewentualnych przesiadek.
756	Obie trasy są bardzo dobre, z pewnością odciążą ruch kołowy.
757	Tramwaj pozwoli zmniejszyć ruch samochodów na wlocie do Wrocławia od strony Oleśnicy. Ale moim zdaniem powinna być odnoga na Zakrzów na nowe osiedla
758	Wariant 2 dla mnie jako mieszkanki Kielczów a jest bardziej optymalny gdyż jedzie aż do cmentarza, ale i dojazd do szkół przedszkoli galerii na psim polu jest lepszy, również mniej kolizji z zielenią jest dla mnie bardzo istotna, bo zabieranie kolejnych miejsc dla zwierząt jest niedopuszczalne.
759	Ok



760	Lepszy jest wariant 2, zabierze więcej pasażerów, dowiezie do cmentarza kielczowskiego do którego nie dojeżdża obecnie duża ilość autobusów. Rozwiezie też pasażerów do galerii handlowych zlokalizowanych przy ulicy Kielczowskiej
761	Wariant W1 jest dla mnie bardziej atrakcyjnym rozwiązaniem. Niezagospodarowane tereny, które nie wymagają przebudowy - łatwiejsza forma realizacji. Ul Zielna przy której mieszkam mocno się rozrasta - powstają nowe zabudowania i na pewno pojawi się potrzeba rozszerzenia komunikacji. Dodatkowo budowa linii nie powinna znacząco obciążyć ruchu drogowego.
762	Myślę, że lepszy jest wariant 1, czerwony, ponieważ na ulicy Kielczowskiej będzie większy problem z korkami, jeżeli dorzuci się tam jeszcze tramwaj.
763	Tylko W2, największy spadek ilości aut to jest coś co pomoże odkorkowac Psie Pole.
764	Bardzo dobre rozwiązanie szczególnie wariant 2
765	Uważam, że wariant W2 jest korzystniejszy dla mieszkańców Psiego Pola
766	Zdecydowanie lepszym wariantem byłaby linia W1. Miałaby szansę ominąć rondo Lotników Polskich jak i ulicę Kielczowską na których jest i tak już dużo połączeń MPK i jednocześnie mieć możliwość szybszego dojazdu do centrum. Aktualnie trasa przez którą przebiegałaby linia W1 ma mało połączeń komunikacji miejskiej, którą tą lukę tramwaj mógłby wypełnić. Dodatkowym plusem mogłaby być realizacja parkingu P+R koło pętli jak i drogi prowadzącej na południe w stronę ulicy Szewczenki, z której mogliby skorzystać zarówno mieszkańcy Wilczyc jak i Kielczowa. (Gdyby był wariant W2, mieszkańcy Wilczyc musieliby za daleko jechać.)
767	W2 najlepsza opcja
768	W2, ponieważ z Kielczowa jeździ bardzo mało autobusów. Uważam, że to dobra trasa z możliwością przedłużenia w przyszłości na pętle na Kromera



769	Tramwaj potrzebny i niezbędny
770	W 1 będzie szybsza trasa, nie będzie kolidowała z istniejącym ruchem na ul. Kielczowskiej i wokół niej też będzie nowe budownictwo które ciągle się rozszerza.
771	Wariant drugi jest bardziej korzystny
772	Każda z proponowanych tras będzie dużym ułatwieniem w przemieszaniu się z obrzeża miasta do centrum
773	Wariant 1
774	W2 najlepsza opcja na tramwaj. Czekamy...
775	Lepsza jest trasa W1
776	Są bardzo dobre
777	Preferuję przejazd ulicą Kielczowską.
778	Jestem za wariantem nr 2
779	Zawidowie przy silnie rozbudowujących się osiedlach wzdłuż wałów bardzo potrzebuje lepszego skomunikowania z miastem. Dlatego trasa W2 jest zdecydowanie lepsza , pozwoli rozładować ruch na Kielczewskiej.
780	Przez Kielczowska. Kielczow potrzebuje pomocy w połączeniu z miastem
781	Kielczów
782	Wariant czerwony, wg mnie jest lepszy. Stare Psie Pole lepiej zostawić takie jakie jest.
783	Uważam je jako dobrą propozycję, zwłaszcza wariant 2
784	Krok w dobrą stronę. Trasa W1 wydaje się być mniej uciążliwa w realizacji
785	W2 jest według mnie lepszym wariantem, Kielczowska jest główną ulicą, gdzie jest szkoła, przedszkola, galeria itp. na pewno bardziej by odciążyla ruch i służyła większej liczbie pasażerów niż trasa W1.
786	Opcją 1 lepsza ale musi być też obwodnica Kielczowa zrobiona,bo rondo



	psiego pola zostanie dardzo obciążone
787	Dzień dobry, jestem zaolenniczką wariantu 2- czyli trasy przez historyczną część psiego pola.
788	Tak naprawdę jakakolwiek Linia tramwajowa będzie dobra na Psim Polu. Jednak wariant pierwszy jest wygodny także dla mieszkańców Kiełczowa - ogromnej miejscowości, która jest domem także dla wielu Wrocławian
789	Zupełnie niepotrzebny koszt. Przy tak wąskich ulicach, spowoduje to większe korki i ryzyko wypadków.
790	Wariant drugi.
791	Wariant 2
792	W2 ze względu na położenie sklepów głównie przy ul. Kiełczowskiej
793	W2
794	Tylko wariant w2 ma sens
795	Wariant w2
796	Kowalska
797	Jestem za aby tramwaj powstał. W1 najlepsza opcja
798	W2
799	W2
800	Jestem za warianten 2
801	Mieszkam w Kiełczowie więc wariant pierwszy jest dla mnie lepszy.
802	Bardziej odpowiada mi opcja 1. Na trasie opcji 2 jest bardzo duży ruch samochodów dostawczych i ciężarowych, dodanie tramwaju spowodowało by powiększenie i tak dużych korków w godzinach szczytu w Kiełczowie.
803	Jest ok
804	Obawiam się, że obie trasy mogą mieć negatywny wpływ na płynność ruchu przy zapchanym skrzyżowaniu na Wrocławskiej, przy cmentarzu kiełczowskim.



805	Trasa przez ul. Kielczowską nie ma sensu. Od psiego pola do osiedla kielczowskiego jest wąski pas jezdni, tramwaje nie miały by pasa tylko dla siebie, w tej chwili droga już się korkuje. Większy sens ma droga przez Litewską z przedłużeniem do Cmentarza na Kielczowskiej.
806	Podoba mi się wariant 2 z pętlą przy Cmentarzu Kielczowskim
807	Super pomysł
808	Wariant 1
809	Trasa nr 2 bardzo by się przydała
810	Sprawniejszy dojazd dzieci do szkoły i do pracy.
811	Wariant numer 1 jest najlepszą opcją ponieważ ta linia nie będzie przechodzić przez rynek psiego pola który jest zakorkowany w godzinach szczytu Mieszkaniec Psiego pola
812	Ok
813	Wariant 1
814	Bardzo dobre rozwiązanie, zwłaszcza opcja nr W2
815	Lepszy przebieg trasy to W2. Będzie przejeżdżał przez centrum osiedla, a nie na obrzeżach. Pętla powinna być koło cmentarza. Osobny korytarz dla tramwaju, a nie współdzielony z pojazdami.
816	Krzywoustego
817	Wariant w2 jest wg mnie lepszy bo prowadzi przez kluczowe miejsca na Psim Polu z których do wszystkich obecnych pętli jest łatwiej się dostać i zapewni dojazd do cmentarza który dla wielu osób jest miejscem często odwiedzanym
818	Trasa W2 obsłuży więcej osób
819	Wariant - 1 . Ponieważ jest centralna ulica Kielczowska , dużo ludzi tam mieszkają.
820	Zdecydowanie jestem za propozycja trasy drugiej, którą prowadzi przez ul. Kielczowska aż do cmentarza.



821	Opcja przez kielczowska jest lepsza
822	Zdecydowanie preferowałbym wariant W2 jako dojeżdżający do cmentarza kielczowskiego który jest w bezpośrednim sąsiedztwie mojego osiedla w wilczycach.
823	Uważam wariant W2 za lepszy
824	W2
825	Kielczowska
826	W1
827	Tramwaj nie jest potrzebny, tylko W1
828	Wybieram wariant W2
829	Trasa nr 2 jest zdecydowanie korzystniejsza ponieważ idzie wzdłuż usług i zachęci pasażerów do korzystania z niej kosztem samochodu
830	Wariant drugi jest prostszy i szybszy i odciąży również mieszkańców Kielczowa i innych okolicznych miejscowości.
831	Moim zdaniem Najlepszym wariantem jest w 2 .
832	Stanowczo jest to jeden z najlepszych pomysłów
833	Makowa Kielczów
834	Wariant 2 przez ul.Kielczowska
835	Wariant 1 będzie korzystniejszy, ponieważ pozwoli ograniczyć ruch i hałas w okolicach rynku Psie pole oraz ronda. obecne rozwiązanie z dużą ilością autobusów jest uciążliwe i powoduje duże korki na rondzie, tramwaj tę sytuację pogorszy, nawet, jeśli kilka linii zastąpi, bo będzie konieczność wprowadzenia sygnalizacji świetlnej na rondzie.
836	Słaba trasa
837	Znacznie ułatwi to dojazd mieszkańcom i psiego pola jak o okolicznych miejscowości od strony psiego pola
838	Rozsądniejsza wydaje się trasa W2 ze względu na lokalizację różnych obiektów przy ulicy Kielczowskiej (sklepy, punkty usługowe). Taka trasa zachęci więcej osób do transportu tramwajem, gdzie przy okazji będą



	mogli podejść do sklepu. Obawiam się jednak, że budowa w tym wariancie jest dużo większym wyzwaniem niż przy W1 i potrwa ona znacznie dłużej, a czekam już na ten tramwaj 30 lat ;). Natomiast jeśli miałbym wybrać to zdecydowanie W2.
839	Według mnie trasy są bardzo ok.
840	zdecydowanie popieram wariant 1 szkoda byłoby psuć wyremontowany rynek + dodatkowo dochodzi duży hałas
841	Kiełczowska
842	Wykluczone żeby tramwaj jechał przez małomiasteczkowy rynek Psiego Pola. Po co tramwaj ? Żeby korki na wjeździe do miasta koło Korony były jeszcze większe!? Ktoś w UMW wierzy, że ludzie dojeżdżający spod Wrocławia nagle porzucą samochody i przesiadą się na tramwaj?
843	Jestem za zwłaszcza przystanek na cmentarzu pozwoli Kiełczowianom przesiąść się z samochodów na tramwaj.
844	W1 Królewska
845	W2
846	Wariant drugi, który prowadzi wzdłuż ul. Bolesława Krzywoustego, czyli przez centrum historycznego Psiego Pola, następnie przez Rondo Lotników Polskich i dalej ul. Kiełczowską do wysokości Cmentarza Kiełczowskiego jest moim zdaniem najlepszy. Daje możliwość szybkiego dotarcia do Wrocławia osobom z samego Psiego Pola jak i z okolicznych miejscowości.
847	W2
848	Wariant W2 wydaje mi się lepszy, ale jego wprowadzanie spowoduje chwilowe pogorszenie.
849	Moim zdaniem tramwaj powinien jechać trasą przez ul. Kiełczowską (wariant 2). Jest to rozwiązanie bardziej realne do szybkiej realizacji,



	ponieważ wymaga mniej kosztownych i skomplikowanych prac inżynierskich niż wariant 1. Dzięki temu mieszkańcy Psim Pola mogliby szybciej zyskać dostęp do komunikacji szynowej, co realnie poprawiłoby codzienny dojazd do centrum. Trasa przez Kiełczowską przebiega przez obszary, które dynamicznie się rozwijają – powstają tam nowe osiedla i zabudowa mieszkaniowa, więc potrzeba sprawnego transportu publicznego będzie tam tylko rosnąć. Ponadto linia tramwajowa w tym wariantcie mogłaby być bazą do przyszłej rozbudowy w kierunku północno-wschodnich osiedli. Lepsza dostępność, niższe koszty i szybsza realizacja to główne atuty tej trasy
850	W2 najlepszy wariant
851	Uważam, że wariant drugi będzie korzystniejszy zarówno dla osób zamieszkujących Psie Pole jak i dojeżdżających
852	W2
853	Czy tramwaj W2 będzie prowadzony ulica czy będzie miał oddzielny pas?
854	Drugi wariant jest korzystniejszy do rozwoju tej części miasta, tramwaj powinien przecinać rondo Lotników Polskich ze względu na punkt przesiadkowy.
855	Wariant 1 przez Litewską jest wygodniejszy dla mnie, ale nie jest to znaczna różnica. Jeżeli chodzi o dobór tras poza obrębem samego Psiego Pola, jedną z pożądanych dla mnie opcji byłoby przysposobienie linii 24. Niestety, nie jestem pewna jak będzie wyglądało połączenie z drugą stroną Ołbina, być może połowa trasy mogłaby być oparta na linii 7. Znajome mi osoby są zainteresowane połączeniem z pl. Jana Pawła II, jednak wydaje się to trudniejsze bez znacznego nakładania się z linią 15.



856	Wariant 2 jest lepszy, ponieważ przebiega przez centrum Psiego Pola i więcej osób mogłoby skorzystać z tramwaju.
857	Przez Psie Pole , Rondo Lotników Kiełczowską , W2
858	Mieszkam przy Kiełczowskiej i koniecznie chcę aby linia tramwajową biegła przez rondo i do kiełczowską do cmentarza
859	Wariant 2
860	Uważam, że lepszym wariantem jest W2, prowadzący przez centrum osiedla i obsługujący istniejące już ciągi komunikacyjne. Pozwala także na utrzymanie funkcji węzła przesiadkowego przystanku Psie Pole (Rondo Lotników Polskich), gdzie zjeżdżają się autobusy z pobliskich osiedli i miejscowości (szczególnie 147, 934, 936 kończące na Mulickiej). Wariant W1 w mniejszym stopniu pozwala na odciążenie istniejącej komunikacji autobusowej. Aby w pełni wykorzystać potencjał trasy tramwajowej na Psie Pole, w mojej opinii należy w późniejszym etapie dobudować także łącznik wzdłuż al. Kochanowskiego między mostem Szczytnickim a Kwidzyńską/Toruńską. Wówczas istnieje możliwość odciążenia ciągu Psie Pole - Plac Grunwaldzki, po którym obecnie w szczycie kursuje do 20 autobusów w godzinie. Ponadto tramwaj jadący przez plac Grunwaldzki dotrze do centrum szybciej – wg obecnych rozkładów tramwaj przez plac Grunwaldzki dotrze do Galerii Dominikańskiej o 2-3 minuty szybciej niż przez plac Bema trasą linii 11. Taka trasa rozwiąże też problem nadpodaży miejsc w rejonie Wielkiej Wyspy, wynikający z układu sieci tramwajowej. Na przykład przekierowanie linii 12 i 13 przez Kochanowskiego do Psiego Pola pozwoli na odciążenie trasy w ciągu al. Różyckiego (20 tram/h w szczycie), utworzy dogodne i mocne połączenie z zachodem miasta (tramwaj co 6 minut z Legnickiej na Psie Pole) i pozwoli na zdjęcie z ulic Psiego Pola większej liczby autobusów (choćby 131, którego rolę przejmie w całości



	przejęłyby tramwaje). Przy dostępnych 4 liniach tramwajowych siatka połączeń może zostać zreformowana tak, by przy założeniu przesiadek w głąb osiedli w rejonie Ronda Lotników Polskich przynieść naprawdę duże oszczędności w liczbie autobusów (możliwa likwidacja 121, 131, skrócenie 111, 904, 911, 914, 921, 924, zmiany na D i N), co realnie przełoży się na zmiany, i to być może wprowadzone mniejszym kosztem niż po prostu dołożenie dodatkowych dwóch linii tramwajowych przy utrzymaniu obecnej siatki autobusowej, co może okazać się konieczne ze względu na obsługę innych potoków.
861	W1
862	Wolę W2
863	Moim zdaniem wariant prowadzący przez centrum psiego pola jest korzystniejszy, bo będzie zbierał więcej pasażerów już od razu do tramwaju, a nie będą oni musieli się przesiadać z autobusów, które przecież staną w korkach przy rondzie lotników polskich.
864	Lepszy wariant to ten jadący przez centrum, rondo lotników. Moim zdaniem bardziej zachęci do korzystania, niż przesiadki z autobusu. Poza wariantami do wyboru, najlepiej wypadłoby połączenie na plac grunwaldzki... To jest bardzo duży węzeł przesiadkowy i umożliwiłby dojazd w każde miejsce bardzo szybko.
865	Wolę opcję przez centrum Psiego Pola, co pozwoli na zbieranie większej liczby pasażerów i jednocześnie nie naruszy dotychczasowych miejsc na spacerowanie.
866	Wybieram wariant nr 2. Przez stare Psie Pole.
867	Kiełczów
868	Wariant 1 lepszy
869	W2.
870	Wybieram wariant nr 2 Jest dla mnie bardziej interesujący komunikacyjnie.



871	W1
872	Popieram trasę W1
873	W moim odczuciu lepszy będzie wariant prowadzący ulicą Kiełczowską. Bloki tam są wyższe, są bliżej trasy niż domki przy Litewskiej, więcej osób mogłoby się przesiąść na bliższe przystanki. W wariantcie pierwszym przy trasie powstaną maksymalnie dwupiętrowe bloki, a mieszkańcy starszych, wyższych zrezygnują z dojazdu tramwajem. Dodatkowo być może część osób pracujących w zakładach przy Kiełczowskiej, w galeriach mogłaby dojeżdżać do pracy. Wariant drugi przebiega też bliżej dworca i istniejącego tam park & ride. Pętla przy cmentarzu jest również korzystna i pomoże przy zwiększonym ruchu na Wszystkich Świętych.
874	W2 jest najlepsza
875	opcja 2
876	Preferuję wariant W2 (przez ulicę Kiełczowską). Ulica ta już dziś jest ruchliwa, posiada zdecydowaną większość lokali usługowych oraz fabryki, których pracownicy generują tłum na obecnych liniach autobusowych.
877	W1 ale po co tramwaj!?
878	Trasa tramwajowa z Psiego Pola powinna być zbudowana w korytarzu W1, przy czym zakończona w obu proponowanych wariantach, zarówno z pętlą przy Cmentarzu Kiełczowskim, jak i odgięciem w kierunku ul. Kurlandzkiej i Szewczenki. Należy zlecić zaprojektowanie w taki sposób, aby podróż z okolicy obecnej pętli LITEWSKA do ścisłego centrum nie przekroczyła 30 minut. Jest to czas realny do osiągnięcia pod warunkiem zastosowania długich, wydzielonych odległości międzyprzystankowych bez zbędnych ingerencji w poziomie torowiska, lewoskręty dopuszczone tylko na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, odcinkowe podwyższenia prędkości tramwajów, drogi zbiorcze w celu unikania częstych wjazdów na posesje prywatne,



	zminimalizowanie ostrych łuków, montaż zwrotnic o podwyższonej prędkości najazdu. Niezbędne jest zapewnienie detekcji tramwajów dla pokonywania sygnalizacji świetlnych bez zbędnego zatrzymania, co pozwoli na utrzymanie wysokiej prędkości handlowej.
879	Uważam że trasa powinna przebiegać wariantem W2.
880	Wariant 2, przez Kielczowską
881	Według mnie powinna zostać wybrana trasa W2 (Kielczowska). Jest tam więcej miejsc z lokalami użytkowymi co oznacza że rozładuje ruch w najbardziej zatłoczonych miejscach. Wydaje się też lepiej przygotowana pod taką inwestycje
882	W2 Kielczowska. Na tej trasie jest dużo miejsc usługowych (sklepy, zakłady pracy) do których istnieje potrzeba dojazdu. Z tej trasy skorzystałyby mieszkańcy Kielczowa. Z tej trasy skorzystaliby mieszkańcy Zakrzowa przesiadając się z autobusu w centrum Psiego Pola.
883	Żadna z wersji tras nie da tego, na co czeka Psie Pole, czyli odciążenia od ruchu generowanego przez rozbudowujące się tereny podmiejskie. Z udostępnionej dokumentacji wynika, że projektanci i wybierający wersje trasy nie poznali rzeczywistych realiów osiedla. Proponowanie trasy przez zabytkowe stare Psie Pole po ulicy Krzywoustego z bardzo ostrymi zakrętami i wąską Kielczowską jest absurdem. To też lekceważenie mieszkających tu rodzin, których bezpieczeństwo i narażenie na dodatkowy hałas nie zostało potraktowane poważnie. Dokładanie kolejnego środka transportu do już przeciążonej trasy przez Widawę i ul. Krzywoustego zwiększy tylko problemy z przepustowością i nie pozwoli uzyskać podstawowego celu - szybkiego i przez to konkurencyjnego dla samochodów przemieszczenie się w rejony, które obecnie wymagają wielu przesiadek.



	Wydanie bardzo dużych środków z budżetu miasta na realizację idei tramwaju dla samej idei to rażąca niegospodarność. Powinno przecież chodzić o to, by maksymalnie zoptymalizować wykorzystanie tej formy komunikacji i realnie poprawić, a nie pogorszyć warunki życia ludzi. W sytuacji dynamicznej rozbudowy wszystkich osiedli północnych już borykających się z trudnościami komunikacyjnymi oraz przy uwzględnieniu dużego ruchu z terenów tuż przy granicy miasta konieczne jest merytoryczne, odpowiedzialne i dalekowzroczne zmierzenie się z tematem. W studium korytarzowym pojawiały się koncepcje z nowym mostem nad Widawą (np. przedłużenie trasy od strony Kowal, Strachocina) i takiego typu rozwiązania są krokiem w stronę rzeczywistego udrożnienia dla różnych osiedli oraz poprawienia szybkości i komfortu przejazdu, co rzeczywiście pozwoliłoby ograniczyć ruch samochodowy.
884	Ten formularz nie spełnia zadań konsultacji skoro tylko zbiera opinie na dwa pytania, a nie ma miejsca na wolne wnioski. Dodatkowo dokładne plany były możliwe do wglądu tylko na spotkaniu. Zakładam, że skoro można było je wydrukować, to można było je również umieścić na stronie internetowej zwiększając dostępność. Studium korytarzowe również nie podaje informacji o czasach przejazdu między przystankami, tylko ogólny średni czas podróży. A to jest kluczowa informacja w kontekście wyboru tych dwóch wariantów 1. Czy w planach jest utworzenie przejazdu rowerowego przez ulicę Kwidzyńską, a może nawet dalej utworzenie ścieżki rowerowej/CPRu do Mostów Jagiellońskich. W studium z 2018 roku, jest planowana rowerostrada, wzdłuż ulicy Kochanowskiego, gdzie ta ścieżka byłaby przydatna. Dodatkowo mapy ciepła z serwisu Strava oraz obserwacje okiem nieuzbrojonym pokazują, że kierujący rowerami jeżdżą nimi i po



	wschodniej i po zachodniej stronie Mostów Jagiellońskich. 2.Dodatkowo uważam, że w analizach zabrakło wariantów prowadzonych przez ulicę Kochanowskiego. Rozumiem, że okoliczni mieszkańcy nie chcą tramwajów, bo powstałyby one kosztem chodnika, na którym oni nielegalnie parkują samochody, ale nie oznacza to, że tramwaj ma tamtędy nie jeździć.
885	Tylko wariant 2 przez Rondo Lotników ma sens, tutaj jest ciąg komunikacyjny i możliwości przesiadek, bliskość do centrów handlowych, wariant 1 ingeruje w tereny zielone nad Widawą i nie współgra z komunikacją autobusową
886	Tylko wariant 2 przez Rondo Lotników ma sens, tutaj jest ciąg komunikacyjny i możliwości przesiadek, bliskość do centrów handlowych, wariant 1 ingeruje w tereny zielone nad Widawą i nie współgra z komunikacją autobusową
887	Trasa przez Rondo Lotników jest optymalna, nie ma potrzeby tramwajów blisko Widawy, to za duża ingerencja w tereny zielone niech to zostanie strefa zielona dzielnicy
888	Jestem rozczarowana podanymi wariantami, gdyż żaden z proponowanych wariantów przebiegu trasy nie rozwiązuje problemów Psiego Pola, które widzę. Problemem jest brak alternatywnych dróg dojazdu na Psie Pole, jak przez ul. B. Krzywoustego, a następnie Mosty Krzywoustego. Spore natężenie ruchu w tym miejscu powoduje, że jest to wąskie gardło, a po budowie al. Północnej będzie jeszcze gorzej. Wszelkie problemy komunikacyjne (wypadki, stłuczki, protesty itp.) na moście lub głównej arterii odcinają Psie Pole od reszty miasta. Podobnym miejscem jest Rondo Lotników Polskich, dlatego wariant przebiegający w ciągu ul. Dywizjonu 303 wydaje mi się bardziej sensowny.
889	Wariant W2 (przez ul. Kiełczowską) – wydaje się najbardziej praktyczny i opłacalny, ponieważ:



	1. W2 prowadzi przez najważniejsze punkty usługowe osiedla (Fama, banki, galerie handlowe, nowo powstały Vendo Park itd.) – to naturalne i praktyczne, że w takich miejscach powinien zatrzymywać się tramwaj, zwłaszcza, gdy chcemy ograniczyć ilość aut. 2. Na W2 korzystałoby z tramwaju więcej mieszkańców – największe potoki pasażerskie w szczycie są i zawsze będą na rondzie Lotników Polskich (przystanek 3.2). Pomimo tego, że najwięcej osób zamieszka w perspektywie 2050 przy przystankach 4.1 i 4.2, to lokalizacja przystanku przy rondzie Lotników Polskich wciąż daje łatwą możliwość dojścia tam z innych przystanków. 3. Okolice ryneczku Psiego Pola i ul. Kielczowskiej zawsze były i będą bardziej hałasiliwe i pełne ludzi w porównaniu do innych części osiedla, bo tutaj dużo się dzieje. Dlatego naturalniej i praktyczniej byłoby zachować ten stan i poprowadzić tramwaj tą trasą. W1 prowadzi przez ul. Litewską, która teraz jest spokojniejszą częścią osiedla - dlaczego zakłukać ten stan i tworzyć kolejną część osiedla gdzie jest hałas (teraz Litewska to ukojenie, jak wchodzi się z ul. Szewczenki czy Kielczowskiej). 4. Na W2 jest mniej kolizji z zielenią. Przy ul. Litewskiej jest sporo starodrzewia, poza tym w 2023-2024 posadzono sporo nowych drzew, zwłaszcza w kierunku ul. Żmudzkiej. Z rysunków wynika, że starodrzewie i nowo posadzone drzewa byłyby do wycięcia, gdyby tramwaj prowadził przez wariant W1.
890	Preferowany wariant W2
891	preferuje wariant W2 (przez ulice Kielczowska)
892	Jestem za drugim wariantem. Prowadzi trasą, gdzie większe zagęszczenie mieszkańców
893	Trasa W1- warto szanować tradycję i urok kamieniczek w ryneczku, dopiero co miasto zrobiło tam deptak, a teraz - bach!!!- tramwaj. Te kamieniczki mają drewniane stropy. Może Pan Sutryk zechce zamienić Sępolno na mieszkanie w kamieniczce z tramwajem pod oknem



894	Trasa W2 wydaje się lepsza
895	Warianty W1 i W2 są zupełnie nieakceptowalne, ponieważ w żaden sposób nie pozwolą na sensowne zastąpienie autobusów ani do centrum, ani też do pl. Grunwaldzkiego. Potrzebna jest budowa torów w al. Kochanowskiego albo zupełnie nowym śladem, który był rozpatrywany w pierwotnym studium korytarzowym (do Stadionu Olimpijskiego).
896	1) Uważam, że dodanie alternatywnej drogi wyjazdu komunikacją publiczną z osiedla jest absolutną koniecznością, w szczególności mając na uwadze dalszą rozbudowę osiedla Psie-Pole Zawidawie o kolejne budynki wielorodzinne m.in. przy ul. Dywizjony 303, Żmudzkiej, Kurlandzkiej itp. 2) Oba warianty mają swoje wady i zalety. W1 wydaje się technicznie AKTUALNIE dużo łatwiejszy w realizacji. Natomiast jego proponowana trasa spowoduje, że obsługiwać będzie tylko i wyłącznie pasażerów chcących wyjechać z osiedla do centrum miasta, i z powrotem. Zaletą jest również to, że ten wariant ma możliwość stworzenia od razu najlepszej oferty transportowej dla przyszłych mieszkańców osiedli wzdłuż ul. Dywizjonu 303 i Żmudzkiej. Przed wszystkim tych, które będą realizowane wg. aktualnego mpzp już po wybudowaniu linii tramwajowej. Z kolei W2 daje szansę, że będzie również stanowić alternatywę dojazdu na Psie Pole dla wielu innych grup użytkowników, oraz nie tylko w prostej relacji osiedle-centrum, centrum-osiedle dla m.in. pracowników zakładów położonych przy ul. Bierutowskiej, uczniów LZN oraz użytkowników placówek edukacyjnych przy Kiełczowskiej i Inflanckiej



	(szkoła podstawowa, przedszkola i żłobki), placówek kulturalnych (Fama) itp. Wg. wyników studium, wariant W2 również przyczyni się do spadku największej liczby aut wjeżdżających do centrum miasta. 3) Natomiast największą wadę całego procesu planistycznego dostrzegam w braku przeanalizowania wariantu linii tramwajowej prowadzonej wzdłuż al. Kochanowskiego. Moim zdaniem wpięcie planowanej linii w punkt przesiadkowy na Rondzie Regana byłby bardziej korzystny niż doprowadzenia linii do Galerii Dominikańskiej. Nawet przy wyższych kosztach inwestycji (kwestia przeprawy przez Odrę w okolicy mostów Jagiellońskich), sprawia on wrażenia szybszego połączenia z Placem Grunwaldzkim i Galerią Dominikańską.
897	Wariant W2 zdecydowanie gorszy od wariantu W1, który także jest zły. Trudno zrozumieć, dlaczego miasto nie chce rozwiązać problemów komunikacyjnych Psiego Pola nawet po przeprowadzeniu badań ruchu, z których jasno wynika, jak wielki ruch wpada od strony podwrocławskiego „obwarzanka”. Studium korytarzowe najwyraźniej nie uwzględniało tych badań, więc w takiej sytuacji ten etap, na który weszła koncepcja trasy tramwajowej, jest ewidentnym falstartem. Pojawia się też dużo pytań: Jak w ogóle było możliwe rozważanie puszczenia trasy tramwajowej w ciasnej zabudowie i przez obszar ochrony zabytków? Czy ktoś spróbował wyobrazić sobie życie w tym miejscu z dodatkowym hałaśliwym utrudnieniem blokującym dodatkowo już trudny ruch po ul. Kiełczowskiej i to z brakiem zieleni izolacyjnej? Dlaczego w ogóle ten wariant został wstępnie wybrany, jeśli oznacza dramatyczne pogorszenie warunków życia dla tysięcy osób? Chyba tylko jako kolejny element do



obszernej kolekcji decyzji wrogich dla mieszkających tu ludzi.

Dlaczego zamiast szansy na poprawę skomunikowania obszarów, skąd dociera najwięcej korkujących miasto samochodów, ma powstać trasa powielająca tylko już istniejące połączenia?

Dlaczego temat nie jest opracowywany we współpracy z gminą Długołęka, dzięki czemu byłaby większa szansa na sfinansowanie (może z udziałem także środków UE) rozwiązań na miarę realnych potrzeb i przyszłego rozwoju – np. nowego mostu nad Widawą w części pozwalającej na skomunikowanie Kiełczowa z Wrocławiem bez korkowania Psiego Pola? Taka linia tramwajowa połączona z ścieżką rowerową i trasą dla pieszych byłaby faktycznie atrakcyjną alternatywą do wsiadania w blokujące i zanieczyszczające miasto samochody. Tak potrzebną szybką obwodnicą torową.

Podsumowując: ten tramwajowy falstart należy zracjonalizować – oprzeć na stanie faktycznym wynikającym z potrzeb komunikacyjnych północy i wschodu Wrocławia oraz osiedli podwrocławskich i nie zamykać oczu na możliwości realnego rozwiązania ogromnego problemu komunikacyjnego na tym terenie, który będzie tylko narastał.

Równolegle można wykonać bardzo wiele zupełnie bezinwestycyjnych działań, które skutkowałyby znaczącą poprawą już funkcjonującej komunikacji zbiorowej. Np. przez lepsze rozplanowanie rozkładów jazdy („stada” autobusów w tym samym kierunku i czasie), zracjonalizowanie połączeń np. przez zsynchronizowaniem autobusu krążącego po osiedlu z połączeniami PKP i Kolei Dolnośląskich (autobus 147 zamiast przeczekiwać zaparkowany, by wykonać zaplanowane kursy na Kłokoczyce, mógłby dodatkowo wykonywać taką funkcję, bo trudny dostęp do stacji zniechęca do korzystania z doskonałego rozwiązania, jakim jest linia kolejowa w kierunku centrum oraz gmin poza Wrocławiem). Można poprawić wiele, jeśli się chce. Z tym właśnie jest największy problem w naszym mieście.



898	Jestem zwolennikiem trasy W2 przez ul Kielczowska, ponieważ ulice te i tak są już głośnie przez auta i autobusy. Poza tym są w stanie zabrać więcej ludzi i trasa ta wydaje się być naturalna. Wariant W1 przez ul Litewska będzie niszczył spokój i zielen w tej części dzielnicy. Jako mieszkaniec Psiego Pola nie życzę sobie takiej trasy - niech ta dzielnica zachowa spokój i miejsce na spacer.
-----	--

Opinie — pytanie nr 2

Zachowano pisownię oryginalną.

Pytanie 2: **Jaka jest Twoja opinia na temat lokalizacji przystanków i pętli tramwajowej na Psim Polu?**

L.p.	Opinia
1	Lokalizacja przystanków jest optymalna.
2	Powinny być zlokalizowane blisko centrum (ryнку), aby osoby mieszkające w okolicy miały dobre dojście na przystanki
3	Pętla powinna być w dwóch miejscach: przy cmentarzu Kielczowskim (w formie jak na pętli Gaj) oraz na ulicy Żmudzkiej w tradycyjnej formie. Osobiście bym rekomendował tworzenie przystanków w tych samym miejscach, co są obecnie (wariant W2). W przypadku wariantu W1 to przystanki w ciągu ul. dywizjonu 303 powinny być na wysokości osiedla rycerskiego oraz osiedla zielna (między etapem I i III).
4	Wystarczy puścić więcej autobusów
5	Są ok
6	Chcę tramwaju
7	Dużo przystanków, pętla na Litewskiej
8	Przydałby się jeszcze jeden przystanek, wydają się być zbyt odległe od siebie w obu wariantach. Szczególnie między rondem i Kielczowską dystans jest zbyt duży.
9	Którędy będą biegły przystanki wzdłuż ulicy Krzywoustego? Pasem



	zieleni między jezdnią czy wzdłuż ciągu chodnikowego i drogi rowerowej? W jakiej odległości będą przystanki od siebie i czy nie będzie to wpływało na likwidację linii autobusowych 121 i 131
10	Ok
11	Pętla przy cmentarzu, jest tam przedszkole, dzieci się bawią na placu zabaw i jeszcze tramwaje przejeżdżające są tam potrzebne do generowania hałasu. Psie pole to cicha dzielnica i uważam tramwaj za zbędną inwestycję. Autobus ma bus pas do skrzyżowania z Brucknera w 10 min od blaszaka do korony można się dostać w godzinach szczytu. Budowa to wydanie pieniędzy w błoto.
12	Jestem za pętlą na Psim Polu. Im bliżej Kurlandzkiej i Nowogrodzkiej tym lepiej :)
13	Pętla jest mi obojętne a przystanek to na zbiegu ulic Mazepy z Gorlicką by mnie interesował, nie wiem czy gdzieś jest sugerowana lokalizacja?
14	Myślę, że najważniejsze przystanki to te przy C.H korona i przy pętli na litewskiej bo tam jest przeważnie najwięcej pasażerów. Ogólnie rozkład przystanków na projekcie uważam za dobry.
15	Przystanki przy opcji W2 są w dobrym miejscu.
16	Wariant 1 = przystanki super!
17	Pętla przy ulicy Żmudzkiej
18	Zależałoby mi na przystanku tramwajowym w okolicy ulicy zmudzkiej i nowogrodzkiej
19	tjp
20	Jeśli chodzi o trasę W2 to większość przystanków pokrywa się z tymi, które już istnieją. To duże ułatwienie. Nie generuje dodatkowych kosztów.
21	Bez zdanai
22	Pętla przy cmentarzu kielczowskim to bardzo dobry pomysł.
23	Ok



24	Sens ma tylko W1, linia tramwajowa wzdłuż Kielczowskiej i pętla przy cmentarzu.
25	Pętla przy cmentarzu kielczowskim.
26	Brak, nie mam zdania bo uważam to za głupi pomysł
27	Przystanki powinny być w takim miejscu, aby nie kolidowały z przejeżdżającymi samochodami
28	Tramwaj wariantem Dywizjonu 303 daje lepsze możliwości integracyjne oraz komunikacyjne. Przede wszystkim obejmie nowe części osiedlowe Psiego Pola tj. Żmudzka, Kurlandzka, Nowogródzka i nowe nie powstałe jeszcze osiedla
29	Na lini od krzywoustego do końcowej petli przy wariancie 1 powinny być co najmniej 3 przystanki aby zrekompensować oddalenie lini od osi centrum osiedla
30	Tak
31	Pętla tramwajowa przy cmentarzu Kielczowskim jest dobrym pomysłem. Ułatwi komunikację z pobliskimi miejscowościami i nie będzie wpływać negatywnie na poziom hałasu przy blokach mieszkalnych przy ulicy Żmudzkiej.
32	I live in Pawłowice, so the most important for me would be that the tram has stops that sign with bus 151, otherwise I'm stranded. However, I'd prefer it didn't go through rynek Psie Pole.
33	Pętla na Cmentarzu jest ok ale jako przedłużenie W1
34	Cmentarz jako pętla jako przedłużenie W1 przez Litewska. Nowe budowane osiedla na terenach przed Psim Polem nie mają żadnego transportu, a Kielczowska ma aż nadto autobusów które stoją w korkach. Tramwaj przez Litewska nie będzie stał w korkach.
35	Nie mam zdania
36	Kwidzyńska, Brucknera, CH Korona, Dywizjonu 303, Szewczenki, Litewska, Inflancka, Kowieńska, Żmudzka (tu pętla, to ma być tramwaj dla mieszkańców Wrocławia, którzy płacą podatki w mieście, a nie



	wyprowadzają się z niego, płacą podatki w innej gminie, ale korzystają z dobrodziejstw Wrocławia).
37	Żmudzka
38	Ulica Żmudzka wybieram trasę w 2
39	Nie mam nic do dodania.
40	W wariantcie W1 ok
41	Poza uwagami wskazanymi w pyt. 1 nie mam większych zastrzeżeń do lokalizacji przystanków i pętli.
42	Pętla powinna znajdować się przy cmentarzu.
43	Wybieram wariant nr 2, pętla przy cmentarzu kiełczowskim.
44	Według mnie na litewskiej trasa by mogła mieć pętlę
45	Są dobrze ulokowane.
46	Pętla tramwajowa powinna być zlokalizowana w najbliższej okolicy Cmentarza Kiełczowskiego. W ten sposób znajdzie się blisko granicy miasta, koło istniejących i możliwych do rozbudowy parkingów, tak aby dodatkowo zwiększyć dostępność tramwaju dla mieszkańców Kiełczowa, a także wsi położonych dalej. W każdy dzień roboczy widać jak dużo pojazdów wjeżdża do Wrocławia ul. Kiełczowską - zdecydowanie warto zachęcić ich użytkowników do pozostawienia samochodu na parkingu i przesiadki na tramwaj. Jeżeli planowane jest znaczne powiększenie powierzchni Cm. Kiełczowskiego, który ma stać się jedną z najważniejszych nekropolii Wrocławia, to będzie wiązać się z tym także wzrastający ruch ze strony osób odwiedzających groby bliskich, na co dzień ale przede wszystkim w okolicy 1 listopada. Zapewnienie możliwości dojazdu pojemnym i szybkim transportem szynowym, jak ma to miejsce dla Osobowic i Cm. Grabiszyńskiego, wydaje się więcej niż wskazane. Położenie przystanków na trasie tramwaju powinno pokrywać się z obecnym rozłożeniem przystanków autobusowych z jednym dodatkowym: naprzeciwko głównego wejścia do CH Korona. Obecnie



	ma to miejsce tylko przy jeździe w kierunku centrum miasta. Osoby jadące w kierunku Psiego Pola zmuszone są do korzystania z przystanków oddalonych o setki metrów, co jest bardzo niewygodne, zwłaszcza w przypadku osób, które podążają do nich po dokonaniu zakupów. Jeżeli tory tramwajowe będą położone po przeciwnej względem CH Korona stronie ul. Krzywoustego, korzystając z faktu, że teren CH położony jest ponad szeroką i ruchliwą ulicą (czyli: i tak konieczne będzie pokonanie różnicy wysokości), dojście do przystanku powinno być zorganizowane bezkolizyjnie z ulicą - np. w postaci kładki).
47	Te konsultacje to kpina z mieszkańców. Najpierw wybrali sobie sami 2 warianty, które im pasują i ponieważ nie chce im się zrobić losowania, to teraz nagle robią wielkie "konsultacje z mieszkańcami", aby "ciemny lud się cieszył, że mają wpływ". Obie wersje są szkodliwe dla Osiedla, zagęszczają i tak już gęsty ruch na trasie wjazdowej do centrum, jak zaczną sterować światłami (jak to robią w centrum), to korki na Psim Polu będą jeszcze większe, a już teraz są olbrzymie w godzinach szczytu, a jak się taki tramwaj zepsuje, to już nikt nie pojedzie. Zamiast tego mogliby zrobić BUSPASY w dostępnym miejscu między jezdniami, a nie kosztem jezdni (Sobieskiego, Krzywoustego, Kromera, Brucknera, Kochanowskiego), co znacznie by przyspieszyło autobusy w godzinach szczytu, a linię tramwajową mogą zrobić na Trasie Olimpijskiej i nowym mostem nad Widawą. To jest w interesie Osiedla. Ciekawe co powiedzą mieszkańcy ul. Litewskiej czy Kiełczowskiej, jak im pod tramwaj zabiorą miejsca parkingowe, a zamiast nich pod oknami będą mieli pędzące tramwaje...
48	Mieszkam ul.Poleska, nie tramwajowi przez Kiełczowską , zabierzecie miejsca parkingowe. NIE wielokrotnie NIE
49	Stanowcze nie dla tramwaju ,dla obu wariantów a już naprwno nie przez litewską.
50	Pętla jak najbardziej na końcu, da duże możliwości pociągnięcia linii



	dalej po przejęciu kielczowa. W rejonie pętli powstają nowe osiedla.
51	Krzywoustego
52	Pętla tramwajowa przy cmentarzu jest dobrą propozycją. Przystanki zlokalizowane w taki sposób aby zainteresowani nie pokonywali odległości większej niż 200-300 metrów.
53	Przystanki powinny być rozmieszczone obok istotnych obiektów. Jeżeli przystanek jest trochę mniej istotny i mniej używany powinien być na życzenie aby nie opóźniać tramwaju.
54	koniecznie przystanek przy LZN
55	cudowny pomysł
56	Wariant nr w1 jest dużo korzystniejszy, bo zakłada najszybsze dotarcie do centrum i alternatywę dla komunikacji autobusowej
57	Pętla tramwajowa powinna być przy Cmentarzu Kielczowskim
58	Pętla powinns być przy cmentarzu
59	nie interesuje mnie lokalizacja przystanków bo uważam pomysł tramwaju za głupi
60	nie mam zdania
61	Nie widzę przystanków.
62	Na trasie W1 przydałyby się jeszcze dwa przystanki, szczególnie że w tym rejonie powstaje sporo nowych osiedli. Na trasie W2 przydałby się jeszcze przystanek na skrzyżowaniu ulicy Zielnej lub Rynku Psiego Pola.
63	Są okej, poza tym, co wpisałam w odpowiedzi na pytanie 1.
64	W2
65	Pętla cmentarz Kielczowski
66	ok
67	Wreszcie altwrnatywa dla autobusow. Trasa W2 umożliwi dojazd tramwajami rowniwz oaob mieszkajacych w Kielczowie i Małych Wilczycach.



68	Moim zdaniem lokalizacja przystanków tramwajowych na Psim Polu powinna być dobrze skoordynowana z istniejącą infrastrukturą oraz potrzebami mieszkańców. Ważne jest, aby zapewnić wygodny dostęp do kluczowych punktów, takich jak osiedla mieszkaniowe, szkoły czy centra handlowe. Jeśli chodzi o pętlę tramwajową, dobrym rozwiązaniem byłoby umiejscowienie jej w pobliżu cmentarza Kiełczowskiego. Taka lokalizacja zapewniłaby lepszy dostęp do komunikacji publicznej zarówno dla osób odwiedzających cmentarz, jak i dla mieszkańców pobliskich osiedli. Dodatkowo umożliwiłaby sprawną organizację ruchu tramwajowego, bez nadmiernego ingerowania w już istniejącą zabudowę.
69	Przystanki w przypadku wariantu W1 są bardzo słabe, kończą się w nieprawidłowym miejscu. Trasa W2 kończąca się na cmentarzu kielczowskim udrożni drogi chociażby 1 listopada, zmniejszy ilość kierowców, da możliwość rozszerzenia trasy w przyszłości
70	Nie mam opinii w tej kwestii.
71	lokalizację są do przyjęcia można zastanowić się również nad połączeniem trasy wariantu 1 i wariantu 2 , mianowicie tramwaj wjeżdża na psie pole wariantem 2 i kontunuuje trasę na cmentarz kielczowski , a wraca z cmentarza kielczowskiego trasą wariantem 1 i łączy się koło mostu widawa
72	Brakuje przystanku przy alei Poprzecznej. Byłoby to dobre połączenie do przystanku kolejowego. Przystanki 1.2 i 1.3 powinny zostać przesunięte bliżej przystanku 1.1.
73	Nie mam zastrzeżeń. Podoba mi się pomysł pętli przy cmentarzu przy Kiełczowskiej. Znam kilku mieszkańców Kiełczowa i wiem, że korzystaliby z tramwaju.
74	Pętla na cmentarzu Kiełczowskiej jest ok. Dobrze byłoby zaprojektować ewentualną możliwość przedłużenia trasy w przyszłości na Zakrzow i osiedle Sobieskiego. Zostawić gdzieś przestrzeń na to żeby potem się



	nie martwić i kombinować za dużo.
75	obecny rozkład przystanków jest ok
76	git
77	Przystanek pod głównym wejściem do Korony powinien być w obie strony. Brakuje przystanku w połowie Brücknera, przystanki Zacisze i Śniadeckich powinny być na żądanie.
78	Chciałabym aby znalazł się jakiś przystanek położony możliwie najbliżej Kłokoczyc. Osiedle ma wielu mieszkańców, a widać wyraźnie, że ta liczba stale rośnie. Byłoby więc bardzo dobrze, gdybyśmy też mogli skorzystać na tym, że na Psim Polu pojawi się trasa tramwajowa.
79	Są adekwatne do przystanków autobusowych
80	Nie mam zdania.
81	Pętla na Żmudskiej
82	Nie wyobrażam sobie tramwaju w tym historycznym miejscu ryneczku psiego Pola . Nie mówiąc już o upchaniu w rondo psiego Pola tramwaju Autobusy są bardzo dobrze skomunikowane .
83	Zwiększyć liczbę przystanków.
84	Wariant 2
85	Nie mam zdania.
86	Lokalizacja przystanków jest w porządku.
87	Mieszkam na ulicy Zielnej i nie chciałabym, żeby tramwaje jeździły mi pod oknami. Dlatego wybrałam tą dzielnicę do zamieszkania, bo do tej pory był tu spokój.
88	trasa 1
89	Cmentarz Kiełczowska dobre miejsce na pętlę tramwajową.
90	Nie mam zdania
91	przystanki sa OK super by było gdyby jeszcze wydłużyć trasę



92	W porządku, możliwość dostania się szybko do centrum jest wielką zaletą
93	?
94	Nie mam zadnia
95	Tylko, żeby odbyło się bez likwidacji linii autobusowych.
96	Pętla na Kiełczowie, przy cmentarzu
97	nie mam zdania
98	Uważam, że bardzo dobrze się sprawdzą lokalizację tych przystanków w szczególności ten na Rondzie Lotników Polskich który umożliwi łatwą przesiadkę z autobusów miejskich i podmiejskich
99	Spoko
100	Ok
101	Pozytywna
102	Bardzo dobry wybór
103	spoko jest
104	Przystanek przy: Koronie, Rondzie Lotników Polskich i osobny przy LZN
105	Niezależnie od wybranego wariantu, pętla powinna znajdować się w okolicy cmentarza Kiełczowskiego, to ma największy sens. Tylko błagam, niech czołówki przyszłych tramwajów nie mają pętli "Kiełczowska - Cmentarz". Nikt na co dzień nie chce jeździć w kierunku cmentarza. Niech będzie "Psie Pole", skoro to tramwaj na Psie Pole :)
106	Nie mam zdania
107	Pętla wydaje się być zasadna przy Cmentarzu Kiełczowskim
108	Pętla i przystanki są umiejscowione bardzo dobrze
109	W obu wariantach warto by było zakończyć trasę przy cmentarzu kiełczowksim. Natomiast jeżeli jest to niemożliwe, nadal trasa W1 jest
110	jak wyżej, kompletna bzdura i bezsens wsadzania tramwaju w rondo i wąskie uliczki psiego pola, co nie spowoduje przyspieszenia transportu tylko



	wrecz przeciwnie kompeletny paraliz,
111	Cmentarz Kielczowski
112	Masakra, głupota dno. Tramwaj kompletnie niepotrzebny jest doskonała komunikacja dzięki autobusom i wystarczy!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
113	Pętla tramwajowa na nowym osiedlu wydaje się być najbardziej korzystna opcja. Jednakże ze względu na bliskość cmentarza Kielczowskiego, warto byłoby stworzyć tam jedynie przystnek, a zakończenie trasy wiadacej przez ul. dywizjonu 303 mogłoby być na terenie przy samym cmentarzu Kielczowskim.
114	Najlepsze przystanki- brak tramwaju i przystanków, żadne na trasie przez ulice Kielczowską nie będą dobre
115	Nie mam zdania
116	Zero przystanków.ani tramwaj ani przystanki ani pętla niepotrzebna!!!!
117	Przystanki w wariancie W2 są lepsza jeśli chodzi o napelnianie i przesiadki. Dla mnie najważniejsze jest aby przy pętli zaistniał duży parking Park and Ride aby umożliwić mieszkańców Wilczyc i Kileczowa przesiadanie się na transport publiczny. Dobrym przykładem optymalnych takich parkingów są piętrowe parkingi na pętlach w Warszawie. Wtedy faktycznie w okolicach Zmudzkiej, Bierutowskiej i Kielczowskiej zmniejszy się ruch samochodowy. Dodatkowo czy te wariant uwzględniają zaczęta rozbudowę cmentarza kielczowskiego ?
118	Jw. Trudno wywnioskować, gdzie mają być zlokalizowane przystanki.
119	Projekt niepoważny, warianty zaproponowane przez Osoby zapewne nie mieszkające na terenie Osiedla, nie mające żadnego pojęcia na temat problemów komunikacyjnych a zarazem związanych z infrastrukturą.
120	Są okej jednak autobusy jeżdżą bardzo przeciążone. Ciężko jest wsiąść do swojego autobusu szczególnie rano. Jest tyle chętnych.
121	Pętla powinna mieć nazwę "Psie Pole (Cmentarz P+R)" Dalej przystanki: Żmudzka, Galeria Kielczowska, Poleska, Kielczowska (LZN), Wrocław Psie Pole, Rynek Poleski, Zielna, C.H. Korona (Kowalska),



	C.H. Korona, C.H. Korona (Wrocław Sołtysowice), Wronia, Kwidzyńska.
122	Według mnie pętla powinna znajdować się na niezagospodarowanym polu pomiędzy cmentarzem na ul. Kiełczowskiej, a skrzyżowaniem ul. Kiełczowskiej z ul. Żmudzką, czyli na przeciwko obiektu sportowego „Crossgym Psie Pole” (jeśli oczywiście teren ten należy do miasta). Natomiast przystanki powinny zazębiać się z przystankami autobusowymi. Najważniejszy jest przystanek obok obiektu „Lotnicze Zakłady Naukowe”.
123	Nie mam zdania na temat przystanków bo nie chcę tramwaju na Psim Polu. NIE CHCĘ TRAMWAJU NA UL. ŻMUDZKIEJ
124	Są ok. Można też przyszłościowo rozważyć przedłużenie linii tramwajowej aż na koniec Kiełczowa, w pobliżu WOW. To byłby prawdziwy game changer dla rozładowania korków, tramwaje nie nadążałyby z przewozem pasażerów :)
125	Lokalizacja przystanków na trasie W2: wydaje się rozsądne umiejscowienie przystanków np. Kiełczowska LZN, okolice skrzyżowania ul. Kiełczowskiej/Poleskiej oraz ul. Kiełczowskiej/Żmudzkiej i oczywiście jeśli jest przewidziana pętla tramwajowa przy cmentarzu Kiełczowskim.
126	Najlepiej dla W1: koło krzyża (skrzyżowanie Litewskiej, Mazepy, Szewczenki); koło Korony, Brucknera (koło salonu VW) - kwestie przesiadkowe na Grunwald. Dla W2 - Brucknera (koło salonu VW), koło Korony, na Rynku Psiego Pola, na Kiełczowskiej na wysokości Przedszkola Chatka Małego Skrzatka/Netto, by można było szybko drogą spacerową dostać się na ulicę Gorlicką (w kierunku Zgorzeliska), koło pasażu Czerwona Torebka
127	Przystanki są zaproponowane w dobrym miejscu
128	Zaproponowane przystanki są ok
129	Pozytywna - W2



130	Jeśli byłby realizowany wariant W2, to przystanki powinny znajdować się w pobliżu sklepów i magazynów.
131	W opcji W2 wszystko jest dobrze.
132	Co do pętli to w1 też powinna być przy cmentarzu. Przystanki do przyjęcia.
133	Dobra
134	Nie mam zdania
135	Pętla z opcją Park & Ride na granicy miasta Wrocław oraz Wilczyc, vis a vis Cmentarza Kielczowskiego.
136	Jeśli jest to możliwe, to postuluję, aby również dla wariantu nr 11 pętla przewidziana była przy Cmentarzu Kielczowskim. To ogromna i ciągle rozbudowująca się nekropolia, a tramwaj znacząco ułatwiłby do niej dojazd.
137	Przystanki i pętla wydają się być w dobrych miejscach. Z jednej strony tramwaj przy cmentarzu kielczowskim to duże ułatwienie dla pierwszych Kielczowian, a z drugiej kolejne utrudnienie na bardzo niewydajnym skrzyżowaniu przy cmentarzu gdzie już powstają ogromne korki. Może park and ride rozwiązało by nieco korki w tej części miasta.
138	Jestem przeciwnikiem wariantu W1 oraz W2. W związku z tym przystanki nie powinny ogóle powstać, a powinny zostać zaproponowane dla innych wariant np W7, W8 czy w10
139	Uważam, że lokalizacja przystanków w Wariancie 1 jest dobrze przemyślana, zwłaszcza w pobliżu ulicy Zielnej, gdzie wielu mieszkańców będzie miało do nich łatwy dostęp. Ważne jest, aby przystanki były dogodnie rozmieszczone, tak aby jak najwięcej osób mogło wygodnie korzystać z tramwaju. Jeśli to możliwe, warto uwzględnić bezpieczne przejścia dla pieszych i wygodne dojścia dla osób starszych oraz niepełnosprawnych.



	Co do pętli tramwajowej, istotne jest, aby była dobrze skomunikowana z innymi środkami transportu publicznego, tak aby ułatwić przesiadki i poprawić dostępność komunikacyjną dla wszystkich mieszkańców Psiego Pola.
140	Nie mogę doszukać się informacji na ten temat.
141	To co powyżej
142	Nie jest to nikomu potrzebne, tylko spowoduje korki
143	Mógłby być to lepsze miejsca moim zdaniem takie w których nie utrudni to ruchu na drodze
144	to jest super pomysł!
145	Wariant 2 będzie dostępny dla większej ilości osób
146	brak
147	Przystanki powinny być optymalne dla powstających osiedli nad Widawą. Zagęszczenie mieszkańców w okolicy ulicy Dywizjonu 303 będzie w kolejnych latach rosło drastycznie.
148	Przystanki powinny być optymalne dla powstających osiedli nad Widawą. Zagęszczenie mieszkańców w okolicy ulicy Dywizjonu 303 będzie w kolejnych latach rosło drastycznie.
149	Brak
150	Za dużo przystanków! Jeśli będzie ich aż 12 to zapewne dojechanie tramwajem do Galerii Dominikańskiej zajmie więcej niż 40 minut, a to spowoduje, że chętnych do jazdy tramwajem nie będzie. Lepiej mieć szybszy tramwaj niż bliżej przystanek, stąd proszę rozważyć zmniejszenie ich ilości.
151	Jest rozsądna i chętnie zobaczyłbym wizualizację.
152	W wariantcie nr 2 lokalizacja jest odpowiednia.
153	Rondo lotników jest super
154	Moim zdaniem przystanek 1.3 powinien być z przejściem podziemnym



	zamiast po jezdni, co aktualnie zakłada projekt. Podejrzewam że na przejście na drugą stronę ulicy będzie się długo czekać, co spowoduje niebezpieczne sytuacje i wypadki. Pętla przy cmentarzu Kiełczowskim to bardzo dobry pomysł.
155	Zatorska
156	Najważniejsze, aby przy przystanku zlokalizowanym w pobliżu Korony powstało przejście podziemne, dzięki któremu dostałbym się w łatwy sposób do galerii. Po za tym nie mam uwag.
157	Wybieram opcję W2
158	decyduję się na opcję W2
159	Czernicka 2
160	Wariant 2
161	Opcja 2
162	Przystanki są ok. W wariancie W2.
163	Nie wiem gdzie mają być przystanki, trasy opisywane są bardzo ogólnie, schematycznie
164	W porządku.
165	Pętla tramwajowa powinna być w okolicach cmentarza kiełczowskiego.
166	Proponowane lokalizacje przystanków są dobre
167	Nie chce aby jeździł tu tramwaj ,jest nie potrzebny
168	Uważam, że będzie to sporym ułatwieniem dla osób pracujących bądź studiujących we Wrocławiu, które muszą dojeżdżać codziennie rano.
169	Nie obejmuje zatorskiej to też skupisko ludzi, którym by ułatwiło życie
170	Pętla przy cmentarzu byłaby idealna, jako konsekwentne rozwiązanie nawiązujące do tras linii 131
171	Pętla zdecydowanie powinna kończyć się przy Cmentarzu Kiełczowskim. Pozwoli to obsłużyć ruch do tego ważnego na Osiedlu punktu. W przeciwnym razie, należałoby zapewnić jakąś komunikację do



	cmentarza.
172	Jest jak najbardziej odpowiednia dla obu wariantów. Ważne by pętla była zlokalizowana jak najbliżej cmentarza kielczowskiego.
173	Przystanki nie mogą utrudniać ruchu drogowego
174	Dramatyczna, wszędzie są bloki, ciche miejsca a tu ma dojść tramwaj, zniszczyć ulice żeby budować torowisko i wieczny hałas. Przez lata budowy korki wszędzie, miasto nie ma na to pieniędzy więc dajcie sobie spokój ! Chory pomysł
175	Ludzie nie chcą tu tramwaju. Jest cisza i spokój. Po 1) miasto nie ma pieniędzy 2) zniszczy ciche osiedle 3) spotęguje korki bo tramwaje mają swoje światła 4) dobrze jest jak jest, bo jak miasto się za coś weźmie to nigdy zmiana nie jest na lepsze !
176	Jest dobra
177	Odpowiada mi
178	Nie mam zastrzeżeń co do przystanków w wariantu 2. Natomiast pętla wariantu 1, znajdująca się na środku pustego pola wydaje mi się być złym pomysłem.
179	Uważam, że przystanek 1.3 jest zbędny.
180	Odpowiadają moim potrzebą
181	przystanki wzdłuż osiedla i pętla w niedalekiej odległości od cmentarza kielczowskiego są OK
182	Są dobre
183	Uważam, że przed wjazdem na Psie Pole, przed skrzyżowaniem w tę ulicę Dywizjonu 303 powinien powstać wspólny przystanek dla tramwajów i autobusów wszystkich z wyjątkiem pospiesznego D i N, ułatwiający "miłośnikom tramwajów" przesiadkę, w tramwaj. Kolejny przystanek mógłby znajdować się w okolicach nowo budowanego osiedla Zielna i



	kolejny w okolicach Szkoły na Gorlickiej i potem kolejny w połowie ulicy Szewczenki, tak żeby zarówno mieszkańcy ulicy początku ulicy Litewskiej jak i środka mieli do niego podobna odległość. Pętla mogłaby się znajdować na tym wolnym Polu przy fitnessie w okolicy cmentarza, tam aby tramwaj nie przejeżdżał znowu przez Kielczowska i nie blokował przejazdu autobusom i samochodom. Ulica Szczewczenki jest słabo zamieszkaną i mało wykorzystana i na dużym jej odcinku znajdują się pola, uważam więc, że przejeżdżający tamtędy tramwaj nie powinien przeszkadzać mieszkańcom.
184	Przystanki w pobliżu istniejących przystanków autobusowych jak w wariencie W2, czyli za mostem za Widawą, Krzywoustego, Rondo Lotników a następnie ul.Kielczowska i pętla przy cmentarzu na Kielczowskiej.
185	Nie mam opinii na temat przystanków. Warto przy wariencie W2 połączyć je z przystankami autobusowymi
186	Zalety dobrze zaprojektowanej sieci przystanków to m.in. umożliwienie szybkiego dostępu do centrum miasta, a także zapewnienie komunikacji z ważnymi punktami usługowymi, handlowymi i edukacyjnymi. Pętla tramwajowa powinna być zlokalizowana w miejscu, które zapewnia efektywną obsługę wszystkich kierunków i umożliwia łatwą przesiadkę do innych środków transportu, takich jak autobusy czy koleje. W przypadku Psim Polu, kluczowe będzie zaplanowanie przystanków w rejonach o wysokim zagęszczeniu ludności, w pobliżu osiedli mieszkaniowych oraz punktów usługowych, takich jak szkoły, sklepy czy ośrodki zdrowia. Dobrze zaplanowana lokalizacja przystanków powinna również umożliwiać komfortowy dostęp dla osób o ograniczonej mobilności, na przykład poprzez dostosowanie przejść dla pieszych oraz odpowiednie wiaty przystankowe.



187	Za częste przystanki, gdyby były rzadziej, tramwaj jechałby szybciej
188	W odniesieniu do przystanków, ich liczba jest wystarczająca, za błąd uważałbym dodawanie kolejnych (podróż z Psiego Pola do centrum będzie dość długa, kolejne przystanki jeszcze by ją wydłużyły), Jestem zwolennikiem rezygnacji z przystanku 1.4, przystanek przy Koronie (1.3) w wystarczającym stopniu obsłuży okolicę. W przypadku wariantu W1 postulowałbym zmianę lokalizacji przystanku 1.5. Przystanek powinien zostać przesunięty na drugą stronę jezdni tzn. zamiast znajdować się na obszarze pomiędzy tzw. Obwodnicą Psiego Pola a Widawą, to po drugiej, północnej stronie obwodnicy, tuż za skrzyżowaniem torowiska. Taka lokalizacja zbliżyłaby go do zabudowy starego Psiego Pola i oszczędziłaby pasażerom konieczności przechodzenia przez ulicę. Odnośnie lokalizacji pętli to niezależnie od wariantu powinna się ona znaleźć przy Cmentarzu przy ul. Kielczowskiej. Taka lokalizacja umożliwi utworzenie punktu przesiadkowego dla mieszkańców Kielczowa i Wilczyc i ograniczenie transportu indywidualnego. Poza tym znacząco poprawia skomunikowanie cmentarza co będzie miało szczególne znaczenie w okresie Dnia Wszystkich Świętych.
189	Brak
190	Nie mam uwag.
191	Trasa prowadząca do cmentarza Kielczowskiego
192	Pętlę można gdzieś na Zakrzowie zrobić:)
193	Krzywoustego
194	W1 trasa
195	Pętlę tramwajową powinna być przy cmentarzu z Kielczowskim
196	Dobra
197	Nie mam zdania
198	Przystanki ok, pętla tylko przy Cmentarzu! Jak już robić, to robić porządnie, aby było miejsce na porządną pętlę z odpowiednio dużym parkingiem parkuj i jedź, rowerem miejskim, wiatami na rowery itp.



199	Są dobrze zlokalizowane
200	Super
201	Lokalizacja przystanków oraz pętli według wariantu trasy W2 jest akceptowalna.
202	wariant 1 jest lepszy
203	Proponuję przystanki Psie Pole - Rondo, Psie Pole, Zielna
204	Przystanki są zaprojektowane dobrze, zapewne na podstawie już istniejących przystanków, które sprawdzają się od lat
205	WADA 11: Ilość przystanków, czyli przystanki co kilka set metrów. Propozycje zakładają większą liczbę przystanków niż niektóre obecne linie autobusowe. Już przy pierwszy korytarzu który jest szkieletem propozycji które zostały da się zaobserwować ryzyko że nowe rozwiązania komunikacyjne będą bardziej czasochłonne w czasie podróży niż obecne. PYTANIE 1: Jak zwiększenie liczby przystanków (względem obecnych linii autobusowych) wpłynie na czas podróży? PYTANIE 2: Jak puszczenie linii tramwajowej wśród wielu skrzyżowań z drogami bocznymi na Brucknera wpłynie na prędkość jazdy tramwaju? Ustawianie przystanków co kilkaset metrów nie wpłynie dobrze na czas dojazdu i sprawność komunikacji. Poniżej przykład przystanków co 300 metrów. Można rozważyć by autobus który by dowoził do tramwaju zbierał ludzi stając co tyle metrów, ale nie ciężki transport szynowy, który by nabrać prędkości czy wyhamować ma trudniej. ZAŁETA: Opcja usunięcia przestanku Korona 2 - Analizy wskazują pokątnie o potrzebach mniejszej ilości przystanków. Co z tego jak w ostatecznej propozycji one przechodzą WADA 36: Przejście dla pieszych przez 3 pasmową drogę. Budowa przejścia dla pieszych w miejscu gdzie ruch się zbiera w



	popołudniowym szczycie z kierunku alei Poprzecznej (która pełni rolę obwodnicy Śródmiejskiej), dwupasmowej ulicy Krzywoustego od Kromera i dwupasmowej ulicy Brucknera od placu Grunwaldzkiego może mieć katastrofalne skutki dla płynności ruchu no i bezpieczeństwa. Dodatkowo osiedle Sołtysowice ma być dynamicznie rozbudowane i nazwano je ostatnio „drugim Jagodnem”. Więc ruch na skrzyżowaniu Brucknera-Krzywoustego jeszcze bardziej wzrośnie. WADA 38: Analizy wydają się nie uwzględniać powstania Alei Północnej. Jednocześnie wydaje się ta Aleja Północna bez znaczenia ponieważ w bliskości jej skrzyżowania przystanek oczywiście wydaje się zbyteczny
206	Kielczowska
207	nie mam zastrzeżeń
208	-
209	Powinien docierać do przystanku przy Cmentarzu Kielczowskim
210	Jest ok
211	Ok
212	Lokalizacja przystanków wydaje się sensowna, jednak w przypadku W1 całkowicie omija przystanki Psie pole i Rondo, które są ważnym miejscem przesiadkowym. Dodatkowo stracą tu mieszkańcy Osiedla sobieskiego. Chyba, że w miejscu przystanku 1.5 powstanie wspólny przystanek dla tramwaju i autobusów, kosztem np. przystanku Zielna (nż)
213	Trasa W1 jest ok
214	Nie potrzebny jest nam tramwaj na Psie Pole
215	Pętla przy Cmentarzu Kielczowskim jest najlepszym rozwiązaniem, pozwala na podróż również mieszkańcom Kielczowa
216	Brak
217	Oba warianty końcowy przystanek powinny mieć na cmentarzu



	kielczowskim
218	Wariant 2 zawierałby przystanki w centrum rynku Psiego-pola, gdzie jest największa liczba ludzi. Oprócz tego możliwość przesiadki z autobusu w tramwaj byłaby korzystna. W wariancie 1 trasa tramwaju nie sięga samego rynku, więc mniej osób mogłoby z niej skorzystać.
219	Nie chcę trmawaja z psiego Pola. Nie ma to żadnego sensu
220	Nie chcę trmawaja z psiego Pola. Nie ma to żadnego sensu
221	W porządku
222	Przystanek/pętla przy cmentarzy kielczowskim wraz z P&R pozwoli na korzystanie z tramwajów a tym samym odciążenie miasta z samochodów przyległych wiosek takich jak Kielczów, Kielczówek a nawet Śliwice czy Brzezia Łąka
223	Dobra wiadomość, ale lepiej żeby linia poszła dalej
224	Pętla za ul Zmudska wydają się spoko
225	Litewska
226	W2
227	Przystanek na wysokości Netto i stacji Orlen.
228	Tramwaj na Psim Polu powinien mieć przystanek w okolicy ronda Lotników Polskich, które jest lokalnym centrum. W tym miejscu powinien być węzeł przesiadkowy do autobusów na osiedla Kłokoczyce, Pawłowice i do autobusów linii podmiejskich. Natomiast pętla powinna zostać zlokalizowana w okolicy cmentarza, w taki sposób, aby docelowo wydłużyć tramwaj na Zakrzów.
229	Przystanki tramwajowe wykorzystujące dotychczasowe przystanki autobusowe, zlokalizowane chyba w najbardziej optymalnych miejscach będą najlepsze. Pętla im dalej tym lepiej, bo dalej dojedzie tramwaj, ale na granicy Kielczowa jest naturalne miejsce i teren, by ją zlokalizować.
230	Pętla tramwajowa przy cmentarzu komunalnym jest jak najbardziej



	pożądana i jeśli już będzie budowana linia tramwajowa na Psie Pole to warto dociągnąć tam tramwaj
231	Jestem laikiem w tej kwestii, ale wydaje mi się, że wariant 1 daje lepsze możliwości wybudowania pętli tramwajowej w odległości zapewniającej komfort mieszkańcom pobliskich osiedli. Wzdłuż Widawy jest zdecydowanie więcej przestrzeni niż wzdłuż Kiełczowskiej.
232	Bez zastrzeżeń
233	W mojej opinii przystanki trasy W2 są rozmieszczone optymalnie. Duża liczba mieszkańców będzie miała blisko do przystanku.
234	W2 jak najbardziej odpowiednie lokalizacje przystanków
235	Myślę że jest dobre rozłożenie przystanków autobusowych .
236	Dla mnie najważniejszy przystanek to rondo lotników polskich
237	Proponuję lokalizację pętli przy ulicy Żmudzkiej.
238	Bardzo pozytywna, w końcu coś dobrego dla tej części Wrocławia
239	Myślę, że trasa tramwaju powinna przebiegać jak najdalej od bloków, sądzę, że osoby, które chcą nim jeździć wolałyby iść do tego tramwaju 15-20min niż mieszkać w hałasie. Uważam, że najlepszym rozwiązaniem jest puszczenie tramwaju na tyłach ulicy Szewczenki, tam gdzie nie ma zabudowań. A pętla mogłaby się znajdować np na ulicy Szewczenki, na tym wolnym polu, na którym teraz znajduje się jakieś bliżej nieokreślone pole.
240	NIGDY nie byłam i nie będę za tramwajem na Psie Pole!!!!
241	Wariant 1 jest OK. Wariant drugi niestety za daleko, a po Kiełczowskiej i tak jeździ dużo autobusów, więc nie będzie to żadne ułatwienie dla mieszkańców, którzy mieszkają od strony Wilczyc.
242	W wariantcie W2 wydaje sie byc lepsza opcja na petle tramwajowa, gdybym byla mieszkancem Zmudzkiej (nowe osiedla) nie chcialabym miec petli bezposrednio pod oknami (W1).
243	Nie mam zdania
244	Jest OK



245	Może być
246	Uważam, że przedstawiona propozycja jest rozsądna.
247	LZN
248	nie potrzebne
249	Dobrze by było, gdyby przystanki były zlokalizowane podobnie jak obecne autobusowe, plus może jeden bliżej Inflanckiej (szkoła i przedszkole a pod drugiej stronie nowa galeria handlowa).
250	Patrząc od CH Korona proponowane przeze mnie przystanki to: okolice ul. Zielnej, Psie Pole kościół, Rondo Lotników Polskich, LZN, Poleska, Inflancka, Żmudzka i pętla przy cmentarzu Kiełczowskim
251	...wedle potrzeb.
252	Odpowiada mi wariant II
253	Pętla k cmentarza
254	Ilość przystanków nie wiem czy musi być tak duża, poza tym jest ok
255	Nie zgadzam się na tramwaj uważam że zainwestowanie w autobusy (elektryczne i wodorowe) i inwestycja w bus pasy na osiedlu wystarczą ,teraz ciche osiedle przyjazne dla dzieci i dorosłych jest dużo zieleni i to wszystko miasto chce zniszyć
256	Przystanek 1.2 powinien być bliżej skrzyżowania Przystanek 1.3 nie ma sensu z powodu braku przejścia dla pieszych w stronę korony na drugą stronę ulicy, a jego mocno zwiększy korki na drodze przelotowej Przystanek 1.5 nie obsługuje żadnych budynków, zamiast tego można by umieścić przystanek nieco dalej na wysokości ulicy Zielnej gdzie są już przystanki autobusowe (przy wariantcie W2) Przystanek 3.2 powinien być po drugiej stronie ronda, gdzie jest więcej miejsca i ewentualnie można go połączyć z małym hubem



	przesiadkowym autobusów (z Zakrzowa i południowego psiego pola) w miejscu obecnego parkingu samochodowego
257	W2
258	Pętla powinna znajdować przy cmentarzu Kiełczowskim
259	Należałoby rozważyć dodatkową linię która połączyłaby północne osiedla Psiego Pola z centrum miasta.
260	Dobrze by było aby tramwaje dojeżdżały do cmentarza komunalnego.
261	Każdy jest ok
262	Nie mam zdania
263	Biorąc pod uwagę rozbudowę Cmentarza Kiełczowskiego, rozbudowywane osiedle Małe Wilczyce oraz główną ulicę Kiełczowską łączącą wszystkie te elementy najrozsądniej byłoby zlokalizować pętlę tramwajową przy obecnej pętli autobusu linii 121. Można byłoby ewentualnie pokusić się o linie podmiejskie, które miałyby także pętlę w tym miejscu.
264	Wariant 2 nie jest możliwy do zrealizowania ze względu na zabudowę. Jak niby miałby jechać ul Kiełczowską?! Tam nie ma miejsca na szyny.
265	Nie mam opinii
266	Pozytywna. Jestem "za".
267	Nie mam uwag w tym temacie.
268	w-2
269	ok
270	Super pomysł!
271	Pętla w okolicy cmentarza powinna być zintegrowana z przystankiem autobusów podmiejskich oraz parkingiem P&R
272	Nie znalazłam informacji o lokalizacji przystanków.
273	Opinia jest bardzo dobra. Tramwaj jest jedynym środkiem transportu który pozwoli odkorkować tą część miasta i ulicę Sobieskiego bo tam spotykają się wszystkie auta jadące z tamtej strony.



274	Nie trzeba ten tramwaj!
275	Przystanki powinny być zlokalizowane w miarę blisko od istniejących przystanków autobusowych, aby ułatwić przesiadki. Np. w miejscu łączenia się Krzywoustego z Rycerską, w miejscu gdzie Farna dochodzi do wałów, w miejscu gdzie zaczyna się ulica Jankiela, tam gdzie Mazepy dochodzi do Gorlickiej, skrzyżowanie Poleskiej z Litewską koło blaszaka i pętli (też blisko do przychodni, DPS, SP nr 10 i kościoła). Od strony centrum miasta przystanki powinny być koło stacji benzynowej przy Koronie, przy skrzyżowaniu z Brucknera, przy skrzyżowaniu z Kwidzyńską.
276	Lokalizacja dla wariantu W2 jest odpowiednia dla ciągów komunikacyjnych, dostępność do przystanku jest łatwo dostępna dla całego osiedla.
277	Nie chcę tramwaju, wysoki koszt, brak parkingów, hałas, taniej autobusy i drogi
278	W2 - POWINNY BYC ZLOKALIZOWANE Z UWZGLĘDNIENIEM JUZ ISTNIEJACYCH PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH ABY UMOŻLIWIC PASAŻEROM ZMIANĘ ŚRODKA KOMUNIKACJI I DOTRACIE DO MIEJSCA ZAMIESZKANIA.
279	Poproszę pętlę aż do Cmentarza komunalnego oddział Psie pole, przystanek "Kiełczowska (Cmentarz)" https://maps.app.goo.gl/DYoCmwSkn2EXxrKH6 Dziękuję
280	Kiełczowska oraz pętla przy cmentarzu.
281	W1 super
282	Ten cały pomysł dramat, zakupcie lepiej elektryczne autobusy
283	Pętla spowoduje chaos oraz tworzenie się zbędnych korków. Ludzie zostaną bez miejsc parkingowych dla samochodów, które parkują wzdłuż ulicy gdyż deweloper nie przewidział tych miejsc parkingowych zarówno w starszych blokach mieszkalnych jak i nowo wybudowanych.



284	-
285	jest w porządku.
286	Pasuje bardzo dobrze
287	Chciałam przystanek cmentarz Kielczowska bo blisko nasze mieszkanie miasto Kielczów.
288	Dobra
289	Ok
290	Uważam, że lokalizacja pętli jest świetna, lokalizacji przystanków nigdzie nie widziałam dokładnie na planie.
291	Chciałbym aby pętla była przy ulicy żmudzkiej. Przystanki to sienna, mazepy
292	Kielczowska
293	Nr 2
294	mi nie jest potrzebny tramwaj leiej dac wiecej autobusów
295	Pętla prze cmentarzu
296	Linia w obu wariantach przebiega za blisko domów
297	-
298	-
299	OK.
300	Przystanki tramwajowe w wariancie 2 pokrywają się z przystankami trasy autobusowej, których jest sporo na Psim Polu. Nie ma potrzeby dublować trasy tramwajowej oraz autobusowej. Wariant 1 wypełni braki w komunikacji drugiej strony Psiego Pola.
301	Przystanki wydaje się sensowne, ale czy wiadomo jak uruchomienie tramwaju wpłynie na częstotliwość jazdy autobusów?
302	Przystanki bardzo dobre, pętla byłoby dobrze, gdyby była zazieleniona
303	Lokalizacja przystanków bez zastrzeżeń. Przy pętli powinien być parking typu Park & Ride aby zmniejszyć liczbę samochodów w mieście.
304	Zbyt dużo stracimy miejsca którego i tak jest niewiele na osiedlu



305	Warto zadbać o dobre skomunikowanie ze stacją kolejową
306	Lepszym wyborem wydaje się lokalizacja pętli przy cmentarzu
307	Wariant W2 ale z pętlą na cmentarzu kielczowskim.
308	Jestem przeciwna budowaniu linii tramwajowej na Psie Pole. Uważam, że spowoduje ona, że nasze życie stanie się bardziej uciążliwe poprzez wieloletnią budowę infrastruktury tramwajowej, a później z powodu przemieszczających się po dzielnicy tramwajów, mieszkając tu prawie 20lat cenię sobie to że pod moim blokiem nie jeździ tramwaj i niech tak zostanie.
309	Przystanki trasy W2 są rozmieszczone optymalnie.
310	Jest ok
311	Jest ok.
312	Pętla jest zaplanowana w genialny sposób! Brawo i gratulacje!
313	Lepiej zainwestować w autobusy elektryczne.
314	Jest jak najbardziej za linią tramwajową wariantu 1 (czerwony), zdecydowanie przeciwko wariantu 2 (niebieskiego) ponieważ ta linia przyczyniła by się do zakorkowania głównej drogi która i tak już boryka się ze wzmożonym ruchem i korkami
315	Nie chcę tramwaju na Kielczowskiej. Będzie bardzo głośno a i tak będą korki. Chcę nową drogę i autobus elektryczny.
316	Nie chcę tramwaju na Kielczowskiej pod domem. Będzie strasznie głośno. Proszę zbudować alternatywną drogę i dać autobusy elektryczne.
317	Tutaj lepsza lokalizacja jest przy trasie W2, tak jak pisałam wcześniej dojazd tramwaju do Ronda Lotników Polskich pozwala na dalsze połączenia w każdą stronę Psiego Pola.
318	Ok
319	Trasa wynosi ok 6 km a planowych jest 12 przystanków. Średnia odległość między przystankami 500 m jest w porządku, aby tramwaj mój płynnie pokonywać odległość bez konieczności zatrzymania się co



	chwila
320	Naturalnym miejscem na pętlę tramwajową, jest bezpośrednia bliskość cmentarza komunalnego przy ul. Kiełczowskiej. Alternatywą dla tej lokalizacji są tereny przy ul. Żmudzkiej, która zlokalizowana jest w niedalekiej odległości od cmentarza, a dodatkowym atutem tej lokalizacji jest zwarta zabudowa wielorodzinna (po jednej stronie ulicy Żmudzkiej, druga strona ulicy Żmudzkiej (od cmentarza) jest obecnie nie zabudowana). W obszarze tym deweloperzy realizują nieprzerwanie inwestycje w budownictwo wielorodzinne. Lokalizacja pętli w tej okolicy, zapewni również dostęp do tramwaju mieszkańcom przyległej gminy Długołęka, bez konieczności wjazdu do Wrocławia. Co do przystanków ich lokalizacja zapewne wyjdzie przy projektowaniu trasy i będzie jeszcze okoliczność do szczegółowego zajęcia stanowiska w tej sprawie. Pozdrawiam
321	Tranwajowi zdecydowane nie nie nie
322	Oba warianty mają swoje plusy, jednak W1 w końcu przysłuży się mieszkańcom Zgorzeliska, którzy mają obecnie trudniejszy dostęp do komunikacji miejskiej
323	Pętla koniecznie przy cmentarzu i w sąsiedztwie Kiełczowa, żeby przejąć tych pasażerów
324	Tramwaj nie jest potrzebny na psim polu, zainwestuje ten duże pieniądze lepiej!
325	n/a
326	Ok
327	Pętla powinna się znajdować w okolicy skrzyżowania ulicy Żmudzkiej z Szewczenki
328	OK
329	Przystanki i pętle bez uwag.
330	Uważam, że są dobrze przemyślane.



331	Brak zastrzeżeń.
332	Nie ma sensu budowanie linii tramwajowej na Psie Pole. Należy poprawić komunikację autobusową
333	Mieszkańcy psiego Pola oczekują niezawodności i szybkiego dojazdu, także tak duża ilość przystanków zdecydowanie im tego nie zapewni.
334	W ogóle nie powinno być ani przystanków ani pętli tramwajowej na psim polu. A pomysł z przystankami wiedeńskimi to już w ogóle kosmos... to dopiero zakorkuje nam osiedle. Mieszkańcy na to się nie zgadzają
335	Pętla przy cmentarzu z dużym parkingiem to idealne rozwiązanie tak i w terminach największego natężenia np 01 listopada, jak i w każdy dzień kiedy można podjechać do pętli zostawić auto i skorzystać z transportu
336	Pętla powinna znajdować się przy cmentarzu komunalnym. Znaczaco udogodnilobyby to dojazd na cmentarz. Na dzień dzisiejszy dojeaz jest mozliwy tylko 1 autobusem jadacym z pl.Grunwaldzkiego. Jeden przystanek na trasie ul.Kielczowskiej powinno sie lekko przesunac w rejon galerii handlowej, co ułatwi szczególnie starszym mieszkańcom dojazd na zakupy.
337	Odpowiadają mi przystanki przy wariant 2, przez ul. Krzywoustego.
338	Pętla przy cmentarzu kielczowskim
339	Przystanki na linii nr 2 są w porządku, pętla powinna być na cmentarzu.
340	Zajebicie
341	Pętla jest dobrze umieszczone
342	Pętla jest dobrze umieszczone
343	Proponowane przystanki na trasie W2 są ok.
344	Trasa W1 jest według mnie lepiej zlokalizowana.
345	Koło cmentarza kielczowski
346	Są ok
347	Pętla i parking dla kierowców którzy będą chcieli skorzystać z transportu



	miejskiego przy cmentarzu Kielczowskim to bardzo dobry pomysł.
348	Ok
349	Trasa W2
350	jestem przeciw tej inwestycji
351	Przystanek główny na Rondzie Lotników.
352	Pętla koło cmentarza jest ok A jak by się dało jeszcze dalej w stronę Kielczowa było by super
353	NEGATYWNA - tramwaj na Psie Pole nie jest potrzebny.
354	Negatywna, podobnie jak cała idea tramwaju na Psie Pole.
355	potrzeba więcej kursów autobusów przy użyciu bieżących przystanków
356	Jestem przeciwna projektowi tramwaju na Psie Pole
357	Uważam, że rozkład przystanków w wariantcie W2 jest najbardziej optymalnym.
358	Na papierze wygląda nie źle, powinno się udać.
359	Ok
360	Nie ma co konsultować bo powinien być BUSPAS od pl. Grunwaldzkiego do Psiego Pola !!!
361	Uważam że są w odpowiednich miejscach
362	Nie
363	Trasa W1 zaplanowana wraz z przystankami jest bardzo dobrze.
364	W1
365	Zdecydowanie przystanki w okolicach szkół, przedszkoli, marketów.
366	Przystanki powinny być umieszczone w ten sam sposób lub rzadziej, niż ma to miejsce w przypadku przystanków autobusowych. Jeśli chcemy zwiększyć prędkość, musimy zminimalizować liczbę zatrzymań pojazdu.
367	Pętla przy cmentarzu kielczowskim to dobra opcja, bo skorzystać z tramwaju mogliby też mieszkańcy rozrastającego się Kielczowa i Wilczyc. O przystankach nie mam zdania, byleby nie były co 100 m, co niestety we Wrocławiu występuje i czyni tramwaj raczej wolnym



	środkiem przemieszczania się.
368	Wybieram wariant W1 ponieważ tramwaje generują ogromny hałas
369	Jest ok
370	SUPER
371	wrocławska
372	Definitywnie pętla końcowa w przypadku obu wariantów powinna kończyć się przy Cmentarzu Kleczkowskim.
373	Pętla przy cmentarzu to bardzo dobry plan
374	Dla wariantu II nie mam uwag.
375	Przystanek koło samego LZN
376	Przesłanki blisko wjazdów do marketów
377	Nie jestem za tramwajem na Psie Pole jeśli chodzi o pętlę na Kielczowska Cmentarz to powinno się tam puścić inna dodatkowa linie autobusu z jakiegoś innego kierunku niż Pl.Grunwaldzki tak aby inne części miasta nie musiały kilkukrotnie przesiadać się by tam dojechać . A i linia 121 też mogłaby kursować co 20 min w godzinach w których kursuje co 30 albo jeszcze z inną częstotliwością . Zwłaszcza w godzinach wieczornych kiedy to między 20 a 22 wraca się z drugiej zmiany w pracy dojeżdża się na pasaż grunwaldzki linia ta ucieknie i się stoi prawie 30 min
378	Bolesława Krzywoustego To będzie przeszkadzać dla osób którzy mieszkają w tym rajonie
379	Przystanki są rozpanowane dobrze.
380	Krańcówka przy Cmentarzu Kielczowskim
381	Lokalizacja przystanków dobra
382	Są okropnie rozplanowane i niezrozumiałe
383	Trasa przez dywizjon 303 - Kto pozwala budować inwestycję za tyle milionów na terenach zalewowych? Przecież to są tereny wiecznie zagrożone powodzią!!!



	Czy ludzie, którzy mieszkają tu od lat, którzy cenią sobie te tereny ze względu na brak zgiełku miejskiego nie mogą decydować o swoim osiedlu? Ten tramwaj jest tu naprawdę zbyteczny!!!
384	Myślę, że przystanki mogłyby być rzadziej. Ten tramwaj powinien jechać dużo szybciej niż autobusy, jednak z taką liczbą przystanków może się to nie udać. Dobrze że przejeżdża przez psie pole rondo oraz popieram, że jego pętla końcowa byłaby kielczowska(cmentarz).
385	Uważam, że najbardziej optymalna byłaby trasa przebiegająca obok szkoły podstawowej w wilczycach.
386	Pętla na cmentarzu ok. W planach pętlą mieściła się w okolicy ulicy odolanowskiej i tam powinna być
387	Przystanki i pętla są odpowiednie.
388	Pętla powinna być w okolicy cmentarza, przystanki co 500 - 1000 metrów
389	Ok
390	Tramwaj powinien zatrzymywać się przy przystanku Rondo Lotników ponieważ w pobliżu są parkingi Park&Ride
391	Przystanki w takcie około 500m w rejonie dużego zagęszczenia mieszkańców
392	Pętla powinna znaleźć się na granicy miasta, tak by z tramwaju mogli skorzystać mieszkańcy podwrocławskich miejscowości.
393	Przeciwno. W tym miejscu powinna być stacja metra
394	Jak powyżej, nie jestem zwolenniczką budowy trasy tramwajowej na Psie Pole, są w tym rejonie miasta pilniejsze problemy komunikacyjne do rozwiązania.
395	Nie zgadzamy się na tramwaj na Psie Pole!!! Nie do przyjęcia są trasy, przystanki i pętla!
396	Koncept jest bez wartości dodanej.
397	Lokalizacja nr. 2 .



398	Przystanki są umieszczone w odpowiednich miejscach.
399	W2
400	Zgadzam się z ich rozlokowaniem. Dobrze byłoby gdyby podjeżdżał do uk kielczowskiej
401	Od ul kielczowskiej kiepska stąd wariant 2 bardziej mi odpowiada
402	Są Ok
403	Ok
404	Pętla tramwajowa w okolicy Cmentarza Kiełczowskiego
405	Wariant trasy przez rynek jest adekwatny do potrzeb mieszkańców a
406	Konieczne pętla przy Cmentarzu - przyjmie ludzi z miejscowości przyległych - ułatwi dostęp do Cmentarza
407	Liczba przystanków jest odpowiednia
408	Może być jeszcze więcej przystanków, na wysokości ulicy Bylinowej
409	Przy cmentarzu Kiełczowskim a nawet dalej powinna być pętla, co stwarza też możliwość przedłużenia linii tramwajowej do Kiełczowa, gdzie mieszka ponad 20tys ludzi.
410	Pętla w dobrym miejscu.
411	////
412	Pętla przy cmentarzu
413	Pętla tramwajowa przy cmentarzu Kiełczowskim.
414	Końcowa pętla powinna się kończyć tylko i wyłącznie koło cmentarza kielczowskiego - innej opcji nie ma. Pętla w szczerym polu koło ul. Żmudzkiej, to jest jakieś jedno wielkie nieporozumienie - nie wiem komu ma ono służyć i nie wiem kto to wymyślił.
415	Pętla powinna być umiejscowiona przy cmentarzu. Przystanki mogą być w podobnych odstępach jak obecnie autobusowe.
416	Będą i tak miał daleko do pracy z przystanku. Obecny system



	komunikacji we Wrocławiu jest w tempie pieszego a nie w normalnym tempie rzędu 50-60 km/h. Codziennie ileś tysięcy ludzi traci i marnuje czas na stanie lub poruszanie się po tych zacofanych drogach.
417	Nie wiem jak ulokowane mają być przystanki jednak znam dobrze przepustowość ulic i ich szerokości. Wszelkie przystanki przy wyborze wariantu przebiegającego przez Rynekczek spowodują zakorkowanie tej części Osiedla. Nie mówiąc o pogorszeniu bezpieczeństwa już teraz zresztą podlegającego dyskusji. Co do pętli przy Cm. Kiełczowskim tu akurat pełna zgoda.
418	powinny być skupione w miejscach gdzie jest największe natężenie mieszkańców tak aby ludzie do przystanków mieli jak najbliżej
419	Jak wyżej. Pętla przy cmentarzu jest dużo bardziej sensowna. Jest tam wciąż wiele miejsca i dodatkowo przejmie ruch na 01.11 i inne święta.
420	Ok
421	Przystanki są dobrze zlokalizowane
422	Tramwaj nie zlikwiduje korków, wystarczy poszerzyć ulice i dodać autobus lub dodatkowe jego kursy. Wrocław Poleska
423	Odpowiada mi lokalizacja przystanków oraz pętli tramwajowej z wariantu nr W1.
424	Moim wariant 2 ma więcej sensu. Uwzględnia większą liczbę pasażerów oraz zmniejsza liczbę samochodów.
425	Przystanki są potrzebne tam gdzie jest dużo pasażerów np.Rondo Lotników, LZN,Netto,Aldi -galeria ,Biedronka,a nie przy wałach gdzie garstka mieszkańców i więcej nic to lepiej zrezygnować z linii tramwajowej i przeznaczyć fundusze na poprawę infrastruktury drogowej ,ścieżkę rowerową z prawdziwego zdarzenia, chodniki.Ul.Gorlicka
426	Pętla powinna być koło cmentarza na Kiełczowie
427	Pętla tramwajowa w okolicach cmentarza na Kiełczowskiej



428	Ok
429	Liczba przystanków powinna być racjonalna. Zbyt duża ich liczba spowoduje zmniejszenie prędkości handlowej. Przykładowo na ulicy Popowickiej zbudowano o jeden przystanek za dużo i są one zbyt blisko siebie. Należy wyciągnąć wnioski z błędów przeszłości.
430	Ok
431	Uważam, że oba warianty powinny mieć pętlę przy cmentarzu. To doskonały połączenie dla mieszkańców Kielczowa.
432	Moim zdaniem wszystko jest idealnie ułożone na Psim Polu względem przystanków, oprócz paru kwestii. Przystanek "Poleska" znajduje się dosyć daleko od galerii handlowej, a dosyć blisko pętli "Litewska" więc można by było go przesunąć parę metrów dalej. I to chyba tyle :)
433	W porządku, wariant tras wydaje się być bardzo logiczny
434	Jak wyżej tramwaj jest kompletna głupota ktoś spowoduje większe korki ,nie mówiąc już o kolejnych ci chwilę renowacjach torów itp...widac to w całym Wrocławiu, co chwilę tramwaje mają zmieniona trasę bo szyny wygięte bo dziury..itp...
435	Z uwagi, że jestem przeciwniczką rozwiązań planowane przystanki/pętlę są mi obojętne.
436	brak odpowiedzi
437	Jeśli torowisko ma być zbudowane kosztem obecnych miejsc parkingowych pod blokami to ja tramwaju nie chce
438	Pętla powinna się kończyć na cmentarzu kielczowskim. Jest tam wystarczająco miejsca na parking "park and ride" co pozwoli mieszkańcom okolicznych gmin, nie wjeżdżać do centrum Wrocławia samochodem, zwłaszcza w czasie szczytu. Przystanki w wariantcie W1 powinny być w tych samych miejscach co przystanki autobusowe. Np przystanek autobusowy na ulicy Żmudzkiej powinien być przesunięty do przystanku tramwajowym 4.6 na ulicy litewskiej. Jeśli liczba autobusów zostanie taka sama, powinno się poprowadzić je także przez pętlę na



	cmentarzu kielczowskim.
439	Pętla w wariantcie W1 powinna być zlokalizowana przy cmentarzu Kielczowskim (tak jak w W2). Jest to lepsza lokalizacja dla parkingu P+R oraz punktu przesiadkowego z autobusów z gminy Długołęka niż proponowana pętla przy ul. Żmudzkiej. Ponadto ułatwi to komunikację na Wszystkich Świętych. Przystanki powinny być tak zlokalizowane, by jak najwięcej ludzi miało bliskie dojście do nich, ale też nie mogą być za gęsto, by nie spowalniać tramwaju.
440	Wciąż uważam, że powinny one kierować się w stronę kielczowa. Jest to najładniejsza wieś w Polsce i warto kierować logistykę w tym kierunku
441	Cmentarz Kielczowski
442	mmm
443	żmudzka
444	Nie dla tramwaju obie wersje zlikwidują zieleni i parkingi , lepiej zrobić bus- pasy i nowe ulice dojazdowe do osiedla , oraz zmienić autobusy spalinowe na elektryczne.
445	Wariant 2 bardzo dobry. Jestem natomiast kategorycznie przeciw wariantowi 1
446	Sprzeciw wobec planowanej budowie linii tramwajowej na Psim Polu.
447	Sprzeciw wobec planowanej budowie linii tramwajowej na Psim Polu.
448	Pasuje mi rozstawienie przystanków i pętli dla wariantu W1
449	Sprzeciwiam się powstaniu linii tramwajowej na Psie Pole.
450	Uważam że żadna z tych opcji nie jest dobra dla mieszkańców
451	Uważam że rozkład przystanków i trasy wersji W2 przez centrum jest dobrze zaplanowany i skorzysta z niego więcej osób.
452	J.w.
453	Opinia negatywna. Jestem na Nie
454	Teren parkingu/pętli cmentarza na psim polu jest idealny, ponieważ



	ludzie z okolicznych miejscowości mogą korzystać z park&ride na samym początku wschodniej flanki.
455	Popieram lokalizacje przystanków uwzględnioną w wariantcie drugim (W2)
456	W pełni popieram wariant z przystankiem na Rondzie Lotników Polskich
457	Pętla tramwajowa przy cmentarzu Kiełczowskim
458	Nie mam tu opinii
459	Zaplanowane przystanki są ok
460	Trasa powinna przebiegać do cmentarza kielczowskiego, by swobodnie dostać się na groby. Przystanki konieczne to Kiełczowska, rondo lotników polskich.
461	Są dobrze rozłożone, jest to również duże ustawienie dla mieszkańców, ponieważ spowoduje to mniejsze obciążenie w autobusach oraz będzie możliwe omijanie korków.
462	Nie mam sprecyzowanego zdania na ten temat.
463	super serio mega bardzo liczę na to że się wam uda
464	Ok
465	Przystanki powinny prowadzić w stronę centrum miasta np na rondzie lotników polskich
466	Jestem za całą propozycją trasy w1
467	W wariantcie W1 lokalizacje przystanków są bardzo dobre lecz całokształt owego wariantu w mojej opinii ten wariant wyklucza, co do lokalizacji pętli nie mam żadnych zastrzeżeń, jest ona idealna, lokalizacje przystanków w wariantcie W2 to natomiast kompletna porażka, omijają ona nie tylko tak zwany rynek ale i również większość osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych na psim polu co zapewniało by dostęp do tramwaju jedynie nielicznym mieszkańcom psiego pola.
468	Nieważne od wariantu najlepszym miejscem będzie cmentarz Kiełczowski. Istnieje tam spory zapas terenu pod taką inwestycję w tym pod rozbudowę lub stworzenie nowego dużego parku "park and ride"



	dla mieszkańców okolicznych gmin dojeżdżających do Wrocławia. Jest to o tyle ważne żeby parking był wystarczająco pojemny gdyż ten stworzony przy Dworcu Psie Pole jest śmiesznie mały i ciężko jest mieć z niego użytek. Tym sposobem można w łatwy sposób odciążyć główną trasę w kierunku miasta z której korzystają okoliczni mieszkańcy. Co do umiejscowienia przystanków: W1 optymistycznie zakłada, że osoby dla których tramwaj ma być alternatywą dla samochodu będą specjalnie szły na ulicę Dywizyonu 303. Jest to absurdalne założenie. Jeżeli ludzie mieli by korzystać z alternatywy to musi być ona dla nich wygodna w użyciu. W2 zaczynać się będzie na pętli na cmentarzu Kiełczowskim (gdzie już teraz wsiada masa mieszkańców Kiełczowa i okolic), jedzie wzdłuż ulic z największą ilością lokali handlowych (nowo wybudowane centrum przy ul. Kiełczowskiej, dwa Netto, Biedronka, Stokrotka i Lidl), przejeżdża przez rondo lotników i rynek Psiego Pola (który jest głównym węzłem przesiadkowym dla os. Sobieskiego, Zakrzowa i Zgorzeliska) i dalej w kierunku miasta. Powoduje to pozytywną moim zdaniem zachętę do korzystania z alternatyw transportowych do samochodu bo tworzy realną różnicę z której można łatwo skorzystać.
469	Na pokrywających się odcinkach linii autobusowych i tramwajowych -przystanki współzależne. Pętla jak przewiduje W2 - tylko przy Cmentarzu .
470	Są zbędne.
471	Pętla dla wariantu W1 powinna być przeniesiona na Cmentarz Kiełczowski (lepszą lokalizacją na punkt przesiadkowy, ułatwienie dojazdu na Wszystkich Świętych). Lokalizacja przystanków jest dla mnie odpowiednia. Uważam, że wszędzie, gdzie to możliwe, na obu końcach peronów powinny być lokalizowane przejścia dla pieszych, żeby nie trzeba było chodzić naokoło.



472	Moim zdaniem, przy skrzyżowaniu al. Sobieskiego i Krzywoustego powinien powstać węzeł komunikacyjny dla linii podmiejskich, umożliwiający łatwą przesiadkę do tramwaju, a także parking P+R
473	Pętla tramwajowa OK
474	Miejsce pętli mi odpowiada
475	Wystarczająca liczba przystanków na takiej trasie oraz dobre miejsce na pętli.
476	Myślę, że jest ok.
477	Przystanki na skrzyżowaniach Jankielan i Bylinowej z ul. Dywizjonu 303
478	Pętla przy Cmentarzu Kiełczowskim byłaby dobrym rozwiązaniem dla pasażerów, którzy podróżują dalej do Kiełczowa.
479	Z proponowanych wariantów lepszym jest wariant W1, czyli ten z ominięciem Ryneczku Psiego Pola. Na dzień dzisiejszy, przez Rynek Psiego Pola obecnie przejeżdża wystarczająca ilość autobusów w stronę Centrum miasta, dlatego tramwaj jest tu zbędny. A więc droga od Rynku w stronę Centrum jest dość wąska, więc w razie wykolejenia tramwaju zablokuje to całkowicie komunikację Psiego Pola z Centrum miasta. Ewentualne prace drogowe również na dłuższy czas zablokują połączenie z resztą miasta. Na Psim Polu mieszka wiele starszych osób oraz młodzież, która dojeżdża do szkół, i te osoby najczęściej korzystają z komunikacji, a ewentualne prace na długo to utrudnią. Natomiast przy Dywizjonu 303 powstaje dużo nowych osiedli i lepiej by one miały bezpośrednie połączenie z linią tramwajową.
480	Dla każdego z wariantów pętla powinna powstać w jak najbliższym sąsiedztwie cmentarz Kiełczowskiego i być zintegrowana z dużym parkingiem typu Park and Ride.
481	Przystanek na Cmentarzu Kiełczowskim pozwoli na łatwy dojazd mieszkańcom Kiełczowa
482	Są potrzebne, zwiększą dostępność i atrakcyjność okolicy
483	No klasunia



484	Pętla przy cmentarzu to bardzo dobre rozwiązanie, w szczególności dla osób odwiedzających cmentarz, który za chwilę będzie rozbudowywany. Ponadto osoby dojeżdżające z Kiełczowa i Wilczyc mogłyby zostawić samochód na parkingu park and drive i nie wjeżdżać już samochodami do miasta!
485	Nie mam zdania
486	Przystanki wariantu prowadzącego wzdłuż wałów - ciężko mi powiedzieć, osiedle się dopiero buduje, jakie będzie tam zapotrzebowanie.
487	Rozmieszczenie przystanków jest w porządku.
488	W2
489	W2
490	Myślę, że lokalizacja jest dobra, W2 może zabrać więcej pasażerów, więc tutaj przystanki są najlepiej ułożone. Druga trasa najmniej koliduje też z zielenią co jest dużym plusem.
491	Jestem za
492	Gorlicka, tramwaj nie jest potrzebny, jeżeli już to tylko do okolic Centrum Handlowego Korona
493	Jeśli już miasto chce tramwaj to przez Sobieskiego na zakręty, pętla przy salonie Nissana. Na Psim Polu nie ma miejsca na tramwaj!
494	W wariantcie W1 nie zauważyłam propozycji przystanków. Proponuję, aby przystanki częściowo powieliły miejsca komunikacji autobusowej czyli przy ul. Gorlickiej w okolicy Krzyża Św., następnie koło Blasza- sklepów w Hali Kupców, koło Kościoła na ul. Litewskiej, w pobliżu ul. Kowieńskiej i przy zbiegu ul. Litewskiej i Żmudzkiej, zaś pętla miała miejsce na polach za ul. Żmudzką / Kurlandzką w kierunku ul. Kiełczowskiej i cmentarza
495	Pętla na cmentrze jak najbardziej, trzeba przemyśleć przystanki w centrum Psiego Pola, może ul. Sobieskiego
496	Ilość przystanków jest adekwatna do długości linii. O lokalizacji poszczególnych przystanków nie znalazłem informacji, ale na pewno



	ważne aby jeden z przystanków był pod CH Korona.
497	Trasa musi przebiegać przez główny węzeł komunikacji miejskiej na Psim Polu, czyli Rondo Lotników Polskich, co daje wiele alternatyw podróży i przesiadek. Głównym celem powinno być przewiezienie jak największej możliwej liczby pasażerów, aby tym samym zmniejszyć ruch samochodowy, co realizuje właśnie trasa W2 z przystankiem w tym miejscu.
498	Trasa powinna prowadzić przez najważniejszy punkt komunikacyjny na Psim Polu – Rondo Lotników Polskich, co zapewnia szeroki wybór możliwości podróży i dogodnych przesiadek. Kluczowym założeniem jest przewiezienie maksymalnej liczby pasażerów, co przyczyni się do redukcji natężenia ruchu samochodowego. Ten cel spełnia trasa W2, uwzględniająca przystanek w tym miejscu.
499	Ok
500	Lepiej mniej przystanków, żeby podróż była szybsza
501	Konieczne przystanek przy Jankiela, dużo nowych mieszkań kest w tej okolicy
502	Na pewno oczywistym rozwiązaniem jest umiejscowienie przystanku w okolicy CH Korona. Dodatkowo w przypadku wariantu 1 dobrym pomysłem byłyby przystanki w okolicy osiedla budowanego przez Dom Development oraz skrzyżowania z ulicą Litewską.
503	Myślę że to bardzo dobre rozwiązanie dla lokalnych mieszkańców
504	Wzdłuż Dywizjonu 303 powstało sporo nowych osiedli, które póki co nie mają bezpośredniego dostępu do przystanków. Z kolei mieszkańcy historycznego ryneczku mogą nie być zadowoleni z przystanków w tamtym miejscu, z uwagi na hałas.
505	Skandaliczna propozycja. Przy tak szerokiej, istniejącej trasie przy ul, Krzywoustego, będziecie wywłaszczać właścicieli nieruchomości.
506	Popieram pętlę blisko cmentarza.



507	Wybieram pętlę przy cmentarzu.
508	Są ok tak długo jak nie przejadą przez rynek.
509	Pętla tramwajowa jest zdecydowanie potrzebna, myślę, że tak duży obiekt nie zaburzy osiedla, natomiast P&R będzie doskonałym uzupełnieniem inwestycji.
510	Chciałbym żeby przystanek tramwajowy był w okolicach aktualnego przystanku osobowego żmudzka
511	Obsłuż dotychczasową trasę autobusową jako bardziej ekologiczny i sensowniejszy dla zabytkowej tkanki rynku Psiego Pola
512	Zdecydowanie lepiej, by pętla była koło cmentarza, gdyż oprócz dedykowanego parkingu park & drive będzie tam mieścił się parking cmentarza, więc cały hub komunikacyjny będzie dobrym miejscem do zostawienia samochodu dla ludzi z poza Wrocławia
513	Koniecznym jest zadbanie o szybkie przejście z przystanku do galerii Korona. Pętla przy cmentarzu Kiełczowskim powinna być zakończeniem każdego z wariantów.
514	Jak już ma być tramwaj to z wersji drugiej skorzystałoby więcej ludzi - Ci co mieszkają w rynku Psiego Pola i mieszkańcy zakrzowa.
515	Pętla przy cmentarzu jest dobrym rozwiązaniem. Rozmieszczenie przystanków nie ma dla mnie znaczenia (zawsze można podejść parę metrów). Istotnym zagadnieniem jest sposób i czas przejazdu samochodów oraz ruch pieszych przez Rondo Lotników Polskich, które już obecnie jest niewydolne, a jest głównym dojazdem do osiedla.
516	Przystanek tramwajowy na Rondzie Lotników Polskich jest bardzo podobny jak również na Krzywoustego przy centrum handlowym Korona. Uważam, że pętla tramwajowa przy cmentarzu Kiełczowskim to bardzo dobry pomysł.
517	Nie mam opinii. Jak wyżej opisałem, szynobus korzysta z istniejących przystanków/stacji kolejowych. Można myśleć o powstaniu przystanku



	Boya-Żeleńskiego lub Czajkowskiego. Poza tym szynobus będzie obsługiwał dokładnie te same punkty co potencjalny, niepotrzebny inwestycyjnie tramwaj.
518	Przystanki przy C.H. Korona powinny uwzględniać kładki wraz z windami w stronę przejścia: od przystanku nad ulicą Krzywoustego do C.H. Korona. Przystanek przy skrzyżowaniu Krzywoustego/Poprzecznej/Brücknera powinien spowodować wybudowanie przejścia dla pieszych przez Krzywoustego (od strony salonu Volvo w stronę C.H. Młyn - Lidl) w stronę przystanku PKP Wrocław Sołtysowice. Obecnie piesi muszą obchodzić całe skrzyżowanie dookoła. Brak takiego przejścia będzie powodował małą atrakcyjność tego przystanku w kontekście skorzystania z niego przez mieszkańców mieszkających na północ od niego (np. Sołtysowice), czy pasażerów chcących dostać się do C.H. Korona.
519	Obie trasy są dla mnie wadliwe. Wariant przejeżdżający przez centrum Psiego Pola (Rynek Poleski i Rondo Lotników Polskich) całkowicie zaburzy to, co w Psim Polu jest najlepsze - spokój, swojskość i powiew małomiasteczkowości. Wariant prowadzący obok wałów przede wszystkim zabierze mieszkańcom Psiego Pola tereny zielone do odpoczynku i rekreacji, ale także będzie bardziej narażony na ewentualne zalania przy powodzi.
520	Pętla w okolicach cmentarza jest dobrym pomysłem zarówno dla W1 jak i W2. Przystanki W2 odpowiadające obecnym przystankom są odpowiednie, a w W1 też przystanki są rozłożone logicznie.
521	Pętla tramwaju na Psie Pole powinna być koło cmentarza kielczowskiego, żeby dojazd na cmentarz z centrum był płynny, pozatym pętla koło cmentarza kielczowskiego będzie korzystna dla mieszkańców Kielczowa, którzy zyskają dodatkowe połączenie komunikacyjne
522	Nie mam silnej opinii na temat pętli ani przystanków. Ich częstotliwość na pewno powinna pozwalać ludziom mieszkającym na psim polu



	względnie szybko do nich dojść, w granicach 10 minut
523	Zgadzam się lokalizacją przystanków i pętli w wersji 1
524	Przystanki na odcinku do Litewskiej powinny znajdować się nieopodal osiedli i innych miejsc gdzie jest większ ilość ludzi (szkoła, przedszkole) a na ulicy Litewskiej powinny z grubsza pokrywać się z istniejącą siecią przystanków autobusowych.
525	Co do wariantu przebiegu przez Psie Pole i pętli to lepszy jest wariant W1, tzw. ul. Nowolitewską, Litewską i do cmentarza kielczowskiego. Natomiast od Nowolitewskiej tramwaj powinien odbijać w kierunku Kowal i przez Zalesie dojeżdżać do pl.Grunwaldzkiego. Wtedy trasa ma sens. Rejon Sołtysowic jest dobrze skomunikowany dzięki kolei (Wrocław Sołtysowice). Dublowanie przebiegu kolei aglomeracyjnej z tramwajem mija się z celem.
526	Tak jak wspominałem pomysł pętli na cmentarzu jest moim zdaniem najlepszy a i centrum przesiadkowe przy zjeździe na psie pole jest bardzo sensowny.
527	Przystanki powinny być co najmniej w odległościach 800m od siebie lub więcej. Im gęściejsze przystanki tym wolniejszy tramwaj. Taki błąd zbyt gęstych przystanków popełniliście na Nowym Dworze gdzie ten tramwaj strasznie tam zwalnia.
528	Pętla tramwajowa przy cmentarzu to dobry pomysł. Korzystałabym z Park and Ride i przesiadała się w tramwaj.
529	Jak już napisałem lepszy jest moim zdaniem wariant pierwszy ale z pętlą przy cmentarzu. Do tego przystanki na skrzyżowaniu Szewczenki i Litewskiej oraz przy Blaszkaku. Co do pozostałych przystanków powinni wypowiedzieć się mieszkańcy nowych bloków.
530	Pętla tramwajowa powinna kończyć się jak najbliżej cmentarza kielczowskiego, a przystanki powinny być rozmieszczone w odpowiedniej odległości przy ważnych punktach osiedla/na trasie tak aby tramwaje nie musiały niepotrzebnie się zatrzymywać, pokonując



	krótkie odległości między przystankami.
531	Przystanki powinny być blisko przystanków autobusowych, aby ułatwić przesiadki.
532	Nie widzimy sensu tramwaju, który dojeżdża do Brucnera. Ja jestem optymistką ale naprawdę nie sędzę, żeby udało się przekonać ludzi aby zamiast jechać prosto do celu pozostawiali swoje auta na Psim Polu a następnie przesiadali się znowu na Brucknera w kolejny tramwaj lub autobus na Grunwaldzki(który to przecież jedzie i tak z Psiego Pola!). Ja naprawdę doceniam starania wszystkich osób zaangażowanych w ten projekt ale nikt z kim rozmawiam nie wierzy, że ktoś się przekona na takie przesiadki zaoszczędzając rzekomo 4 minuty.
533	Jestem za pętlą tramwajową przy cmentarzu kielczowskim i przebiegu trasy W2 wzdłuż Kielczowskiej.
534	Psie Pole zdecydowanie potrzebuje tramwaju.
535	Nie mam zastrzeżeń do umiejscowienia pętli
536	Nie mam zastrzeżeń
537	Chciałbym, aby mimo wszystko były one dosyć często (oczywiście pomijając przerwę za Koroną). Plusem tramwaju jest to, że tramwaje nie mają przystanków na życzenie - aktualnie korzystam z przystanku Zielna i jest to przystanek NŻ, co bywa frustrujące. Ważne jest, aby dało się dojechać bezpośrednio na dworzec główny.
538	1
539	Nie dotarłem do listy przystanków, ciężko jest się odnieść.
540	Nie mam zdania
541	-
542	Poza tym że większość W2 pokrywa się z autobusami, co jest niepożądane, to jest okej
543	W2
544	W2



545	w porządku
546	.
547	Super
548	Psie Pole
549	Pętla na cmentarzu jest dużo lepszym rozwiązaniem, do tego miejsca dojeżdżają również osoby z poza psiego Pola, korzyść dla wszystkich mieszkańców Wrocławia
550	Lepszym punktem byłby cmentarz kielczowski
551	W porządku.
552	Tramwaj na PP nie jest potrzebny- wystarczy zwiększyć ilość autobusów z napędem elektrycznym
553	Nie mam opinii na temat przystanków. Pętla oczywiście przy Cmentarzu Kielczowskim
554	Pętla powinna być jak najbliżej cmentarza, gdyż jest to cmentarz rozwojowy, więc pożądana jest publiczna komunikacja dla starszych osób. Przy tym mieszkańcy nowych osiedli w Wilczycach też skorzystają, w tym młodzież dojeżdżająca do szkół.
555	Tylko trasa W1 miasto nie szanuje zabytkowej zabudowy i spokoju mieszkańców starego ryneczku PP. Betonowa na Nowym Targu, wyburzenie pływalni Olimpijskiej, Magnolia w miejscu dawnej rzeźni miejskiej; a teraz tramwaj przez środek rynku na Psim Polu, gdzie właśnie zrobiono deptak!!
556	Ewentualnie trasa W1, ale jak powyżej - to jeden z najbardziej bezsensownych pomysłów- na miarę stadionu miejskiego, którego utrzymanie kosztuje, a przydatność jest średnia.
557	Nie dotyczy
558	Nie dotyczy
559	Nie dotyczy
560	Jestem za pętlą przy Cmentarzu Kielczowskim,



561	Byle dalej od zabytkowej zabudowy ryneczku i ul. Krzywoustego
562	Uważam, że w obu wariantach lokalizację przystanków i pętli są zadowalające dla wielu osób. Jednak jak już wspomniałam, wariant 1 nie dotyka pięknego rynku.
563	Proponuję rozwiązanie W1
564	Warrant 2 - dla mirszaków Zakrzów, Pawłowice, innych z ok plac PN, również dla PD
565	Jeśli dojdzie do budowy tramwaju (a jestem temu przeciwna) to uważam że przystanki powinny się znajdować w miejscach najgęściej zaludnionych. Pętla powinna być przy samym cmentarzu, a nie przy ulicy Żmudzkiej, bo z ul. Żmudzkiej do cmentarza jest spory kawałek na piechotę, co dla starszych ludzi nie będzie wygodnym rozwiązaniem.
566	Nie mam zdania, bo nie wiem jaka jest wizja przystankowa.
567	Onoj3tne
568	Jak uważają Państwo z mpk wrocław
569	Przystanki patrząc od ulicy Żmudzkiej za Zawidawiu powinny być na: 1 Pętli - Żmudzka/Kiełczowska, 2 Inflancka, 3 Litewska/Gorlicka, 4 Zielna/Farna, 5 Dywizjonu 303/B. Krzywoustego, i dalej wg. specjalistów. I te ww. 5 stacji maksymalnie, ponieważ daje to optymalną dostępność i atrakcyjność czasową w alternatywie do rozbudowanej sieci autobusowej po równoległej do Litewskiej ulicy Kiełczowskiej. Moim zdaniem, tramwaj ten przy założeniu że pracuje jako ekspres (stąd nie za duża liczba przystanków) byłby świetną alternatywą dla autobusów. Tym bardziej, że ściągałby on mieszkańców Kiełczowa, którzy mieliby alternatywę do autobusu/auta, na ominięcie zakorkowanych węzłów - Ronda Lotników Polskich i Al. Jana III Sobieskiego, szczególnie przy przyroście liczby mieszkańców tych okolic Wrocławia. Jeżeli ten tramwaj nie ma już racji bytu, ze względu na spóźnioną od dekad inwestycję ze wzgl. na liczne już zabudowania komplikujące ją, to zostaje nam zastanowić się już - na poważnie - nad budową metra,



	szczególnie na miarę takiego miasta jak Wrocław.
570	nie widziałem dostępnej mapy z przystankami ani zajezdniami więc nie mam zdania, uważam jednak, że przystanek na ulicy kielczowskiej napewno by się przydał, oraz na skrzyżowaniu ul. litweskiej, ul gorlickiej i tarasa szewczyński.
571	Przystanek na Szewczenki, ok. Kordiana, pętla na cmentarzu komunalnym
572	Pasują
573	Pętla powinna być blisko cmentarza przy ul. Kielczowskiej. Dojazd do cmentarza powinni mieć wszyscy mieszkańcy. Przystanki przy tej trasie, tj niebieskiej, są w głównych punktach Psiego Pola, np rondo. Potem przy szkole LZN i przy sklepach, typu Aldi, Biedronka.
574	Wzdłuż trasy W1, a najlepiej bez tramwajów i przystanków
575	W2
576	Przystanki powinny "pokrywać się" z przystankami autobusowymi, aby uprościć przesiadkę między różnymi środkami komunikacji. To usprawnia i ułatwia transport.
577	Brak.
578	Bez względu na wybór wariantu pętla powinna być przy Cmentarzu Kielczowskim. Zbyt dużo przystanków na wysokości CH Korona
579	Za dużo przystanków przy CH Korona. Pętla powinna być przy Cmentarzu na Kielczowskiej
580	Tramwaj jest zbędny
581	Wariant I
582	Pętla Cmentarz ale w perspektywie przedłużenie do na Zakrzów
583	Pętla Cmentarz
584	Jeśli tramwaj będzie jeździł przez rynek psiego pola to ruch będzie nie



	do zniesienia oraz szkoda niszczyć zabytków które są z centrum powiązane.
585	Lokalizacja pętli wydaje się być najlepszą z wszystkich możliwych, przystanki w poprawnych miejscach
586	W2
587	Rekomenduję lokalizację pętli tramwajowej przy cmentarzu na ul. Kiełczowskiej, co daje lepszą możliwość organizacji węzła przesiadkowego na trasie autobusów podmiejskich.
588	PĘTLA PRZY CMENTARZU KIEŁCZOWSKIM DLA WSZYSTKICH KORZYSTNA!
589	PRZYSTANKI W POBLIŻU PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH, JUŻ W JEDNYM CIĄGU KOMUNIKACYJNYM, PĘTLA CMENTARZ KIEŁCZOWSKI - TAK, ZWŁASZCZA W DNIACH ZMARŁYCH
590	PĘTLA PRZY CMENTARZU KIEŁCZOWSKIM DLA WSZYSTKICH KORZYSTNA!
591	linia tramwajowa Wariant 1 przechodząca od Dywizjnow 303, Litewska itd nie ma sensu bo jest dalego od centrum Psiego Pola
592	linia tramwajowa Wariant 1 przechodząca od Dywizjnow 303, Litewska itd nie ma sensu bo jest dalego od centrum Psiego Pola
593	Przystanki wariantu przez ryblnek psiego piona są super.
594	wyduje się to adekwatna propozycja
595	W miejscach umożliwiających jak najszybsze przemieszczenie się z przyskanku na rondzie i Kiełczowskiej do proponowanej trasy nr 1. Np. z szerokim chodnikiem i bez kluczenia między blokami
596	Korzystniejsza dla mnie byłaby linia w2 lub jakąkolwiek która kończyłaby się przy cmentarzu kiełczowskim. Daje to większy potencjał m.in. mieszkańcy Kiełczowa mogliby skorzystać realnie z komunikacji bez samochodów.
597	Lokalizacja pętli w wariancie W2 mogłaby zachęcić mieszkańców



	Kiełczowa do korzystania z komunikacji zbiorowej i także zredukowała by korki w dniu Wszystkich Świętych.
598	OK
599	Obojętnie byle w stronę Kiełczowskiej
600	Koniecznien przystanek koło Tarasa Szewczenki
601	Aprobuję.
602	Cmentarz jest ok. Mam tam zmarłych, na Psim Polu chcę przesiadać się na Osiedle Sobieskiego i wariant nr 1 jest dla mnie lepszy
603	Rozumiem, że rozpoczyna się na Kromera. Później Grudziondzka, Korona 2x,osiedle Rycerskie, Ryneček, litewska ostatni pętlaCmentarz.
604	W1 poproszę
605	Najważniejsze, że będzie można dojechać na cmentarz Kiełczowski
606	Głosuję za W1
607	Są odpowiednie
608	W1
609	Wariant W2
610	Głosuję na W1
611	Aprobuję.
612	Pętla powinna być koło cmentarza na ul. Kiełczowskiej, a tramwaj powinien omijać Rynek Psiego Pola
613	Nie mam zastrzezeń
614	Zgadzam się z zaproponowanym planem przystanków
615	głosuję na W1
616	Trasa W2 - ulica wiosenna Kiełczów
617	Jest okej
618	Ok
619	Przystanek przy rondzie oraz innych ważnych punktach takich jak np. szkoła
620	Nie mam zdania



621	Nie wiem, gdzie będą przystanki
622	Przystanki zlokalizowane przy Rondzie Lotników Polskich, przy trasie ul. Kiełczowskiej to wygoda dla pasażerów ponieważ takie przystanki znajdowałyby się w pobliżu miejsc pracy, szkół czy sklepów co ułatwiałoby codzienne życie mieszkańców. Dobrze rozmieszczone przystanki zachęcą do korzystania z tramwaju, ograniczą korki i emisję spalin. Bliskość przystanków przy szkołach sprawia, że uczniowie będą znacznie bezpieczniejsi w drodze szkoła - dom. Lokalny sklep i punkty usługowe będą chętniej odwiedzane ponieważ będzie można łatwo do nich dojechać po trasie W2, co na pewno pobudzi lokalną gospodarkę. Wybudowanie pętli przy Cmentarzu również nie będzie aż tak uciążliwe dla mieszkańców, sprawi również, że dojazd do Cmentarza będzie łatwiejszy dla osób odwiedzających.
623	Daszyńskiego
624	Pętla zlokalizowana przy cmentarzu Kiełczowskim wydaje się najlepszym wyborem, gdyż jest w pobliżu ulicy Kiełczowskiej będącej istotnym szlakiem komunikacyjnym pełniącym rolę wjazdu do Wrocławia od strony wschodniej. Natomiast pętla położona przy ulicy Żmudzkiej zdaje się nie być potrzebna, gdyż jest to ulica lokalna, mało istotna z komunikacyjnego punktu widzenia
625	Pętla - cmentarz komunalny Kiełczowska
626	Po zapoznaniu się ze studium wariantu W1, który najprawdopodobniej zostanie wybrany uważam, że lokalizacja samego przystanku i torów tramwajowych jest zlokalizowana zbyt blisko zabudowy mieszkaniowej nowo powstałych budynków przy ul. Zielnej (Dom Development). Dodatkowo 'obwodnica', która ma powstać wraz z tramwajem sprawi, że osiedle stanie się mniej bezpieczne dla rodzin z małymi dziećmi. Aktualnie jest tutaj cisza i spokój, a inwestycja sprawi, że będzie bardzo głośno, ze względu na dużą ilość przejeżdżających aut i tramwajów. Warto zwrócić uwagę na małą ilość zieleni w projekcie. Nowe osiedla



	będą otoczone jednym wielkim betonem, chyba że miasto zastosuje podkłady z roślin, tak jak zostało to zrobione na torach tramwajowych przy ul. Długiej.
627	Gorlicka
628	Jestem mieszkańcem bloku przy ulicy Zielnej, który w przypadku wyboru pierwszego wariantu (przebiegającego wzdłuż ulicy Dywizjonu 303) znajdzie się w niewielkiej odległości od przystanku tramwajowego. Zgodnie z zaprezentowanymi planami, przystanek będzie oddzielony od budynku jedynie chodnikiem i ścieżką rowerową. Przy założeniu szerokości chodnika (1,5 m) oraz ścieżki rowerowej, przystanek znajdowałby się w odległości około 4–5 metrów od granicy działki, co oznacza, że tramwaj przejeżdżałby tuż pod oknami mieszkańców. Lokalizacja tego przystanku, jak Państwo zauważyli, może powodować wibracje oraz hałas. W jaki sposób planują Państwo ochronić mieszkańców naszego bloku przed tymi uciążliwościami? Uważam, że przystanek powinien zostać przesunięty o co najmniej 15 metrów od granicy bloku lub zlokalizowany w miejscu mniej zaludnionym.
629	Wariant W1 jako optymalne rozwiązanie, które nie powieli już istniejących linii komunikacyjnych, ponadto umożliwiające skomunikowanie nowopowstałych osiedli.
630	Wariant W1 jako optymalne rozwiązanie, które nie powieli już istniejących linii komunikacyjnych, ponadto umożliwiające skomunikowanie nowopowstałych osiedli.
631	Brucknera. Korona. RynekEk. ŁAN. Biedronka.cmentarz
632	Przystanek przy Brucknera, Koronie, Ryneczku albo Rondzie lotników polskich, LZN, Vendo Park Wrocław, Cmentarz Kiełczowski
633	Przy Koronie i na Ryneczku
634	Nie mam zdanie na ten temat.
635	OK



636	Jak wyżej.
637	Konieczne przystanek na rondzie Lotników Polskich (to węzeł przesiadkowy w różne strony Psiego Pola, także na Zakrzów po drugiej stronie ul Sobieskiego).
638	Głosuję na W1
639	OK
640	Pozwoli dojechać do ronda a później się przesiąść, ewentualnie zostawić auto przy cmentarzu, ale przydałaby się droga z cmentarza na Zakrzów
641	sa ok
642	Pętla powinna być przy cmentarzu.
643	Lokalizacja przystanków dla wariantu W1 jest jak najbardziej odpowiednia.
644	Akceptowalne.
645	Jestem za pętlą tramwajową przy cmentarzu
646	ludzie wybrali tereny w okolicach widawy z racji ciszy i warunków środowiskowych jakie tam panują...nie wyobrażam sobie większej ingerencji {dewastującej przyrodę} w tej okolicy. Jest zielono, w miare cicho i spokojnie. Kiedy dojdzie do budowy trasy tramwajowej przez litewska moja rodzina wyprowadzi się z psiego pola.
647	Pętla powinna być zlokalizowana jak najdalej od bloków i domów, najlepsza lokalizacja jest przy cmentarzu wraz z W2 (tramwaj przez Kielczowską) W przypadku wyboru W1 pętla mogła być na ulicy Litewskiej (lub jej przedłużeniu) bez przejazdu na północ w stronę cmentarza (chyba że ulicą Żmudzką w kierunku Kielczowskiej?)
648	Psie pole
649	Pętla tramwajowa przy cmentarzu Kielczowskim to najlepsze rozwiązanie. Jest to przestrzeń, która nie styka się bezpośrednio z zabudowaniem mieszkalnym, ułatwi również dojazd osób starszych do



	cmentarza.
650	Wariant 2 jest ok.
651	Nie mam uwag.
652	Chciałbym by integracja przystanków autobusowo-tramwajowych z dojściem do CH Korona była przemyślana i dobrze zorganizowana. Obecny układ sprawia wrażenie wykonanego najmniejszym możliwym kosztem. Bardziej niż trzy pasy samochodowe z kiepską nawierzchnią w kierunku Psiego Pola są gorsze niż dobry ciąg komunikacyjny. Może przejścia naziemne/podziemne na skrzyżowaniu Krzywoustego/Brucknera? Może zadaszony przystanek zintegrowany z CH Korona? Podobnie do "Piotrkowska Centrum" w Łodzi? Takie coś znacznie podniosłoby komfort podróży i odwiedzania przystanku. A może coś podobnego na pętli tramwajowej?
653	Przystanek na ulicy Krzywoustego i konieczność przygotowania przejścia uderza w kierowców wyjeżdżających z miasta w godzinach szczytu: stoimy w korku od ul. Kochanowskiego dopiero na Krzywoustego ruch się udrażnia, proponowane rozwiązanie zablokuje nas już na pl. Grunwaldzkim. Chyba, że będzie to kładka nad ul. Krzywoustego. Przystanek przy zbiegu ulic Dywizjonu i wjazdu na Psie Pole utrudni wyjazd z mocno zakorkowanej drogi wyjazdowej z Dywizjonu w kierunku miasta. Miejsce kolizyjne już teraz bo nie widać rowerzystów nadjeżdżających od strony miasta. Przystanek przy skrzyżowaniu ul. Szewczenki, Litewska i Dywizjonu przy tzw. Krzyżu - zablokuje wyjazd i wjazd z ulic Zgorzeliska od strony Widawy. Całość projektu jest absolutnie nie przyjazna. Więcej ekologicznych autobusów będzie dużo korzystniejszym społecznie, ekonomicznie i



	ekologicznie rozwiązaniem.
654	A kto będzie z nich korzystał? PP jest osiedlem PP, po porannym i popołudniowym szczycie na PP jest pusto
655	Negatywna
656	Ulica Szewczenki nie ma komunikacji miejskiej. Ten rejon potrzebuje transportu miejskiego a nie rynek psiego Pola gdzie autobus jedzie co 6 minut. I to nie na ryneczku pojawiają się gigantyczne korki.
657	Warto, żeby skomunikować stację Wrocław Psie Pole z tramwajem, co umożliwi przesiadkę z pociągu na tramwaj.
658	bez uwag.
659	Nie przyglądałam się, mieszkam na Gorlickiej i dlatego i tak bym dochodziła do przystanków.
660	Nie są potrzebne, wystarczy dodatkowe autobusy, na przykład, łączące Psie Pole i Kowale, Psie Pole o Strachocin bez potrzeby przesiadania się przy Koronie czy Grunwaldzie.
661	Przystanki tramwajowe z natury braku zatoczek spowolnią tylko ruch samochodowy, który jednocześnie spowolni ruch autobusowy.
662	Cieszę się że w końcu bez korków mogłabym dojechać do pracy i miasta. Najlepiej jakby były linie z psiego Pola bezpośrednio na magnolie, dworzec główny, galerie dominikańska i pasaż grunwaldzki czyli najważniejsze części Wrocławia
663	W1
664	Trasa omijająca historyczne centrum. Jest trochę gorsza lokalizacyjnie ale mimo wszystko ochroni więcej miejsc i mniej osób będzie narażonych na hałas
665	Dobre rozmieszczenie przystanków w wariancie 2.
666	Przystanki korona, rondo lotników i oczywiście kilka na Kiełczowskiej
667	Myślę że to dobry pomysł



668	Jest ok dla wariantu II
669	Przy wariacie W2, rozłożenie przystanków, umożliwi łatwiejszy dostęp do tramwaju
670	ok
671	Buspas zamiast tramwaju
672	no właśnie przystanki wzdłuż ul. Kielczowskiej najlepsza opcja, bliskość centrum handlowego, przesiadkowego i dojazd do Cmentarza Kielczowskiego
673	Wariant 2
674	wariant 2
675	-
676	Pętla powinna być bliżej Cmentarza Kielczowskiego z potencjalnym przedłużeniem tramwaju w stronę Kielczowa.
677	Najważniejsze jest zlokalizowanie przystanku przy Rondzie Lotników - pozwoli to na połączenie z Zakrzówek.
678	Pętla przy cmentarzu kielczowskim to dobry pomysł. Na pewno przyda się 1 listopada. Zwłaszcza, że za plany rozbudowy nekropolii.
679	Lepsza W2, ułatwia budowę parkingu na obrzeżach miasta by powstał parking przesiadkowy.
680	W2
681	Nie mam uwag
682	W2
683	tramwaj na Psie Pole to zły pomysł, autobusy są lepsze!
684	Lokalizacja pętli w okolicy cmentarza kielczowskiego umożliwi korzystanie z tramwaju mieszkańcom wilczyc i Kielczowa, w okolicy znajduje się parking gdzie można zostawić samochód i przesiąść się na tramwaj
685	Obie linie muszą kończyć się na cmentarzu Kielczowskim
686	Pętla przy Cmentarzu



687	Pętla i przystanki na trasie W1 wydają się dobrze umiejscowione. Ponadto na pętli powinien być Park & Ride
688	W2
689	obojetnie
690	niezależnie od wariantu, pętla powinna być przy cmentarzu kielczowskim(tym bardziej że jest planowana jego rozbudowa), cmentarny parking mógłby być punktem park'n'ride dla Kielczowa i innych wiosek(pieczowice/śliwice etc.). zlokalizowanie pętli przy żmudzkiej/litewskiej spowoduje że mieszkańcy pobliskich wsi nawet nie rozważą rezygnacji z samochodu.
691	Wolę wariant W2
692	Najlepszym rozwiązaniem było by zlokalizować pętlę w okolicach cmentarza kielczowskiego
693	Wariant II jest odpowiedni optymalnie prowadzi drogę tramwajową.
694	Pętla przy cmentarzu pozwoli zaspokoić potrzeby nie tylko mieszkańców psiego Pola ale również podwrocławskich miejscowości. Może to być świetny punkt przesiadkowy.
695	Lokalizacja przystanków w kielczowie bardzo mi odpowiada
696	Zależy mi aby ostatni przystanek - pętla była jak najbliżej Kielczowa, może przy cmentarzu Kielczowianin.
697	Pętla koło cmentarza na Psim Polu była by zdecydowanym usprawnieniem komunikacyjnym.
698	Rozlokowanie przystanków według wariantu 2 zapewni świetną alternatywę dla podróżujących. Ostatni przystanek na Kielczów Cmentarz ułatwi dojazd mieszkańcom do cmentarza.
699	Którędy tramwaj nie będzie miał trasy, będzie to bardzo ułatwiać komunikację
700	Super W2
701	Jest ok



702	Bardzo się przydadzą
703	nie mam uwag
704	Tramwaj przejeżdżający ulicą Kielczowska super by się sprawdził chociażby ze względu na nowe otwarte centrum i inne sklepy jak netto, Lidl. Cmentarz na ulicy kielczowskiej byłby super miejscem na pętlę, ułatwił by komunikację znacznej części mieszkańców Kielczowa.
705	Pozytywna
706	Myślę że są dobrze zlokalizowane.
707	Moim zdaniem trasa i pętla tramwajowa mogłaby być zlokalizowana bliżej końca osiedla zgorzelisko i granicy miasta, ponieważ ludzie z tamtego końca mają duży kawałek do najbliższego przystanku autobusowego.
708	Wariant w2 uważam za zdecydowanie lepszy
709	Bardzo ważny jest dojazd do cmentarza kielczowskiego
710	Bliskość do przystanku 4.3,
711	Byle zatrzymywał się na osiedlu kielczowskim.
712	Jest ok
713	Na pewno przystanek po centrum handlowym i pętla przy cmentarzu Kielczowskim. Plus przystanek koło ryneczka psiego pola.
714	Nie mam zdania na temat przystanków
715	Super pomysł, lokalizacje przystanków i pętli Ok
716	Przystanki na Psim Polu wskazane w projekcie trasy W2 są jak najbardziej odpowiednie.
717	Bliżej głównej drogi lepiej zlokalizowane przystanki.
718	Trasa W2
719	Brak uwag
720	Punktem kulminacyjnym będzie przystanek Rondo Lotników Polskich, przy przebudowie wyspy na rondzie można na niej ulokować przystanek tramwajowy, ale to już zadanie dla wykonawców projektu.



721	Jest w porządku.
722	Koło cmentarza kielczowskiego idealne miejsce na pętle tramwajowa
723	Pętla tramwajowa wariantu 1 podobnie jak w przypadku wariantu 2 powinna kończyć się w okolicach cmentarza kielczowskiego.
724	Nie mam zdania
725	Przystanki dobrze naniesione
726	Pętla powinna być przy cmentarzu kielczowskim
727	Przystanki mi bez różnicy
728	wydaje się to sensowne, ciężko to chyba lepiej rozplanować
729	Na cmentarzu kielczowskim
730	Uważam że linia tramwajowa powinna przebiegać trasa w1 omijając rynek Psiego Pola
731	Wariant dwa
732	Uważam, że w wariant 2 będzie lepszym rozwiązaniem. Pętla tramwajowa przy cmentarzu kielczowskim ułatwi życie nie tylko odwiedzającym cmentarz, ale także mieszkańca okolicznych miejscowości.
733	Wariant 1 jest najbliższej korzystny i rozbudowujący komunikację tam gdzie budują się nowe domy osiedla
734	Mieszkam w Kielczowie i tramwaj jest bardzo potrzebny chociażby do Cmentarzu Kielczowskiego , a najlepiej do Kielczowa
735	Żeby na Kielczów trafić
736	Pętla tramwajowa powinna znajdować się w okolicy cmentarza na ul. Kielczowskiej, aby umożliwić mieszkańcom Kielczowa przesiadkę z auta na tramwaj. Do rozważenia jest stworzenie parkingu typu park and ride przy samej pętli tramwajowej.
737	Ok, najlepsze rozwiązanie to pętla przy cmentarzu kielczowskim.
738	Jako mieszkaniec Wilczyc preferuję lokalizację W2
739	Pętla - za Cmentarzem Kielczowskim,



	Przystanki umiejscowione na linii centrów kultury (rynek Psiego Pola, biblioteka miejsca) i handlowych (ul. Kielczowska). Dojazd do tych miejsc wesprze integrację społeczności lokalnej, rozwinię współpracę.
740	Opcja W1 wydaje się zdecydowanie lepsza
741	Podoba mi się możliwość połączenia Kielczowa z Psim Polem
742	Jest to dobry pomysł, brakuje tramwaju na Psie pole. Autobusy stoją w korkach a tramwaj korki ominie.
743	Przystanku spełnia swoje zadanie
744	Pętla tramwajowa w pobliżu cmentarza Kielczowskiego jest jak najbardziej trafna.
745	Miejsca przystanków nie są dla mnie istotne. Jest ich na tyle dużo, że spełniają moje oczekiwania.
746	Lokalizacja pętli bardzo dobra i jedyna słuszna moim zdaniem, lokalizacja przystanków też jest ok i nie mam zastrzeżeń.
747	Wariant 2 bardzo dobrze rozplanowane pod względem przystanków i pętli.
748	Przystanki ok
749	Konieczna petla przy cm Kielczowskim, zdecydowanie zmniejszy to ruch samochodowy
750	Tylko i wyłącznie wariant 2, idący przez ulicę kielczowska.
751	Kielczów Sielska
752	Wariant 2 spełnia potrzeby.
753	Podoba mi się że ostatni przystanek trasy W2 to cmentarz kielczowski
754	Ok
755	Dobry pomysł
756	Trudno stwierdzić. Patrząc na trasę, korzystałbym raczej z niemal końcowego przystanku (okolice cmentarza) i jechałbym w kierunku centrum, więc pośrednie są dla mnie obojętne.
757	jest ok - ale koniecznie odnoga na Zakrzów



758	Lokalizacja pętli przy cmentarzu jest bardzo dobrym rozwiązaniem.
759	Ok
760	Najlepiej gdyby pętla była przy cmentarzu.
761	ul. Zielna
762	Myślę, że są w odpowiednich miejscach
763	Przystanki obok C.H.Korona-w pobliżu rynku Psie Pole- przez kielczowską- cmentarz Kielczowska
764	Bardzo dobre - pomoże to zgranac ludzi z psiego pola
765	Pętla przy Cmenatrzu Kielczowskiej wydaje się odpowiednia, jest to miejsce gdzie osoby z Kielczowa i Wilczyc również będą miały blisko na nową pętlę , tym samym rozwiąże to problem dodatkowego ruchu samochodowego w newralgicznych miejscach psiego pola
766	Zdecydowanie lepszym wariantem byłaby linia W1. Miałaby szansę ominąć rondo Lotników Polskich jak i ulicę Kielczowską na których jest i tak już dużo połączeń MPK i jednocześnie mieć możliwość szybszego dojazdu do centrum. Aktualnie trasa przez którą przebiegałaby linia W1 ma mało połączeń komunikacji miejskiej, którą tą lukę tramwaj mógłby wypełnić. Dodatkowym plusem mogłaby być realizacja parkingu P+R koło pętli jak i drogi prowadzącej na południe w stronę ulicy Szewczenki, z której mogliby skorzystać zarówno mieszkańcy Wilczyc jak i Kielczowa. (Gdyby był wariant W2, mieszkańcy Wilczyc musieliby za daleko jechać.)
767	w2 ma najlepsze przystanki
768	Ok
769	Nie mam zdania, od tego powinni byc eksperci ktorzy biorac pod uwage najwqzniejsze czynniki wytycza przystanki
770	Dobrze zaplanowane
771	W wariancie 2 są dobrze zorientowane
772	Lokalizacja przystanków jest wystarczająca
773	Wariant 1



774	Jest ok
775	Lokalizacja jest ok
776	Bardziej wariant 2 mi pasuje
777	Pętla przy cmentarzu Kielczowskim
778	Lokalizacja przystanków i pętli przy wariancie nr 2, bardziej mi odpowiada
779	nie mam opinii
780	Super
781	W2
782	Końcowa pętla tramwajowa w okolicach Cmentarza Kielczowskiego, to bardzo dobre rozwiązanie. Jeśli chodzi o przystanki, to już nie jest dla mnie tak istotne.
783	Pętla tramwajowa powinna się lokalizować przy cmentarzu kielczowskim, natomiast co do przystanków to przy koronie, rondo lotników, nowa galeria handlowa, przystanek koło biedronki, action no i cmentarz
784	Krok w dobrą stronę
785	Lokalizacja pętli przy cmentarzu jest najbardziej odpowiednia wg mnie można przesiadać się do komunikacji miejskiej jeżeli ktoś chce dojechać do sąsiadujących wiosek w tym największej na dolnym Śląsku czyli Kielczowa. Rozkład przystanków OK
786	Podobnie jak z przystankami autobusowymi
787	Bardzo zależy mi na przystanku przy cmentarzu na ul. Kielczowskiej.
788	Bardzo dobrze, że jest taka inicjatywa
789	Tak jak wyżej, nie popieram.
790	Wariant drugi
791	Pętla przy cmentarzu lepsza.
792	W porządku
793	Kielczów.



794	Pętla końcową przy cmentarzu kielczowskim.
795	Ok
796	Bardzo ułatwi mi to dojazd do rodziny
797	Polna Kielczów
798	W2
799	Ok
800	Popieram dla W2
801	Jest ok
802	OK.
803	Jest ok
804	J.w.
805	w wariancie przez Litewską jest ok
806	Przy wariancie 2 jest ok
807	Podobają mi się, zwłaszcza dojazd na cmentarz
808	Ok
809	Pasuje
810	Bez zastrzeżeń. Połączenie właściwe.
811	Wariant 1 ma lepiej usytuowane przystanki z myślą o nowych mieszkańcach rozrośniętego psiego pola Wariant 2 spowoduje utrudnienia ruchu w czasie budowy torowiska i podczas przejazdów tramwajów
812	Ok
813	Wariant 1
814	Rozmieszczenie przystanków jest w porządku, odciąży przeładowane autobusy
815	Wystarczy taka ilość przystanków.
816	Lepsza opcja ul. Dywizjon 303. Przecież psi pole ma tak blisko budynki i pwenie odrazu się posypią odszkodowania. A po drugie hałas tuż pod oknami. Przez ul Dywizjon



	303 nie ma tak blisko budynków no i szersza perspektywa. Przez psie pole już jeżdżą autobusy.
817	Podobają mi się w wariantach W2
818	Pętla na cmentarzu to jedyny sensowne rozwiązanie.
819	Zaplanowana pętla jest wygodna dla wielkości ludzi z powodu tego że są fabryki obok, dla mieszkańców wsi Kiełczów oraz inne wsi i miasteczka.
820	To dobry pomysł.
821	Pętla się przyda, więcej dojazdów będzie
822	Wszystkie przystanki W2 są wg mnie zlokalizowane optymalnie.
823	Bardzo mi odpowiadają
824	Bo dojeżdża pod cmentarz. Dobrze jakby zrobić parę przystanków dalej do pętli w Kiełczowie
825	W1
826	Pętla na Cmentarzu Kiełczowskim
827	Nie dotyczy
828	Wariant W2
829	Brak uwag
830	Wariant drugi dla mnie jest OK.
831	Lokalizacja przystanku jest ok a jeżeli chodzi o pętlę tramwajową to fajnie było gdyby była przy cmentarzu na kiełczowskiej
832	Myślę że cmentarz Kiełczowski będzie idealnym miejscem na pętlę
833	Myślę że opcja w2 przez Kiełczowska będzie najbardziej odpowiednia, ludzie dojeżdżający do pracy mieli by łatwiejsze życie
834	Pętla powinna być przy cmentarzu
835	Wariant 1 z pętlą tramwajową przy cmentarzu kiełczowskim to korzystniejszy wariant, szczególnie, że rozbudowa cmentarza została zatwierdzona, znacznie więcej mieszkańców zostanie obsługiwanych z dużych bloków i osiedla małe wilczyce, oraz początku Kiełczowa.



836	Bardzo dobra trasa
837	Znacznie ułatwi to dojazd mieszkańcom i psiego pola jak o okolicznych miejscowości od strony psiego pola
838	J/W. Pętla przy cmentarzu to dobry pomysł. Usprawni to transport z Kielczowa do miasta dla np. uczniów czy seniorów. Powinien powstać przy pętli również duży parking Park&Ride.
839	Ok
840	uwzględni, że najlepiej, aby pętla tramwajowa była w okolicach cmentarza kielczowskiego hałas nie będzie tak przeszkadzał mieszkańcom osiedla a będą mogli też skorzystać z tramwaju mieszkańcy kielczowa
841	Kielczowska
842	Zostawcie rynek w spokoju
843	Wariant 2gi jest lepszy. Poproszę wariant 2gi
844	W1 Królewska
845	Rycerska
846	Nie mam zastrzeżeń do proponowanego drugiego wariantu. Pętlę tramwajową kół cmentarza byłaby super rozwiązaniem.
847	W2
848	Nie znalazłam informacji o konkretnym położeniu przystanków.
849	Uważam, że lokalizacja przystanków i pętli tramwajowej w wariantach 2 (przez ul. Kielczowską) budzi poważne wątpliwości ze względu na proponowane miejsce zakończenia trasy. Końcowy przystanek miałby powstać na obecnie niezabudowanym, otwartym terenie – polu, które stanowi cenną przestrzeń przyrodniczą i potencjalną rezerwę urbanistyczną dla przyszłych, dobrze zaplanowanych inwestycji. Zabudowanie tego miejsca infrastrukturą tramwajową byłoby marnowaniem jego potencjału i naruszałoby naturalny krajobraz. Tego typu tereny powinny być chronione i zagospodarowywane w sposób



	przemysłany, a nie wykorzystywane jedynie jako „wolne miejsce” pod pętlę. Zamiast niszczyć wartościową przestrzeń, warto rozważyć inne lokalizacje dla pętli – np. w sąsiedztwie już istniejącej zabudowy lub terenów o mniejszym znaczeniu przyrodniczym, gdzie tramwaj będzie rzeczywiście funkcjonalnym elementem komunikacji, a nie obcym dodatkiem wśród pól
850	Cmentarz Kiełczewski jako pętla jest idealnym rozwiązaniem
851	Nie mam uwag
852	W2
853	W porządku
854	II wariant trasy jest lepszy.
855	Przystanek autobusowy Inflancka wydaje się najbardziej kluczowym punktem rozładunkowym, nie licząc pętli LITEWSKA aby nie zakłócać jej funkcjonowania. Jeżeli trasa przebiegnie Kiełczowską, istnieją dwa agregaty sklepów w bliskiej od siebie odległości, przystanek pomiędzy nimi byłby akceptowalnym kompromisem. Niestety nie znam okolicy cmentarza zbyt dobrze.
856	Pętla przy cmentarzu jest dobrym rozwiązaniem, natomiast przystanek na pewno powinien być na Ryneczku, przy Rondzie Lotników Polskich oraz przy poszczególnych marketach (parkach handlowych).
857	Kiełczów, makowa
858	Ostatni orzustanek cmentarz
859	Jak w planach (12)
860	Przystanki z grubsza powinny zostać utrzymane w dotychczasowych lokalizacjach przystanków autobusowych i powinny pozwalać na dogodne przesiadki między tramwajami i autobusami. Wyjątkiem jest przystanek Psie Pole (Rondo Lotników Polskich), który



	umieściłbym w obu kierunkach w ciągu ul. Krzywoustego, by umożliwić przesiadki na jednym przystanku z każdego kierunku w każdy. Linie, które nie będą kursować w kierunku CH Korona (np. obecna 150) można wówczas przekierować na ul. Gorlicką w obu kierunkach, z wykorzystaniem także ulicy bliżej rynku. Wtórnie przystanek Kiełczowska (LZN) można przesunąć bliżej ul. Miłostowskiej, by zmniejszyć odległość od przystanku dla mieszkańców ulic Miłostowskiej i Mulickiej. Ponadto zastanowiłbym się nad zasadnością utrzymania przystanku CH Korona pod kładką w kierunku centrum.
861	Tramwaj nie jest potrzebny = będą jeszcze większe korki na wjeździe do Wrocławia
862	Ok
863	Bardzo podoba mi się koncepcja przystanku tramwajowego przy C.H. Korona - ułatwi to dojazd na zakupy. Dodatkowo super jest też węzeł przesiadkowy przy wyjeździe z ul. Dywizjonu 303. Tam mogliby dojeżdżać pasażerowie z Zakrzowa i wsiadać w tramwaj.
864	Nie mam.
865	Nie mam opinii
866	Pętla tramwajowa przy cmentarzu Kiełczowskim.
867	Wariant W2
868	Jest ok
869	Dalej niż na cmentarz w Kiełczowie.
870	Łatwiejszy dostęp do większego obszaru PsiegovPoła oraz skomunikowania z innymi środkami komunikacji zbiorowej w wariantcie nr 2
871	Ok
872	Profesjonalne rozplanowanie przez ekspertów
873	Pętla powinna znajdować się przy cmentarzu, docenią to zwłaszcza osoby starsze. Rozładuje to też ruch w listopadzie.



874	Chcialabyn zeby wygralo w2
875	ok
876	Preferuje petle przy Cmentarzu przy ul. Kielczowskiej - aby mieszkańcy Kielczowa mogli korzystac z linii tramwajowej.
877	W1
878	W obrębie osiedla powinny funkcjonować dwie pętle tramwajowe: - pętla główna w rejonie Cmentarza Kielczowskiego z P+R, uwzględniająca wzmożony ruch tramwajów do obsługi cmentarza - dodatkowe tory postojowe - pętla dodatkowa wraz z odgałęzieniem trasy do dodatkowego zbiorczego P+R w rejonie skrzyż. Kurlandzka/ Szewczenki (parking przechwytyjący od strony Wilczyc). Należy zaprojektować mini węzły przesiadkowe, z możliwością zawracania autobusów na przystankach Krzywoustego/Zielna i Kwidzyńska/Brucknera, przy zapewnieniu przesiadek w systemie door-to-door. Ponadto konieczne jest zapewnienie elastyczności sieci tramwajowej poprzez: - budowę łuków w relacji Psie Pole-Kowale na skrzyżowaniu Kwidzyńska/Brucknera - przebudowę petli Kromera z możliwością zawracania tramwajów od strony Psiego Pola (przynajmniej w zakresie tzw. trójkąta torowego) - budowę łuków w relacji Jedności Nar.-Wyszyńskiego na skrzyżowaniu obu tych ulic - budowę pełnej gwiazdy torowej na skrzyżowaniu ulic Wyszyńskiego-Nowowiejska - budowę pełnej gwiazdy torowej na skrzyżowaniu ulic Wyszyńskiego-Sienkiewicza.
879	Wariant W2 pasuje najbardziej
880	Pętla na wysokości cmentarza



881	Uważam że pętla powinna znajdować się przy cmentarzu na kiwlczowskiw wtedy umożliwi to mieszkańcom Kielczowa korzystanie z tego przystanku
882	Najlepszym rozwiązaniem jest petla przy Cmentarzu Kielczowski. Jest tam juz gotowy pod to teren.
883	Dokumenty przedstawiane społeczeństwu, które powinno móc mieć najpierw ogląd tematu, aby móc się wypowiedzieć, są niedostatecznie dostosowane do średnich możliwości percepcyjnych. Z kresek na mapie trudno wywnioskować, jak realnie będzie wyglądała inwestycja w konkretnym terenie. Na potrzeby przyszłej propozycji (lepszey i racjonalniejszej od obecnie zaprezentowanych) konieczne jest przedstawienie wizualizacji całego przebiegu trasy. Wtedy dopiero pytanie o przystanki będzie mogło mieć sens i realny oddźwięk. Oczywiście bez ograniczania się jedynie do prezentacji w internecie, ale także na plakatach informacyjnych rozmieszczonych na osiedlu.
884	Uważam, że pętla powinna powstać w pobliżu cmentarza na ulicy kielczowskiej, dodatkowo wraz z współpracą gminą długołęka powinny powstać ścieżki rowerowe do niej z kielczowa. Uważam, że przystanek 1.5 obsługuje bardzo mało pasażerów i nie powinien powstać, albo powinien mieć opcję przystanku na żądanie (podobnie jak obecny przystanek kętrzyńska).
885	Pętla przy cmentarzu Kielczowskim ma sens i przystanki wzdłuż Kielczowskiej, bliskość do Park Ride i supermarketów
886	Pętla przy cmentarzu Kielczowskim ma sens i przystanki wzdłuż Kielczowskiej, bliskość do Park Ride i supermarketów
887	Przystanki wzdłuż ul. KIEŁCZOWSKIĘJ mają sens bo bliskość do marketów i strefy przesiadkowej autobusowej
888	Chciałabym, żeby pętla była zlokalizowana w największej bliskości do Zakrzowa lub w punkcie węzłowym, przesiadkowym, który będzie umożliwiał dalszą podróż na moje osiedle.



889	Pętla tylko przy Cmentarzu Kiełczowskim, inna lokalizacja niepraktyczna i nie opłacalna. Przystanek 3.2 przy rondzie Lotników Polskich najważniejszy na trasie tramwajowej.
890	Pętla przy cmentarzu ul. Kiełczowska
891	petla przy cmentarzu przy ul. Kiełczowskiej
892	Pętla stanowczo przy Cmentarzu Kiełczowskim.
893	W1
894	Ok
895	Oczywiście, że bardziej korzystny jest wariant przez Dywizjonu 303, ponieważ lepiej będzie penetrował wielką zabudowę, ale bez sensownego połączenia do centrum na skróty, jego budowa nie ma żadnego sensu.
896	Pętla przy Cmentarzu Kiełczowskim to jedyny sensowny wybór. Bez względu na wariant. Ważniejsza decyzja dotycząca lokalizacji jest następująca: czy lokować pętlę przy istniejącej części cmentarza czy przy tej nowo-planowej? Jestem przekonany, że lokalizacja pętli przy aktualnej części cmentarza (tej bliżej Kiełczowa) spowodowałaby obsłużenie dużo większej ilości potencjalnych pasażerów (np. osiedla Małe Wilczyce, lub zachodniej części Kiełczowa), pomimo że relatywnie oba miejsca nie dzieli wielka zbyt odległość.
897	Najpierw trasa, która naprawdę rozwiąże nam problem komunikacji, a nie obecne wersje, które nie odpowiadają na prawdziwe potrzeby. Przystanki najlepiej zasymulować w realnych warunkach (tymczasowe słupki) i to mogłaby być podstawa do zebrania opinii.
898	Przystanki sa OK, powinny pokrywac obecne trasy autobusów.



Załącznik nr 3 – Notatka z konsultacji z młodymi

Konsultacje dla dzieci i młodzieży odbywały się w tym samym czasie, co konsultacje dorosłych. Miały 2 formy:

- Warsztat dla dzieci zorganizowany w Centrum Aktywności Lokalnej Klub na Psiaku w dn. 13.03.2025.

Dzieci projektowały swoje wymarzone tramwaje, wyrażały opinie na temat komunikacji i bezpieczeństwa na osiedlu. W spotkaniu wzięło udział 7 osób.

- Warsztaty w szkołach.

Podczas warsztatów uczniowie i uczennice poznawali warianty tramwaju, zadawali pytania a następnie dyskutowali nad wadami i zaletami poszczególnym rozwiązań. W konsultacjach wzięły udział 3 placówki edukacyjne:

Autorska Szkoła Samorozwoju ASSA (ul. Kiełczowska 43) – 14.03.2025 przeprowadzono warsztat dla chętnych uczniów (wzięły w nim udział 3 osoby)

Szkoła Podstawowa nr 98 im. Piastów Wrocławskich (ul. Sycowska 22a) – 20.03.2025 przeprowadzono na warsztat dla chętnych reprezentantów różnych klas (24 osoby)

Szkoła Podstawowa nr 6 im. Józefa Mackiewicza (ul. Gorlicka 25) – 1.04.2025 przeprowadzono warsztaty dla dwóch klas 8 (w sumie 40 osób)

W sumie w konsultacjach dzieci i młodzieży wzięło udział 84 osoby. Część uczestników sprzeciwiała się budowie tramwaju, wskazując na istniejącą sieć autobusową, wysokie koszty, hałas i możliwe utrudnienia w czasie budowy. Inni podkreślali jego zalety – odciążenie komunikacji, zmniejszenie korków i poprawę dostępności.



Wariant W1 oceniono jako spokojniejszy, bezpieczniejszy i mniej kolizyjny – omija newralgiczne punkty (rondo, centrum), zapewnia lepszy dojazd do szkół i cmentarza, sprzyja rozwojowi osiedla. Wadą jest brak połączenia ze stacją Psie Pole oraz ryzyko zalania terenów.

Wariant W2 uznano za bardziej użyteczny dla większej liczby mieszkańców – zapewnia dojazd do stacji, sklepów i cmentarza, ale wiąże się z większymi utrudnieniami: hałasem, ryzykiem wypadków, ograniczoną przestrzenią i zatłoczonym rondem.

Uczestnicy i uczestniczki zwracali uwagę na bezpieczeństwo, wpływ inwestycji na środowisko i codzienne funkcjonowanie dzielnicy. Wśród propozycji pojawiły się też łączenie wariantów i rozwój infrastruktury Park & Ride.

Zestawienie opinii zebranych w konsultacjach z młodymi

1	Kiedy będzie trwała budowa W2 wszyscy kierowcy jadący z wiosek do centrum pojadą przez Żmudzką, zrobi się straszny korek i przejazd do centrum będzie zablokowany.
2	W2 jest bardziej kolizyjna i nie będzie się dało przejść na drugą stronę ulicy.
3	Obie trasy mają więcej wad niż zalet, dlatego nie chcemy tramwajów. Pewnie też nie będziemy z nich korzystać.
4	Zaletą trasy W2 jest przejazd przez centrum + dojazd na stację oraz galerię na ul. Kiełczowskiej oraz rozbudowa cmentarza Kiełczowskiego.
5	Wadą trasy W2 jest blokowanie ruchu na rondzie (zwłaszcza podczas budowy), brak miejsca na Krzywoustego (i na rondzie), hałas i likwidacja linii np. 131
6	W naszej opinii trasa W1 jest lepsza (a bardziej z przedłużeniem na cmentarz). Jej zalety to: spokój w centrum, omija rondo i rynek



	(mniejsze korki), więcej połączeń + nowa pętla, przedłużenie do cmentarza (likwidacja np. pętli Litewska). Jej wady to brak połączenia ze stacją kolejową Psie Pole i to, że jest bardzo blisko terenów zalewowych.
7	W2 zabiera więcej mieszkańców i jest tańsza. Zmniejszy liczbę korków.
8	W2 mogłoby powodować dużo wypadków na rondzie, a na tę chwilę zdarza się już dużo wypadków.
9	W1 by omijała rondo i dodatkowo by był lepszy dostęp do liceum różnych i innych szkół.
10	W2 to jest droga kamienista i nie wyobrażam sobie, żeby tam była linia tramwajowa i bardzo by zaszkodziło to policji, straży pożarnej i karetkce.
11	W1 pomimo, że jest droga, to bardziej się opłaca ta opcja.
12	Naszym zdaniem trasa W1 powinna jechać przez Poleską wkraczając na końcową ulicę trasy W2. Na trasie W2 nie ma miejsca na tramwaje np. dwa tramwaje obok siebie koło przystanku Psie Pole.
13	Bardzo dużo kierowców wymusza pierwszeństwo przy przystanku Psie Pole, a jest to niebieska strefa.
14	Jakie linie autobusowe byłyby usunięte?
15	Plusem W2 jest dobry dojazd do Psiego Pola, mniejsze zakorkowanie i mniejszy hałas.
16	Zaletą W2 jest to, że zabierze więcej ludzi, dużo ludzi dowiezie do centrum, wytworzy mniej spalin, pozwala na łatwiejsze dojście do przystanków. Jego wadą jest hałas. W2 jest lepszą opcją.
17	Zaletą W1 jest to, że szybciej dojedzie do centrum, jest mniejsza możliwość wypadku. Wadą jest niszczenie zieleni i trudniejsze dojście do przystanku.
18	Powstanie linii tramwajowych umożliwi lepszy i szybszy dojazd do centrum. Zmniejszy się ilość korków, a samochody będą miały



	bezproblemowy przejazd. Park and ride będzie dobrym rozwiązaniem dla mieszkańców posiadających samochody, gdyż w centrum Wrocławia często jest problem z zaparkowaniem aut oraz maleje wtedy ilość samochodów na drogach, co powoduje zmniejszenie ilości spalin.
19	Trasa W1 jest lepsza, ponieważ podczas budowy nie będzie uniemożliwiała przejazdu na najbardziej ruchliwych ulicach.
20	Trasa W2 jest dla osób starszych lepiej dostępna. Jednak uważamy, że W1 jest lepsza.
21	Uważam, że W1 jest lepsza, ponieważ trasa przez pola jest spokojniejsza i dzięki temu będą mniejsze korki.
22	Uważam, że W2 będzie bardziej przydatną trasą dla wielu osób, ponieważ więcej osób mieszka bliżej ronda niż bliżej pola.
23	Tramwaj jest zbędny, ponieważ: istnieje rozbudowana sieć linii autobusowych, są to wysokie koszty budowy, rozkopanie ulic, ogranicza mobilność przez pewien czas, długi czas oczekiwania (2038), W1 jest zbyt blisko terenów zalewowych. Za tę kwotę można by wyremontować ulice przy ryneczku Psiego Pola i rozbudować sieć autobusów.
24	Lepszy wariant to W2 – bardziej odciąży korki na Psim Polu i przejeżdża przez główny przystanek Psie Pole rondo.
25	Nie chcemy tramwaju na Psie Pole, ponieważ trasa W2 jest już wystarczająco skomunikowana (autobusy 121, 931, N, 131 itd.). Lepiej zainwestować w autobusy.
26	Wadą opcji W1 jest to, że jest już dużo autobusów, długa budowa, koszt i to, że przyroda ucierpi. Zaletą: ekologicznie, mniej korków, rozwój osiedla, dostęp do szkół, łatwiejszy dojazd, rozwój osiedla (technologiczny).
27	Tramwaj nie jest potrzebny. Mamy autobusy.
28	Wady tramwaju: i tak tego nie wybudujecie, hałas, korki podczas



	budowy, długa budowa, jest więcej „nie” niż „tak”, minus 830 mln zł! Zalety tramwaju: więcej transportu, ludzie, którzy mają mniej autobusów w swojej okolicy będą mieć jeszcze jeden transport.
29	Park and ride powinno się znajdować przy cmentarzu.
30	Tramwaj jest potrzebny – jest już sporo autobusów, ale stoją w korkach. Po zakończeniu lekcji w technikum brakuje miejsca w autobusach.
31	Trawa W2 – tramwaj dołożyłby problemów, to gęsta zabudowa i rondo – lepszy wariant to W1.
32	Lepszy Wariant to W2, ponieważ Psie Pole to podmiejski, dziki teren i tramwaj na Dywizjonu 303 by to ograniczył.
33	Ryneczek Psiego Pola jest wąski, tramwaj powinien go omijać – gdyby się wykoleił, zakorkowałby ruch.
34	W2 musiałoby być na asfalcie połączonym z ulicą, co jest problemem. Lepszym wariantem jest W1.
35	Być może trasa W1 będzie szybsza, bo rondo będzie zawsze zakorkowane. Rondo mogłoby być poszerzone.
36	Przy ul. Kielczowskiej są wszystkie sklepy – starsze osoby skorzystają z W2 i zrobią zakupy, co nie uda się przy W1.
37	W2 jest blisko stacji Psie Pole i skomunikuje najwięcej osób.

Załącznik nr 4 – Opinie przesłane mailowo oraz uchwały Rad Osiedli

Uchwała 1. (Rada Osiedla Pawłowice)

Uchwała nr XLVI/105/25

Rady Osiedla Pawłowice



z dnia 12.03.2025 r.

w sprawie: konsultacji społecznych wokół trasy tramwajowej na
Psie Pole 2025.

Działając na podstawie § 6 oraz § 8 Statutu Osiedla Pawłowice
stanowiącego załącznik do Uchwały nr XIII/441/03 Rady Miejskiej
Wrocławia z dnia 16 października 2003 r. w sprawie nadania
Statutu Osiedla Pawłowice (tj. Dz. Urz. Woj. Doln. z 2022 r., poz.
2741), Rada Osiedla uchwala, co następuje:

§ 1

Rada Osiedla Pawłowice postanawia, po przeprowadzonej dyskusji, wskazać
tzw. wariant niebieski jako preferowany i korzystny wariant przebiegu
projektowanego tramwaju na Psie Pole w ramach konsultacji społecznych
wokół trasy tramwajowej na Psie Pole 2025.

§ 2

Wykonanie niniejszej Uchwały Rada Osiedla Pawłowice powierza Zarządowi
Osiedla Pawłowice. Rada Osiedla Pawłowice niniejszym zobowiązuje Zarząd
Rady Osiedla Pawłowice oraz wyznaczonych przez Zarząd członków Rady
Osiedla do podejmowania wszelkich możliwych i niezbędnych działań i
czynności zmierzających do realizacji celu opisanego w ust. 1 powyżej, w
tym do współpracy ze wszystkimi jednostkami organizacyjnymi Miasta
Wrocławia oraz innymi podmiotami oraz osobami zaangażowanymi w
działania opisane powyżej.

§ 3



Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wiadomość mailowa 1

(dokument w formie PDF)

1. **UWARUNKOWANIE 1: Ograniczenie do wariantów od miasta – Trasa Olimpijska na przegranej pozycji**

To że ograniczono się do krótkowzrocznego wariantowania przez miasto jest bardzo ograniczające. Po części wykonawca zauważył pewne ograniczenia związane z wariantowaniem przez miasto wariantu przez Trasę Olimpijską, samu proponując wariant 10.

Jednocześnie wariant ten z powodu geograficznego uwarunkowania i przebiegu z kretesem przegrywa w badanych współczynnikach na ostatnim etapie. Wariant który wyjeżdżając z Psiego Pola dojeżdża do centrum po najmniej kolizyjnej trasie, z najmniejszą liczbą przystanków przegrywa, bo część mieszkańców wyruszając w podróż tramwajem najpierw oddala się od centrum.

Wariant przez Trasę Olimpijską o wiele lepiej wypadłby w przebiegu przez Kiełczowską, a najlepiej w przebiegu prosto do Zakrzowa z dobrze zintegrowaną komunikacją autobusową dla osiedla Kiełczowskiego. Tylko było to zupełnie poza analizą.

2. **WADA 2: Dublowanie kolei**

Wybrane warianty są dublujące dla istniejącej infrastruktury szynowej bo przebiegają w bezpośredniej relacji linii kolejowej dublując trasę. Poniżej przykład schematu jak linia kolejowa (czerwona przerywana) przebiega w pobliżu planowanych wariantów (przezroczysta czerwona).

3. **UWAGA 3: Kolej jako transport międzydzielnicowy – według mnie powinien być międzyosiedlowy**

Co najmniej międzydzielnicowe jest trochę mało ambitne. Próba



wykorzystania komunikacji kolejowej do komunikacji międzyosiedlowej powinna zostać zintensyfikowana i jeżeli założenie tutaj jest że to komunikacja międz dzielnicowa (a takich dzielnic we Wrocławiu są 4) to bardzo mało ambitne. Modernizacja i rozbudowa linii przez Kowale i Swojczyce, oraz linia na Trzebnice jest przykładem tego jak stawiany jest tu kierunek międzyosiedlowy. Problemem był odwrót decydentów od integracji transportowej kolejki z miastem w ramach jednej taryfy biletowej. W planach jest podobno stworzenie stacji kolejowej Zakrzów, stacji kolejowej w okolicach Jagodna – Iwiny. Dlatego zaskakujące jest że zamiast uzupełniać transport na relacjach nie pokrywających się ze sprawą komunikacją kolejową stawia się na budowę tramwaju po trasie linii N która biegnie w okolicach tej samej linii kolejowej właśnie do dworca kolejowego i w domyśle pewnie dalej do Petrusowicza / Asfaltowej / Jagodna.

4. **WADA 4: Brak integracji z koleją.**

Na stronie 15 opisujecie państwo stację kolejową Psie Pole. Tymczasem wytyczone warianty trasy tramwajowej w żadnym punkcie nie tworzą zintegrowanego węzła komunikacyjnego (komunikacji autobusowej / kolejowej / autobusowej międzygminnej z tą infrastrukturą. Taki węzeł byłby dobry do wybudowania w okolicach stacji kolejowej Zakrzów w wariantcie Trasy Olimpijskiej.

5. **WADA 5: Brak obsługi dużych osiedli Psiego Pola: Krzywoustego i ZAKRZOWA.**

Tramwaj w wariantach proponowanych przez miasto nie obsługuje kluczowego osiedla Psiego Pola jakim jest osiedle Sobieskiego.

6. **WADA 6: Obsługa miejsc imprez masowych z pominięciem węzła**

Grunwaldzkiego dla przyjezdnych i mieszkańców.

Dla mieszkańców Polski przybywający do Wrocławia z północnego-wschodu (czyli większości kraju) w odwiedziny na imprezę masową komunikacja z Halą Stulecia czy Zoo jest w



opłakany stan. Mieszkańcy Psiego Pola chcąc się dostać do terenów rekreacyjnych wokół Hali Stulecia, czy właśnie na imprezy masowe skazani są na przesiadki na placu Grunwaldzki z powodu braku połączenia w linii prostej z tamtą okolicą. Wybrane warianty nie adresują tych potrzeb!

7. WADA 7: Dywersyfikować i zarządzać ryzykiem zdarzeń komunikacyjnych na Psim Polu

Wyznaczony przebieg nie wykorzystuje unikalne szanse stworzenia alternatywy ucieczki i dojazdu dla Psiego Pola. Nie tworzy nowych mostów między Psim Polem a centrum miasta. Psie Pole w danej chwili dosłownie wisi na jednym ciągu komunikacyjnym z miastem. Jak coś tam się stanie to Psie Pole jest odcięte od miasta.

Dlatego tak zaskakujące ze wszystkich miejsc w mieście było pozwolenie na blokadę alei Sobieskiego rolnikom w trakcie gdy dodatkowo były podtopienia w Wilczycach. Potrzeba alternatywnego dojazdu, alternatywnego mostu jest potrzebą zarządzania ryzykiem zdarzeń komunikacyjnych zarówno dla transportu komunikacji zbiorowej - autobusów, rowerów jak i komunikacji indywidualnej.

8. WADA 8: Przedstawiać rozwiązania zintegrowane i zrównoważone.

Projekty oczywiście zakładają powstanie ścieżek rowerowych, bardzo dobry rozwój infrastruktury chodnikowej, rowerowej, a nawet poprawa gabarytów ronda lotników. Jednocześnie jest to modernizacja, a nie tworzenie nowych rozwiązań. Czy to usprawni podróż rowerem do centrum miasta? Podróż rowerem do Swojczyc? Nie. Nowy most nad Widawą w ramach trasy Olimpijskiej by to zrobił!

9. WADA 9: To nie jest sprawny transport – Tereny deptakowe

Czytając opis odcinka 3A na stronie 49 zauważalny jest brak analizy pod kątem sprawności proponowanego odcinka. Jaką prędkość będzie miał tramwaj pomiędzy przystankami w tak ciasnej



zabudowie. Jak zakręty, ciasna zabudowa wpływa na sprawność transportu? Prędkości wzdłuż Brucknera będą wpisywać się we Wrocławski standard. Na Psim Polu zakręty w ciasnej zabudowie blisko domów, ale i placu po którym przebywają małe dzieci przy fontannie.

10. WADA 10: To nie szybki transport szynowy – Dużo zakrętów

To jest w sprzeczności od modelu Londyńskiego gdzie autobus dowozi mieszkańców do często kursującego transportu szynowego. Autobus ma gęsto rozłożone przystanki i objeżdża całe osiedle, a zadaniem tramwaju jest błyskawiczne dostarczenie potoku pieszych do centrum.

Nie uwzględnia tego jak nowa struktura miałaby wpłynąć na obecne linie autobusowe. Dalsze analizy ograniczają się tylko do ogólnego stwierdzenia że to linie podmiejskie będą tylko ucięte!

11. WADA 11: Ilość przystanków, czyli przystanki co kilkaset metrów.

“Korytarz 1 biegnie aleją Aleksandra Brucknera oraz ulicą Bolesława Krzywoustego, na których według Programu Tramwajowego wskazano lokalizację 6 przystanków. Przechodzi głównie przez osiedla Karłowice-Różanka i Kowale, a częściowo również - Psie Pole - Zawidawie. Korytarz 1 podzielono na odcinki: A, B oraz C, przez które przechodzą warianty 1,2 oraz 9.

Propozycje zakładają większą liczbę przystanków niż niektóre obecne linie autobusowe. Już przy pierwszy korytarzu który jest szkieletem propozycji które zostały da się zaobserwować ryzyko że nowe rozwiązania komunikacyjne będą bardziej czasochłonne w czasie podróży niż obecne.

PYTANIE 1: Jak zwiększenie liczby przystanków (względem obecnych linii autobusowych) wpłynie na czas podróży?

PYTANIE 2: Jak puszczenie linii tramwajowej wśród wielu skrzyżowań z drogami bocznymi na Brucknera wpłynie na



prędkość jazdy tramwaju?

Ustawianie przystanków co kilkaset metrów nie wpłynie dobrze na czas dojazdu i sprawność komunikacji. Poniżej przykład przystanków co 300 metrów. Można rozważyć by autobus który by dowoził do tramwaju zbierał ludzi stając co tyle metrów, ale nie ciężki transport szynowy, który by nabrać prędkości czy wyhamować ma trudniej.

12. WADA 12: ZAŁOŻENIE 50 km/h zamiast rzeczywistego 17,5 km/h.

BRAK ADRESOWANIA DLACZEGO TERAZ MIASTO MA 17,5 km/h

Komunikacja musi być szybsza niż stan obecny.

Czas dojazdu z istniejącego punktu do centrum miasta, czy to do Kromera czy to do placu Grunwaldzkiego powinna być szybsza niż obecnie. Projekt powinien być taki by spełniał to założenie.

W dalszej części analiz stwierdzono następujące:

Jest to ogromne wprost potwierdzenie malowania trawy na zielono, czyli obrócenia rzeczywistych zjawisk do wymaginowanej sprawności komunikacji tramwajowej. Należałoby dostrzec co jest powodem tak niskiej średniej prędkości na odcinkach sieci tramwajowej teraz. A są to te wady co są wymieniane w okolicy:

- a. **WADA 9** – tereny ruchu zamieszania – deptaki na Psim Polu, częste skrzyżowania z drogami przy Brucknera.
- b. **WADA 10** – dużo zakrętów – wolniejsza prędkość tramwajów
- c. **WADA 11** – ilość przystanków – zanim tramwaj się rozpędzi to już musi stanąć. Tramwaje są cięższe, a częste przystanki powinny mieć autobusy!
- d. **WADA 12** – godzenie się na brak wydzielonego torowiska.

W punkcie 1.4.6 opracowania więc samo „przyjęcie założenia” że tramwaj będzie się poruszał nie 17.5 km/h, a 50km/h a po Psim Polu 40 km/h nie odczarowuje potem rzeczywistości, że tak nie będzie! Dla Wariantu 2 w tabeli 16 na stronie 197 wskazano że inwestycja da 8 sekund zysku!



13. WADA 13: Wydzielone torowisko / problem wariantu W2

Czy torowisko na całej trasie jest wydzielone. Tyczy się ta moja uwaga głównie czytając opis odcinka 3B gdzie tramwaj z powodu gęstej zabudowy, ale i przez to bliskiej drogi prawdopodobnie by przebiegał razem z ulicą po której jest spory ruch samochodowy. Warto zadbać by trasa była nowa, sprawna i nie obciążona koniecznością dosłownego wypychania wyginając trasę jak tylko się da. Czy w okolicach rzeczowego wariantu 3B od Ronda Lotników w Kiełczowską, czy to też w okolicach skrzyżowania Gorlicka-Litewska

14. WADA 14: Analizy stroniczne dla wariantu Olimpijskiego : wygięcie wsteczne.

Tworzenie dużej wstecznej odnogi dla wariantu Olimpijskiego eliminuje go ze współczynnika czasowego. Tak naprawdę na początku z pętli użytkownicy jadą w przeciwnym kierunku do żądanego na bardzo długi dystansie (trochę jak teraz linia N ale ten dystans jest krótszy, jednocześnie jako użytkownik wiem że nieraz w losowym momencie czasu szedłem z Litewskiej na Psie Pole bo w czasie gdy dojdę to autobus przejedzie).

Pomimo innych wyzwań to już lepiej byłoby poprowadzić pod kątem prostym w ulicę Kiełczowską. Ale oczywiście najlepsze rozwiązanie prosto na Zakrzów.

15. WADA 15: Analiza stronicza przez brak wykorzystania torowiska Mickiewicza!

Dlaczego preselekcja zakładała dla wariantów przez Koronę uruchomienie torowiska na Wyszyńskiego, a linie wariantu przez Trasę Olimpijską zakładają nie użycie ani jednego wariantu tramwajowej linii z wykorzystaniem torowiska na Mickiewicza?



16. WADA 16: Adresowanie popytu dojazdu do pracy w bezpośredniej odległości

Pomimo małego dystansu geograficznego Psie Pole leży na jednej ścieżce komunikacyjnej ze Swojczycami.

17. WADA 17: Preselekcja oparta na ilości mieszkańców.

Kryteria i wagi analizy preselekccyjnej (tabela 1 ze strony 29)

Stawiając na wagę kosztu od zamieszkania i wagę zamieszkania można stwierdzić że kluczowa preselekcja nie uwzględniała ani strategii zagospodarowania i komunikacji, ani perspektywy geograficznej, ani czynnika sprawności komunikacji, ani dublowania kolei, a bardzo istotny czynnik pre-selekcji to tylko współczynnik punkt zamieszkania i kosztów (ale kosztów nie jako samodzielny współczynnik, ale kosztów na mieszkańca i to nie mieszkańca całego osiedla czy miasta, a mieszkańca w promieniu 500 metrów). Jednym słowem preselekcja wielu wariantów z góry jest na porażkę stawiając na bliskość do transportu. Czyli na przykład nie mają znaczenia możliwość obsługi potoku podróżnych na rogatkach miasta z dowozem do punktów turystycznych i imprez masowych takich jak Hala Stulecia, Zoo, Stadion Olimpijski – dla potencjalnych turystów / osób wjeżdżających z aglomeracji.

W opracowaniu dostrzeżono ten problem proponując wariant 10, aczkolwiek propozycja wariantu 10 w takiej formule pozwoliła go kompletnie wyłożyć w drugim etapie gdzie było analizowane 6 wariantów.

18. KOMENTARZ 18: Najbliższa możliwość skorzystania z istniejącej komunikacji tramwajowej

UWAGA 1: Najbliżej jest do przystanku Brucknera, pętla Kowale jest bez znaczenia.

Drobny błąd we wstępnej analizie. Najbliższa możliwość skorzystania



z istniejącej komunikacji tramwajowej występuje na przystanku Brucknera. Jest on zlokalizowany bliżej o kilkaset metrów, 2 przystanki mniej. Pętla Kowale nie funkcjonuje kompletnie jako miejsce korzystania z komunikacji tramwajowej dla mieszkańców osiedla Psie Pole.

19. TEZA: **Wyznacznikiem okolic przystanku Brucknera na pewno nie jest zabudowana mieszkaniowa.** Tak wyznacznikiem jest szkoła, ale zabudowa mieszkaniowa to dla przykładu Litewska.

“**Odcinek A** rozpoczyna się wraz z przystankiem znajdującym się u zbiegu ulic Toruńskiej i Kwidzyńskiej, na granicy osiedla Karłowice - Różanka i Kowale. Występuje tu głównie zabudowa mieszkaniowa, zabudowa usługowa, zabudowa związana z aktywnością gospodarczą oraz kilka...”

20. TEZA 20: **Na odcinku 1C korytarza 1 nie ma i nie ma w planach zabudowy wielomieszkaniowej.** Przeczy temu nawet Rysunek 5 który jest na stronie 36.

21. **UWAGA 21:** Stronnicze podejście. Ciekawe jest że komentarz do korytarza 1 – 1C który przebiega w tej samej okolicy co korytarz 2 – odcinek C w jednym wypadku opisuje zabudowę wielorodzinną, a w drugim że to tylko łąki.

22. TEZA 22: **Łąka to cmentarz Kielczowski w przyszłości.**

Wydaje się że doprowadzenie linii w okolicy cmentarza Kielczowskiego jest zasadne. Stworzenie tam nowego centrum przesiadkowego tramwaj-autobus jest kluczem, który usprawni komunikację na Wszystkich Świętych i nie tylko.

Opis odcinka 3D pomija wydaje się fakt że na terenie zielonym będzie rozbudowa cmentarza. W praktyce już punkt przystankowy 3.8 będzie przy przyszłym cmentarzu.

23. **ZAŁĘTA 23: Skrzyżowanie Gorlicka-Litewska**

Trzeba przyznać że dobrze udało się wyznaczyć torowisko w okolicach



skrzyżowania Gorlicka-Litewska pomimo ciasnej zabudowy. Zarówno skrzyżowanie tamto potrzebuje przebudowy i zmiany priorytetu, a i przystanke peronowy wydaje dobrze adresować całą sytuację.

24. Obserwacja: Pętla w polu kontra pętla przy cmentarzu - 4.2 –

stwierdzono że wybrano 5D, ale nie wskazano jaką on ma przewagę względem 3D. Czemu zlokalizowanie pętli tramwajowej w większej odległości od cmentarza. Wydaje się trochę jakby celowo sprowadzono sprawę do dwóch wariantów, gdzie wariant nie przy cmentarzu Kiełczowskim z góry jest skazany na porażkę logiczną w oczach mieszkańców!

25. Zakrętasy

Nawet przestronne skrzyżowanie wydaje się problemem.

26. WADA 26: Omijanie gęstego terenu. Ogólnie tworzenie okrężnego zakrętu na około jakby specjalnie omijając bardziej zamieszkałą okolice ulicy Krzywoustego od Korony do Poprzecznej jest zastanawiające. No i wcześniejsza wada w ogóle nie jest rozpatrywany Zakrzów.

27. Nota 27: Zdjęcia w deszczu

Zdjęcie zrobione zza kierownicy w trakcie jazdy w trakcie mokrej nawierzchni?

28. Nota 20: Tramwaj w al. Brucknera

Według strony 62 1A chcecie prowadzi „w” a nie „obok/wzdłuż” al. Brucknera? Rysunek 3 ze strony 34 temu zaprzecza i dalsze analizy też.

29. WADA 29: Rozwiązania kolizyjne sugerowane z torowiskiem.

W związku z komentarzem że nie można prowadzić torowiska tramwajowego przez kolejowe w jakikolwiek systemie prawnym zalecam bezkolizyjność. Rozumiem kwestie finansów, ale jeżeli chcemy wydać jakiekolwiek pieniądze by sprawność komunikacji była na takim samym czasowym poziomie. To można najlepiej nic nie



robić.

Projektowanie odbywa się od skrajności w skrajności. Raz tramwaj przed Stadionem Wrocław żeby przeciąć drogę dostał wiadukt, a innym razem gdy przecina często zamykany na długo przejazd kolejowy to rozważana jest opcja naziemna :o.

30. WADA 30: Analizy Środy Śląskiej

Analizowanie w tej pracy na stronie 97 tego jak gmina Środa Śląska się rozwija jest.... Bez celowe. Dowiadując się o ilości uczniów w Środzie Śląskiej przestaje mieć wiarę w istotność danych dla obecnego problemu. Tu rozważamy zapotrzebowanie w Środzie Śląskiej, a w kluczowym momencie omijamy liczebność Zakrzowa! Mój komentarz dodatkowy: „O mój kochany ilość uczniów w Kątach Wrocławskich ma na pewno gigantyczny wpływ na tramwaj na Psim Polu”

31. CIEKAWOŚĆ 31: Jakie są firmy w okolicach stadionu olimpijskiego? / strona 101

W ogóle tamta okolica nie kojarzy mi się z dużą ilością miejsc pracy.

32. SMUTEK 32: Zakrętowe wycieczki

Wyznaczenie proponowanej linii żółtej po centrum wpisuje się w wady wcześniej wymianie.

- a. Komunikacja z dworcem Nadodrze **dubluje kolej.**
- b. Ilość zakrętów w ciasnych uliczkach miasta szczególnie w tym miejscu **nie przyspieszy czasu dotarcia na Rynek.** Wszystko wskazuje na to że lepiej będzie jechać linią N jak przetrwa, albo z przesiadką przez Grunwald.

33. WĄTPLIWOŚĆ 33: Czy linia N przetrwa.

Analizy ostrożnie mówią tylko o redukcjach aglomeracyjnych. Ale pytanie by brzmiało czy jak będzie torowisko na Wyszyńskiego to faktycznie linia N mimo wszystko zostanie zachowana?



34. ZALETA: Odnotowanie na boku WĄSKIEGO GARDŁA na Widawie

Cieszy odnotowanie wąskiego gardła na jednym moście na Widawie na stronie 132.

Niejako ta obserwacja jest wskazaniem WADY 7, a mimo to wybór został tak skonstruowany że wybrano tylko dwie bardzo podobne opcje.

35. ZALETA: Opcja usunięcia przestanku Korona 2 - Analizy wskazują pokątnie o potrzebach mniejszej ilości przystanków. Co z tego jak w ostatecznej propozycji one przechodzą

36. WADA 36: Przejście dla pieszych przez 3 pasmową drogę.

Budowa przejścia dla pieszych w miejscu gdzie ruch się zbiera w popołudniowym szczycie z kierunku alei Poprzecznej (która pełni rolę obwodnicy Śródmiejskiej), dwupasmowej ulicy Krzywoustego od Kromera i dwupasmowej ulicy Brucknera od placu Grunwaldzkiego może mieć katastrofalne skutki dla płynności ruchu no i bezpieczeństwa.

37. Dodatkowo osiedle Sołtysowice ma być dynamicznie rozbudowane i nazwano je ostatnio „drugim Jagodnem”. Więc ruch na skrzyżowaniu Brucknera-Krzywoustego jeszcze bardziej wzrośnie.

38. WADA 37: Liczenie na integrację z przystankiem kolejowym

Sołtysowice przystanku przy Koronie jest idealistyczne. Naprawdę nie oczekiwałbym że pasażerowie lubią korzystać z 400 metrowego dodatkowego spaceru nie mając pewności przesiadki.

39. WADA 38: Analizy wydają się **nie uwzględniać powstania Alei**

Północnej. Jednocześnie wydaje się ta Aleja Północna bez znaczenia ponieważ w bliskości jej skrzyżowania przystanek oczywiście wydaje się zbyteczny.

40. WADA 39: Ilość linii docierających do Kromera bez zasadne

“• rozważenie przetrasowania części linii autobusowych (jadących np.



do pętli Kromera z gmin ościennych) do pętli zlokalizowanych w rejonie os. Psie Pole, co pozwoliłoby w szczególności na zwiększenie potencjału pasażerskiego linii tramwajowej, oszczędność w wielkości przejechanych wozokilometrów (przez co w kosztach funkcjonowania) wybranych linii autobusowych i zwiększenie poziomu ich niezawodności (zwiększenie pewności czasu przejazdu przez ograniczenie wpływu kongestii w ciągu Krzywoustego/Brücknera). Jest to m. in. szansa na uzyskanie lepszego wykorzystania taboru autobusowego, co może potencjalnie przyczynić się do zwiększenia liczby przewiezionych pasażerów (ogółem tj. nie tylko w sieci tramwajowej w wyniku przejęcia pasażerów z autobusów do tramwajów);”

Jakie linie aglomeracyjne jeżdżą do Kromera? Pętla powinna być wyniesiona na okolice ulicy Zielnej gdzie jak przy rondzie Lontików byłby pełen wachlarz

Linie które na Kromera są istotne z perspektywy Psiego Pola to 904, 914 i 924. Wszystkie linie podróżują od alei Sobieskiego i ulicy Komorowskiego. Takie przetrasowanie byłoby zasadne w wariancie Trasy Olimpijskiej do Zakrzowa, ale w wariantach tutaj proponowanych jest kompletnie bezzasadne.

Tak naprawdę linie aglomeracyjne osiedla Kiełczowskiego (które najwyraźniej tylko miało dostać tramwaj) tam (na Kromera) się nie poruszają 931, 934, 936, 911, 921, 941. Nic tam nie jedzie.

41. ZALETA 40: Park and Ride przy przystanku 1.5

Chwalebna inicjatywa!

42. TEZA: Korona kontra Trasa olimpijska.

Wspomnę tu ponownie. Byłem mocno zaskoczony że wasza analiza wykazuje że wariant 2 wygrywa w czasie podróży z wariantem 10. Oczywiście te wygrane jak i cały zysk liczone jest w kilku sekundach, jednak ciągle. Wariant 10 jeszcze raz przypomnę był obarczony



niewykorzystaniem renowacji na Mickiewicza, a także faktem że Trasa Olimpijska została wybrana w wariantcie już nawet nie przez Kiełczowską, ale przede wszystkim nie na Zakrzów.

W każdym razie nawet teraz jak możliwy jest czas jazdy 22 minuty, skoro trasa **Kwidzyńska – Galeria Dominikańska TERAZ** przez tramwaj 23 przez **11 przystanków** pokonywana jest w **18 minut**

Trasa **BĘDZIE** z Kwidzyńskiej do cmentarza Kiełczowskiego miała **kolejne 11** przystanków i to bardziej z zakrętami, co daje przypuszczalnie kolejne **18 minut!** (razem 36 minut!). Oczywiście rozumiem że to kwestia uśrednienia, ale jak z każdą statystyką ciekawe czy uśrednienie było wazone po przystanku czy może po ilości mieszkańców.

43. **WADA:** Dez-integracja

Współczynnikiem gratyfikującym jest tworzenie transportu nie zintegrowane. Stawianie tylko na komunikację zbiorową, wykluczając komunikację indywidualną. Która akurat na Psim Polu wisi na jednej nitce!

44. **ZAŁETA 43:** WIĘKSZE RONDO LOTNIKÓW

Trzeba przyznać że powiększenie ronda Lotników to atrakcyjna propozycja. Autobusy na relacji Krzywoustego – Komorowskiego oraz Gorlicka – Krzywoustego mogą trochę krążyć, ale i tak według mnie to bardzo dobre rozwiązanie. Ponownie. Szkoda że od razu tak nie zrobione.

45. **KRYTERIA WYBORU**

Ostatecznie wybrano do rozważenia tylko dwa warianty bardzo do siebie podobne. Nie jest to jaki owoc chcemy zjeść, a to czy ma to być jabłko Szampion czy Ligol!

46. **WSPÓŁCZYNNIKI ZAJĘCIA RUCHOMOŚCI**



47. Te zajęcia z perspektywy miasta i tak powinny nastąpić jak najszybciej jeżeli Trasa olimpijska ma powstać.

48. **WADA: WSPÓŁCZYNNIKI ZAJĘCIA ŚRODOWISKA**

Tam i tak powinna powstać transportowa nitka, by odciążyć okolicy Sołtysowic z ruchu. Przypominam że miasto wojewódzkie to nie Park Narodowy. Chyba że celem miasta jest dalsze sub-urbanizacji i wybudowanie dróg autostradowych w ramach S5/S8/A4 w okolicach od Sobótki do Bielan. Jeżeli tak to odpływ do miejsc gdzie komunikacja jest lepsza – gdzie jest dobra integracja z koleją, gdzie sa dobre drogi będzie dalej kontynuowana.