

zielony TRAMWAJ Ołtaszyn

Konsultacje dotyczące budowy nowej
trasy tramwajowej na osiedle Ołtaszyn

R A P O R T



WROCŁAW
ROZMAWIA

SPIS TREŚCI:

1. <u>O KONSULTACJACH</u>	3
2. <u>FORMY KONSULTACJI</u>	5
3. <u>FORMULARZ UWAG I ZŁOŻONE PISMA</u>	7
4. <u>SPOTKANIA WARSZTATOWE</u>	37
5. <u>WNIOSKI ORAZ ODNIESIENIE SIĘ DO UWAG</u>	40
6. <u>DALSZE PRACE</u>	47

1 | O KONSULTACJACH



TERMIN KONSULTACJI

11 września – 2 października 2017 r.

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Trasa tramwajowa na Ołtaszyn.

ZAKRES KONSULTACJI

- Przebieg trasy tramwajowej.
- Lokalizację przystanków ze szczególnym uwzględnieniem ich powiązania z planowaną do rewitalizacji linią kolejową nr 285.
- Wyposażenie nowej pętli tramwajowej i autobusowej w rejonie ul. Zwycięskiej.

CEL KONSULTACJI

- Poznanie opinii mieszkańców.
- Włączenie mieszkańców w współdecydowanie o wariantach i zakresie ważnej inwestycji.
- Wypracowanie ostatecznych rozwiązań akceptowanych przez przyszłych użytkowników.

ADRESACI KONSULTACJI

Mieszkańcy Wrocławia, w szczególności ci, którzy będą korzystać z nowej trasy.

EFEKT KONSULTACJI

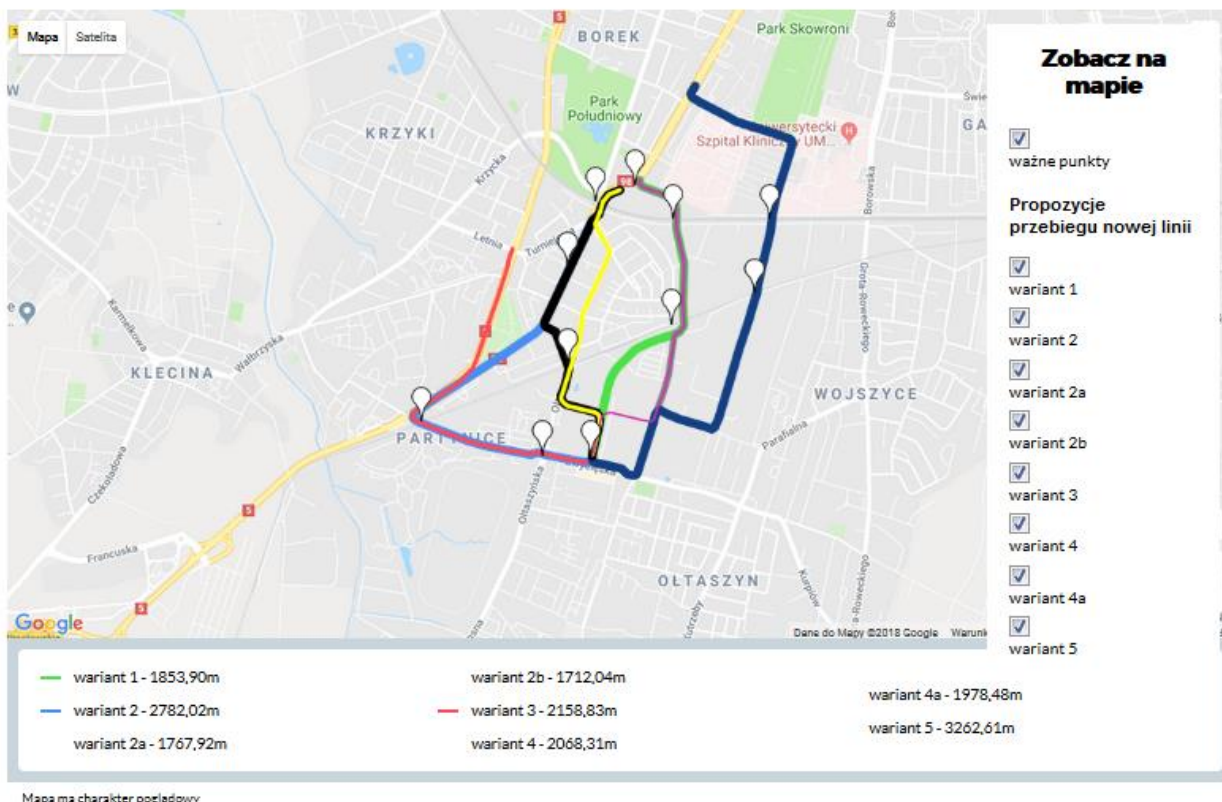
Raport z konsultacji stanowiący rekomendację do dalszych prac.

PROMOCJA KONSULTACJI

- ✓ Dedykowana strona WWW poświęcona konsultacjom: www.wroclaw.pl/rozmawia/zielony-tramwaj-oltaszyn oraz strona miasta: wroclaw.pl (aktualności).

Wrocław Rozmawia / zielony TRAMWAJ Ołtaszyn

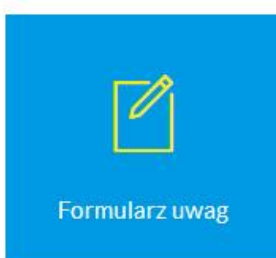
ZOBACZ PROPOZYCJE TRAS TRAMWAJU NA OŁTASZYN



WIĘCEJ O KONSULTACJACH



O konsultacjach



Formularz uwag



Spotkania warsztatowe

zielony TRAMWAJ Ołtaszyn
O konsultacjach
Warianty
Mapa
Ważne punkty
Spotkania warsztatowe
Formularz uwag

- ✓ **Media lokalne** – zorganizowano briefing prasowy.
- ✓ **Portale społecznościowe** – strona na Facebooku Wrocław Rozmawia.
- ✓ **Poczta elektroniczna** – informacja o konsultacjach przesłana do Rad Osiedli oraz organizacji pozarządowych.

2 | FORMY KONSULTACJI

1. FORMULARZ UWAG I ZŁOŻONE PISMA >>> s. 7

Podczas konsultacji można było zgłosić swoje uwagi poprzez formularz uwag zamieszczony na dedykowanej stronie konsultacji. Postawiono tam pytanie: Jakie są Pani/Pana uwagi dotyczące zaproponowanych wariantów linii tramwajowej na Ołtaszyn? Formularz ograniczony był do 2000 znaków. W sumie otrzymano **258** formularzy.

Ponadto podczas konsultacji złożono **3** pisma oraz Rada Osiedla Ołtaszyn podjęła stosowną uchwałę.

2. SPOTKANIA WARSZTATOWE >>> s. 37

Zorganizowano dwa spotkania warsztatowe w formie World Café:

- 19 września 2017, g. 17.00 | Szkoła Podstawowa nr 34, ul. Gałczyńskiego 8;
- 21 września 2017, g. 17.00 | Szkoła Podstawowa nr 64, ul. Wojszycka 1.

Celem było:

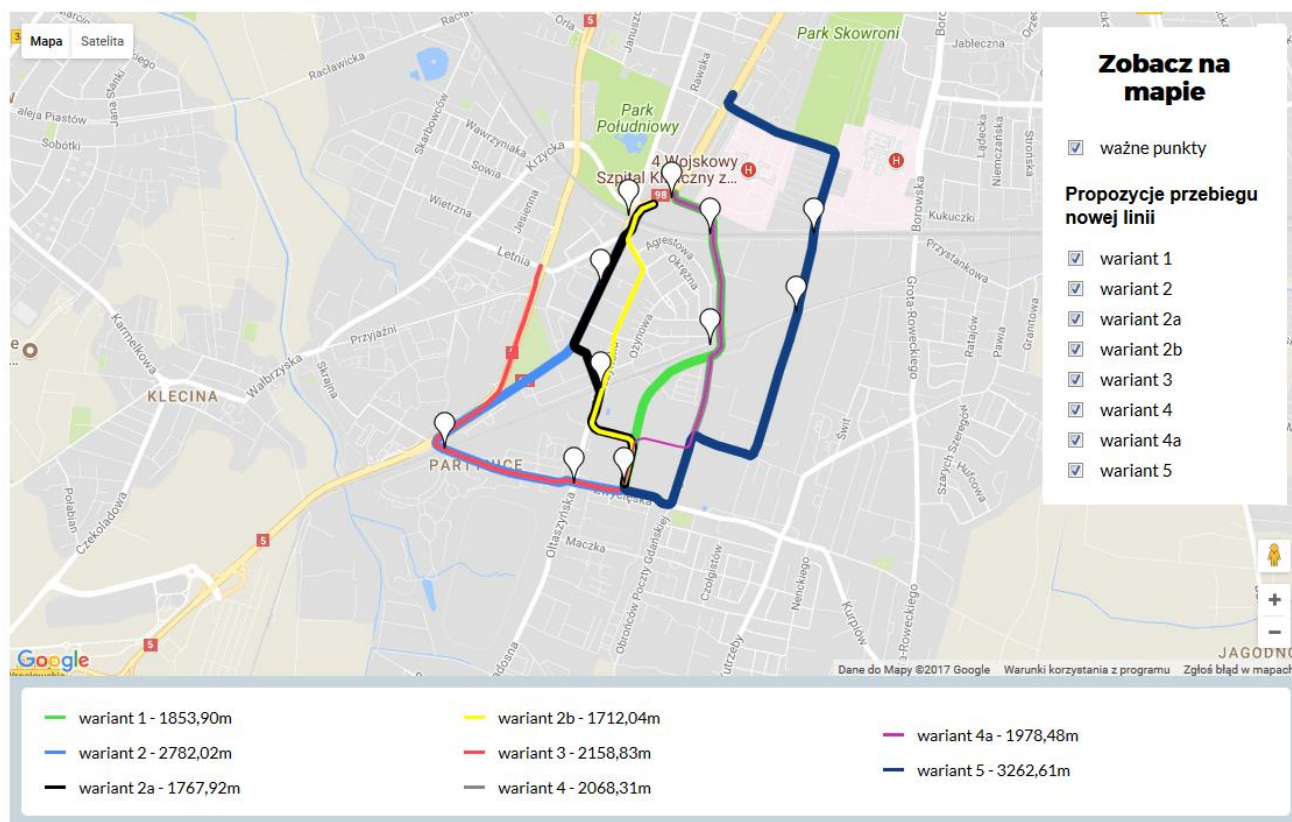
- zbadanie różnorodnych odczuć oraz potrzeb mieszkańców podczas dyskusji przy stoliku, nad mapą z wariantami;
- ustalenie wspólnych rekomendacji.

Moderatorami spotkania byli przedstawiciele Biura ds. Partycypacji Społecznej, a wsparcia merytorycznego udzieliło Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz dr hab. inż. Maciej Kruszyna, profesor Politechniki Wrocławskiej.

Nabór uczestników odbył się poprzez zgłoszenia elektroniczne, telefoniczne lub osobiste w Biurze ds. Partycypacji Społecznej. Dopuszczono również udział osób, które zgłosiły się dopiero na spotkaniu. Łącznie wzięło udział **105** osób.

Poniższa mapka prezentuje poddane konsultacji warianty przebiegu nowej linii tramwajowej na Ołtaszyn.

ZOBACZ PROPOZYCJE TRAS TRAMWAJU NA OŁTASZYN



3 | FORMULARZ UWAG I ZŁOŻONE PISMA

Poniżej prezentowane są uwagi, które zgłoszono poprzez formularz uwag. Chociaż wpłynęło **258** formularzy w tabeli poniżej jest **213** uwag, gdyż połączono formularze przesłane z jednego komputera, które powtarzały ten sam postulat. Ponadto podczas konsultacji wpłynęły 3 pisma oraz jedna uchwała rady osiedla.

Lp.	Uwagi
1	Według mnie wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i co więcej wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
2	Chciałbym zaproponować kompromis tj. połączenie wariantów 1 i 5. Początek trasy wg wariantu nr 5 zaś koniec wg wariantu 1. Brakujący fragment trasy będzie wzdłuż (obok) linii kolejowej PKP. Są to nieużytki – zarośla – tereny mało atrakcyjne – nie inwestycyjne.
3	Popieram wariant nr 5, ponieważ: ułatwi dotarcie do przystanków osobom mieszkającym bliżej ronda przy ul. Parafialnej oraz Grota Roweckiego (Ołtaszyn + Wojszyce); możliwość dojazdu do szpitala na Borowskiej odciąży ruch samochodowy w tej okolicy i ułatwi życie pacjentom i ich rodzinom; nie trzeba będzie przebudowywać ulicy Karkonoskiej ani Zwycięskiej (taniej, mniejsze korki, tramwaj nie będzie przeszkadzał samochodom i vice versa); bardziej zadbane będzie rejon nasypu kolejowego przy Koszyckiej (obecnie ludzie robią tam czasem dzikie wysypiska śmieci); przebudowa wiaduktu nad Orawską będzie mniej kłopotliwa niż nad Ślężną.
4	Jest w pobliżu ul. Zwycięskiej bocznica kolejowa i warto rozważyć, aby tam dojeżdżał nie tramwaj, ale pociąg (linia "miejska") Zwycięska - Wrocław Główny. Koszty chyba niższe.
5	Moim zdaniem wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
6	Najlepszym wariantem jest 2a, gwarantujący dostęp do tramwaju największej liczbie mieszkańców; w dalszej kolejności inne wersje wariantu 2. Stanowczy sprzeciw wobec tras przebiegających po terenach zielonych - zbyt wiele drzew już wycięto, żeby niszczyć kolejne, a poza tym linia będzie daleko od części mieszkalnej, co utrudnia dostęp.
7	W mojej ocenie najlepsze i najbardziej ekonomiczne są warianty 2 i 3. Nie widzę żadnego sensu budowy torowiska na terenach zielonych. Warianty 2 i 3 to najbardziej przyjazne rozwiązanie dla wielu mieszkańców Ołtaszyna i okolic.
8	Jakiegokolwiek wariant inny niż przedłużenie naturalnej linii od Karkonoskiej i skierowanie jej w Zwycięską od strony wjazdu w Partynice jest: zbyt kosztowny (prowadzenie tego przez tereny zielone, gdzie na długości kilometrów nikt nie mieszka jest absolutną bzdurą); zniszczy zbyt dużo zieleni i ogródków działkowych. Jedyne warianty dopuszczalne to wariant - 2,2a,2b i 3 - jest to najbardziej logiczne z punktu widzenia już istniejącej infrastruktury. Przekuwanie nowych miejsc pod wiaduktami i zawężanie jezdni nie mieści się w żadnym logicznym pojęciu.
9	Czy można wziąć pod uwagę Wariant 1 z modyfikacją? Po przekroczeniu ulicy Koszyckiej i wiaduktu, poprowadzenie linii w lewo, wzdłuż wiaduktu, przekroczenie ulicy Wyścigowej, poprowadzenie linii ulicą Waligórskiego lub wzdłuż ulicy Waligórskiego (po południowej stronie) i pętla po południowej stronie obecnego parkingu. Wystarczyłoby wtedy przejść na drugą stronę i przesiąść się w tramwaje linii 6,7,17,2, aby dojechać w szybki sposób do centrum miasta.
10	Jestem za Wariantem 2A - zależy mi przede wszystkim, by oszczędzić ROD Oaza - zieleni w tym miejscu jest

	bardzo ważna dla sporej grupy osób, prowadzących od pokoleń ogródki warzywno-owocowo-kwiatowe. W miejscu tym również chętnie spędza się czas w gronie rodziny i przyjaciół. Sama posiadam tam ogródek - który kiedyś należał jeszcze do mojej prababci – później babci – mamy, a teraz ja o niego dbam wraz z rodzicami. Jest to miejsce, w którym spędzałam czas od najmłodszych lat. Zresztą takich osób jak ja jest znacznie więcej... To tak, jakby ktoś chciał zniszczyć moją małą oazę zieleni (nasze Rodos) i podobnie uważają pozostali działkowcy i ich rodziny, czyli bardzo liczna grupa ludzi.
11	Proponuję wariant 2a lub 5. Uważam, że są najlepsze, ocalą też działki, które są życiem starszych ludzi. Nie niszczy zieleni!
12	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
13	Najlepsza jest trasa numer 5: najmniej ingeruje w istniejący układ komunikacyjny, przebiega obok szpitala, jest najłatwiejsza (a tym samym najtańsza) w wykonaniu i jej budowa najmniej będzie przeszkadzać mieszkańcom ul. Zwycięskiej i okolic.
14	Wariant 4a powinien być zrealizowany do końca ul. Agrestowej następnie skręcić w lewo bokiem Stachowskiego w ul. pszczelarską a pętla tramwajowa powinna powstać przy kościele.
15	Popieram zaprojektowany przez miejskich inżynierów wariant 1. Jest to wariant optymalny zarówno pod względem ekonomicznym jak również oddziaływania na okoliczną zabudowę i jej mieszkańców. 50% trasy biegnie po istniejącym torowisku dawnej infrastruktury wojskowej z zachowaniem stref ochronnych.
16	Warianty 2a i 2b są niedorzeczne. Ulica Ołtaszyńska jest za wąska na położenie wzdłuż niej (lub jej odcinka) linii tramwajowej. Wymagałoby to wycinki drzew oraz likwidacji części miejsc parkingowych, w celu umożliwienia poszerzenia jezdni. Dodatkowo obłożenie ulicy w godzinach szczytu nie pozwoliłoby na wygodny przejazd tramwajem, który stałby w korku tak jak obecnie autobusy 127 i 112.
17	W mojej opinii wariant 2a najlepiej łączy dostępność z możliwością oszczędzenia ogródków działkowych oraz ominięcia styku z ulicą karkonoską stanowiącą wyzwanie z uwagi na duże natężenie ruchu wlotowego i wylotowego z miasta. Również prowadzenie tramwaju wzdłuż niej jest bezcelowe z uwagi na brak dużej gęstości zabudowy.
18	Jestem za wariantem 4, 4a lub 5
19	Wariant 2 jako jedyny zapewni dojazd do biurowców na ul. Ślężnej oraz do mieszkań w okolicach ul. Zwycięskiej a nie będzie ingerował w niską zabudowę jednorodziną okolic ul. Ołtaszyńskiej czy starej części ul. Agrestowej.
20	Jestem za wariantem 2a i 5.
21	Wariant 3. Ponieważ połączy Ołtaszyn z pętlą Krzyki, dzięki czemu mieszkańcy otrzymają wiele możliwości przesiadek. Poza tym pojawi się alternatywa dla linii 17.
22	Realizacja wariantów 2 i 3 jednocześnie. Zakończenie przy Wysokiej (na terenach miejskich!), rezygnacja z niepotrzebnej pętli tramwajowej przy Zwycięskiej. Fatalne rozwiązanie przy pętli Park Południowy – nowa linia nie powinna "objeżdżać" pętli, tylko przejeżdżać jej bokiem (jak np. Cmentarz Grabiszyński). Dla wysiadających to bez różnicy, a dla wsiadających będzie i tak wspólny przystanek. Wydłużenie do Wysokiej 6 lub 7 (wydaje się, że 7 jest słabsze, stąd celowałbym raczej w tę linię) oraz 9. P+R przy pętli przy Wysokiej.
23	Oczywiście trasa nr 2a skorzysta z niej największa liczba mieszkańców.
24	Wariant 2a.
25	Wariant 2a jest jednocześnie krótki, funkcjonalny i realistyczny. 2b jest ciekawy ale w jaki sposób na ulicy Ołtaszyńskiej zmieścić tory tramwajowe? Wariant 1 powoduje przecięcie terenów zielonych (bezpieczeństwo?) i biegłby przez działki (problemy z gruntem). Pozostałe albo niepotrzebnie wydłużają trasę, albo są nie do wykonania (przez Zwycięską??).
26	Uważam, że jedyny sensowny jest wariant nr. 1. Uważam również, że w żadnym wypadku nie powinno się „udrażniać” ul. Agrestowej. Czyli tory kolejowe powinny dzielić nadal ul. Agrestową na 2 części.

27	Zdecydowanie opcja 2, ja rozumiem, że likwidacja ogródków działkowych to teraz potrzeba, bo przecież tyle terenu do wykorzystania pod inne inwestycje, ale tej zieleni w mieście coraz mniej, a naprawdę się przydaje, ogródki działkowe są dla wielu osób prawdziwym powodem do życia, to zupełnie co innego niż parki. Nie ma też za bardzo sensu puszczać tramwaju przez dopiero co wyremontowaną Ołtaszyńską, bo będzie po prostu wyrzucenie pieniędzy w błoto, jeśli nie tych wydanych na tramwaj, to tych wydanych na właśnie zakończony remont – no i Ołtaszyńska nie jest znowu taka szeroka. Za to Zwycięska jak najbardziej, jak większym wydatkiem w tym przypadku będzie przebudowa wiaduktu, ale nie oszukujmy się, i tak w końcu trzeba będzie go wyremontować i zmodernizować, więc czemu nie przy tej okazji?
28	Myślę, że opcja nr 1 jest najgorsza, ponieważ wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew i zniszczeniem miejsca, które bardzo lubię, gdzie często jeżdżę na rowerze. Korki i tak przez to nie znikną. Z pozostałych opcji najlepsza jest nr 2, albo 2a.
29	Jestem za wariantem numer 5. Wykorzystuje wolne obecnie tereny naszego osiedla i w dwóch miejscach sięga do naszego osiedla Ołtaszyn. Przypuszczam, że będzie również wariantem technicznie obciążony najmniejszymi utrudnieniami, a dodatkowo przejazd do osiedla będzie szybki.
30	Najbardziej racjonalne wydają się moim zdaniem warianty: 1 / 4a / 4 / 3. Warianty biegnące przez ulicę Ołtaszyńską wydają się mało racjonalne ze względu na to, że jest to droga o dosyć dużym natężeniu ruchu, jest wąska więc raczej nie za bardzo będzie ją można poszerzyć dla torowiska tramwajów, jeśli ruch tramwajowy zostanie tamtędy puszczony będzie to dosyć uciążliwe dla mieszkańców, którzy mieszkają przy samej ulicy, poza tym dopiero co zakończył się remont ul. Ołtaszyńskiej, więc tym bardziej ponowne jej rozkopywanie to strata pieniędzy i męka dla mieszkańców.
31	Uważam, że wariant 1 jest najlepszym i najbardziej optymalnym rozwiązaniem. Prowadzenie linii tramwajowej przez już i tak ciągle zakorkowana ul. Zwycięską tylko pogłębi frustrację kierowców oraz pasażerów komunikacji miejskiej, gdzie tramwaj będzie konkurował o możliwość przejazdu.
32	Wariant 2 i 3 są najkorzystniejsze z punktu widzenia najbardziej zakorkowanej ulicy Zwycięskiej, natomiast żeby tak było – tramwaj musiałby mieć wydzielone torowisko nieblokowane przez auta w przeciwnym wypadku będziemy mieć kolejny pojazd stojący w korku.
33	Myślę, że najlepszy byłby jeden z wariantów biegnących przez ul. Agrestowa czyli wariant 1, 4 lub 4a.
34	Dla mnie ważne jest w komunikacji miejskiej to, aby zaoszczędzić czas. Właśnie dlatego mój wybór to warianty, który pozwolą jak najszybciej wydostać się z jednego z najgorzej skomunikowanych miejsc Wrocławia. Jestem za wariantami: 1, 4, 4a – pomimo, że przy wariacie nr 2 miałbym pewnie dużo bliżej przystanek.
35	2a.
36	Zgłaszam wariant 3 i 2a. To linie, które najmniej będą uciążliwe dla mieszkańców, ponieważ wzdłuż torów, jest już duży hałas (Wyścigowa) i nie prowadzone są w bliskiej linii z domkami jednorodzinnymi. W przypadku tramwaju przez Karkonoską skorzysta chyba największa ilość mieszkańców, bo szkoda, aby tramwaj jeździł pusty.
37	Wg mnie wariant 1 i 4a są najbardziej sensowne. Po pierwsze – nowe tory nie "zabiorą" żadnego dotychczasowego pasa ruchu kołowego, a po drugie – proces budowy torowiska głównie na terenach zielonych w najmniejszym stopniu utrudni komunikację użytkowników mocno zakorkowanej Zwycięskiej. Poza tym przebudowa niedawno remontowanej ulicy to wyrzucanie pieniędzy w błoto. Szkoda, że nikt nie planuje takich remontów z wyprzedzeniem. Przebieg torowiska ulicą Ołtaszyńską to absurd – nie ma tam miejsca na takie rozwiązania.
38	Najlepsza to trasa nr 3, ponieważ jest przedłużeniem linii tramwajowej z Krzyków i wchodzi na ul. Zwycięską która jest na tyle szeroka, że można zrobić torowisko (z tym, że dodatkowo kosztuje to wybudowanie oznakowanego z sygnalizacją przejazdu kolejowego PKP który przecina ul. Zwycięską przy wjeździe do Wyścigów Konnych a który jest używany przez pociągi towarowe dosyć często i to ok godziny 14:00 przeważnie) i pętla będzie na terenach AMW gdzie jest na to dużo miejsca. Co do pozostałych wariantów to odpadają: Ołtaszyńska jest zbyt wąska na tramwaj, poza tym wiadukt przy pętli park

	południowy też jest kluczowy i często są tam korki, pozostały taki jak wykonanie wiaduktu w nasypie kolejowym to też niepotrzebne koszty. Najlepsza to trasa nr 3 przy której zamiast ronda które istnieje i tworzy gigantyczne korki proponuję zrobić skrzyżowanie świetlne ul. Zwycięska – ul. Ołtaszyńska z pierwszeństwem przejazdu ul. Zwycięskiej.
39	Każda byle szybko, bo życie tu to udręka.
40	Najlepszy wydaje się być wariant 1.
41	Wariant nr 1 jest najlepszą opcją.
42	Jako mieszkanka ulicy zwycięskiej z oknami od strony ulicy martwię się o hałas tramwaju, już auta dają popalić, a poziom hałasu jest przekroczony. Plus tramwaj tak blisko okien to będzie koszmarny.
43	Ten zielony tramwaj powinien się nazywać Partynice. Przez Ołtaszyn to on pojedzie wyłącznie przez ogródki działkowe. Jedyna adekwatna nazwa do trasy to wariant 5.
44	Problemem Partynic i Ołtaszyńska jest zakorkowanie dlatego kluczowym pytaniem jest, które z tych wariantów zakładają bezkolizyjną trasę dla tramwaju. Za optymalny wariant uważam wariant nr 5. Jest nowym rozwiązaniem, które nie dubluje obecnych ulic, na których można puścić linie autobusowe. Dodatkowa droga wg zaproponowanego wariantu utworzy nowy szlak prowadzący do Ślężnej co odciąży wyjazd Zwycięską i Ołtaszyńską z tej części miasta. Bardzo ważną odpowiedzią dla urbanistów miasta winna być odpowiedź na pytanie gdzie w godzinach porannych zmierzają samochody stojące w korku Zwycięska w stronę Karkonoskiej, (1) czy skręcają w lewo- wylot z miasta, (2) czy jadą na wprost, (3a) jadą w prawo i Karkonoską do Powstańców Śląskich czy (4b) w prawo ale do Wyścigowej?
45	Mieszkam przy ulicy Jarzynowej. Z mojego punktu widzenia wariant 4A najbardziej zbliża tramwaj do mojej części osiedla. Dodatkowo nie będzie stał w korkach na głównych ulicach.
46	Moim zdaniem najlepsze rozwiązanie to wariant 2, 2a, ewentualnie wariant 3 lub 4. Na ile realne są warianty 4a i 5? W przypadku wariantu 2b prowadzenie linii przez ulicę agrestową nie ma sensu, wymaga budowania nowego wiaduktu, a tramwaj przecinałby w sumie 2 linie kolejowe. Poza tym linia biegłaby obok osiedli domków jednorodzinnych, w zasadzie przy drzwiach. Mieszkańcy są temu wariantowi przeciwni. Natomiast wariant linii przez ul. Wyścigową do Zwycięskiej wydaje się najbardziej naturalnym przedłużeniem istniejącej już linii nr 9 i 15. Podobnie przez ul Karkonoską.
47	Moim zdaniem – najlepiej, gdyby tramwaje jeździły Karkonoską-Zwycięską/Strachowskiego-Parafialną-Grota-Roweckiego/Borowską. Pomogłoby kilku osiedlom (Ołtaszynowi, ale również Wojszycom i Partynicom). Wiem, że skala znacznie większa, ale i efekt zdecydowanie mocniejszy. Pomyślcie Państwo proszę o tym. Wojszyce również odcięte są od linii tramwajowych, a bloków mieszkalnych jest tam co raz to więcej.
48	Jeśli możliwe jest przekierowanie funduszy, aby zrobić przystanek szybkiej kolei miejskiej jeżdżącej co 10-15 min to opowiadam się za tym rozwiązaniem. Peron końcowy można zorganizować przy obecnie istniejącej bocznicy lub przy pętli na zwycięskiej. Ewentualnie wariant 3 lub 5.
49	Wariant 5 jak najbardziej wydaje się dobrą drogą, ale tylko pod warunkiem pociągnięcia linii możliwie najbliżej do ulicy Grota Roweckiego. Za wiaduktem Koszycką aż do Grota Roweckiego później wzdłuż Grota aż do planowanej stacji przy Grota Roweckiego, później odbijamy w stronę ulicy Świt oraz Motylkowej i dalej zgodnie z założeniami. Proszę to rozważyć, pozwoli to na "załatwienie" dwóch osiedli Ołtaszyn oraz Wojszyce!
50	Niestety nie będę mógł wziąć udziału w najbliższych planowanych spotkaniach warsztatowych, jednak chciałbym zgłosić na nie swoje uwagi. Będąc mieszkańcem okolicy planowanej pętli tramwajowej poważnie zastanawiam się czy twórcy koncepcji nr 4 oraz 5 w których uwzględnia się przebieg trasy przez ul. Agrestową oraz Łubinową, pofatygowali się na miejsce planowanych tras, czy też zostały one luźno stworzone poprzez narysowanie linii na mapie. Czy naprawdę poważnie rozważane jest, by tramwaj przejeżdżał w poniższych miejscach?

	https://www.google.pl/maps/@51.0614461,17.0169505,3a,75y,109.68h,82.09t/data=!3m6!1e1!3m4!1sCY0yRDVTdrxII9t75qoSEQ!2e0!7i13312!8i6656 https://www.google.pl/maps/@51.0636217,17.0168898,3a,75y,5.49h,89.45t/data=!3m6!1e1!3m4!1soTN024ErVp6xhC-akfLAXg!2e0!7i13312!8i6656 Wydaje mi się, że sporej części mieszkańców, wydaje się, że ul. Agrestowa na całej długości wygląda tak jak na jej końcu u zbiegu z ul. Zwycięska. Jednak w dalszym odcinku jest to wąska uliczka, której nie da się poszerzyć z uwagi na bezpośrednio przy niej położone parcele domów jednorodzinnych. Ponadto, w podwariancie 4a ekspert zewnętrzny nie zauważył, że zaplanował trasę przez teren nowopowstałego osiedla. Uważam, iż należy rozważyć czy nie konieczne będzie poprowadzenie trasy obok toru wyścigów konnych. Już obecnie jest to popularny i często odwiedzany obiekt, który w najbliższym czasie ma być znacznie rozbudowany. Linia tramwajowa posłużyłaby więc, nie tylko mieszkańcom osiedla ale również wszystkim wrocławianom.
51	Wariant drugi zdecydowanie najlepszy. Nie przecina osiedli willowych i zbiera najwięcej mieszkańców.
52	potencjalnie wariant numer 1 idzie przez nieużywane tereny i będzie najtańszy do realizacji. Zakładam że długoterminowo spowoduje że rozwinie się ilość mieszkań po prawej od linii – właśnie dzięki temu że będzie dobry dojazd. Ale sam tramwaj w wariantcie 1 nie rozwiąże problemów komunikacyjnych Ołtaszyna i Partynic. Ciągłe zakorkowane będą ulice Zwycięska, Strachowskiego, Parafialna i Kurpiów. O tym dalej. :) Wariant numer 3 obejmie swoim zasięgiem najwięcej osiedli (Ołtaszyn, Partynice/Klecina) i potencjalnie sprawi że osoby wjeżdżające do Wrocławia od Karkonoskiej będą zostawiać auto na skrzyżowaniu ze Zwycięską (bardzo potrzebny będzie tam parking, bez niego - nie będzie to miało sensu, być może parking przy torze wyścigów konnych spełni tę rolę, ale dojazd do niego musi być poszerzony). Linia wzdłuż Powstańców nie wydaje się być jeszcze mocno zatłoczona. Dlatego nie powinno być dużej różnicy w czasie dojazdu do centrum pomiędzy wariantem 1 i 3. Ciągle, aby poprawić komunikację w rejonie należy zrobić dwie rzeczy: 1) poprawić dojazd do skrzyżowania Karkonoska/Zwycięska bo to tam idzie cały ruch który blokuje Ołtaszyn – nie ma innego wyjścia niż wybudowanie wschodniej obwodnicy Wrocławia. Nie jest aż tak istotne który wariant zostanie wybrany - czy przez wysoką czy bliżej autostrady. 2) Poprawić dojazd z obwodnicy do centrum – i tutaj albo sprawić by auta zjeżdżały z WOW w Wysokiej, tam zostawały i wsiadały w tramwaj – to właśnie do Wysokiej powinna biec tramwajowa i stamtąd ludzie powinni ruszać do centrum (np. zgodnie z wariantem 3). Lub jeżeli nie jest to możliwe takim punktem przesiadkowym trzeba wyznaczyć skrzyżowanie Karkonoskiej ze Zwycięską. Powyższe spowodują że na Ołtaszynie/Partynicach będzie poruszał się ruch lokalny, ruch ościenny pojedzie WOW do wysokiej i dalej tramwajem, lub na Karkonoską a stamtąd tramwajem lub pociągiem do centrum. Patrząc na to szerzej – trzeba również pamiętać o dodaniu pasa na Karkonoskiej gdyż wąskie gardło przy wiadukcie nad rzeką już przestaje być wydajne.
53	Podstawowy zakres to prosta i szybka trasa konieczna zakończona dalej – granica Wrocławia (Wysoka?). To tam trzeba zatrzymywać ruch z zewnątrz a nie zapraszać przyjezdnych na ul. Zwycięską aby tam szukali miejsca parkingowego.
54	Ja jeszcze zastanowiłabym się nad wariantem, który umożliwiłby mieszkańcom Wysokiej poruszanie się

	tramwajem, może byłaby szansa na poprowadzenie linii do co najmniej końca ulicy Ołtaszyńskiej... pomyślałabym nad tym ponieważ mieszkańcy Wysokiej – ulic Radosnej, Konnej, Cztery Podkowy itd. poruszają się praktycznie w większości autami co bardzo korkuje tą stronę miasta.... Myślę, że podejmując się tak wysokiej inwestycji, należy dokonać takiej rozbudowy linii tramwajowych aby naprawdę odciążyć tamtą część Wrocławia....
55	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
56	Wariant 5, z obsługa 2 szpitali (Borowska i Wojskowy) jest najbardziej nowoczesnym i dalekosiężnym pomysłem. W innych wariantach, gdzie linia tramwajowa biegnie w ciągu ulic (dlaczego tak jeszcze buduje się tramwaje w Polsce??) i na dodatek linie te muszą przecinać ruchliwe skrzyżowania (długi czas oczekiwania i tym samym dłuższy czas tramwaju). I te warianty 1-4 są zbyt blisko przyszłych przystanków kolejowych (dublowanie transportu zamiast lepsze dostępności geograficznej!). Wierzę wariant 5, linii nie opartej na staromodnym budowaniu wzdłuż istniejących ulic, dodatkowo obsługujący szpitale jest bardzo dobrym rozwiązaniem. Bezkolizyjność i cichy przebieg tramwajów też jest nie bez wątpienia dużym plusem, o czym trzeba także uświadomić mieszkańców.
57	Brakuje wariantów do Wysokiej oraz dokładnej informacji o przedstawionych wariantach (czas przejazdu, potoki, liczba kierowców, którzy wybiorą tramwaj w każdym wariantcie).
58	Jestem mieszkańcem Krzyków i codziennie widzę korek na ul. Ślężnej po południu wydaje mi się, że wariant linii tramwajowej nr 2a byłby najlepszy i najtańszy dlatego głosuję za tym wariantem. Wybieram wariant 2a, gdyż jest to wariant pozwalający największej ilości mieszkańców korzystać z tej linii, a ponadto jest to najtańszy wariant.
59	Wariant 1 jest rozsądny. Wariant 2 niby dużo mieszkańców by obsługiwał, ale dobiłby i tak już zakorkowane rondo, zwycięską i Ołtaszyńską, stąd moim zdaniem średni pomysł. Wariant 3 dużo mieszkańców pewnie by odciążył (może część zostawiłaby auta w domu) i wg mnie lepszy niż wariant 2, bo z pętli Krzyki dużo więcej jest połączeń, niż z pętli 9-ki. Dodatkowo w ulicy Karkonoskiej jest miejsce na przedłużenie tramwaju wzdłuż Polmozbytu. Koszmar byłby jednak chyba z wbiciem się na Zwycięską (przecięcie Karkonoskiej) i kolizją z torami PKP. Musiałby ktoś przedstawić jakąś dokładniejszą wizję, bo na razie tego wariantu nie widzę, szczególnie skrzyżowania z Karkonoskiej w Zwycięską przez tory PKP i okolic ronda na Ołtaszynie. No ale jak ktoś by to sensownie zrobił to pewnie zadowolili by najwięcej mieszkańców. Może poprzez wrócenie do wariantu skrzyżowania Zwycięskiej i al. Karkonoskiej poprzez estakady podobne do tych z placu Społecznego. Choć myśląc całościowo nad rozwiązaniem problemu Ołtaszyna to wg mnie należałoby pomyśleć tak: 1) w końcu skończyć wschodnią obwodnicę Wrocławia przez Wysoką z wpinką w węzeł przy Auchan i zjeździe na ul. Kobierzycką, 2) Odciążyć Ołtaszyn przez linię tramwajową w wariantcie nr 1 lub 4a; 3) uruchomić linię kolejową nr 285 na odcinku Wrocław – Świdnica i po prostu zrobić przystanki na ul. Zwycięskiej i Grota Roweckiego i uruchomić połączenia kolejowe lokalne (na bilety aglomeracyjne lub nawet MPK w obrębie Wrocławia) i wtedy rozwiązany byłby problem transportu do Dworca Głównego. Musiałby tylko punktualnie jeździć pociągi i być porobione sensowne przejazdy zautomatyzowane, żeby pociąg nie zatrzymywał ruchu zwalniając do 5km/h przy przejeździe i ręczne blokowanie przez pracownika PKP ruchu jak jest teraz;

	4) zrobić ulicę (połączyć dwa fragmenty przed i za torami PKP) i zautomatyzowany przejazd kolejowy przez ulicę Agrestową. Tak całościowo patrząc ma to sens !!! Inaczej zwiększy tylko chaos ulicy Zwycięskiej, która i tak już teraz jest najwolniejszą drogą w Polsce. Chyba, że miasto idzie w wariant nr 3, ale przy skrzyżowaniu Zwycięskiej i al. Karkonoskiej powstaną estakady podobne do tych z placu Społecznego. Z resztą jeżeli prawdą jest to co jest napisane o reaktywacji linii kolejowej nr 285 https://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa_nr_285 to bez sensu jest rozważanie wariantów nr 2 i 3, bo zaraz będą się kłócić z reaktywowaną trasą kolejową nr 285!!! Wariant 2a i 2b to jakaś abstrakcja dziwna. Nie wiem jak ktoś widzi wpasowanie w Ołtaszyńską dwóch linii tramwajowych. Bez sensu. Wariant 4 kiepski, bo sparaliżuje wyjazd z Ołtaszyna przy ul. Obrońców Poczty Gdańskiej i Strachowskiego i to tylko po to, żeby zaoszczędzić dojeżdżenie 100 czy 200m do pętli. Bez sensu. Wariant 4a do przemyślenia zamiennie z wariantem 1. Wariant 5, ale z końcówką jak dla 4a wydaje się być najmniej uciążliwy dla mieszkańców, tylko kogo ten tramwaj będzie zabierać, bo wokół nie ma zabudowań? Po co wbijać się w Zwycięską przy Obrońców Poczty Gdańskiej. Minus taki, że mało mieszkańców na razie wokół tej trasy mieszka. Podsumowanie: Jeżeli miasto chce reaktywować linię kolejową 285 i w końcu zbudować obwodnicę przez Wysoką to moim zdaniem w grę wchodzi tylko wariant 1 lub 4a jako element całości. No i miasto mogłoby w końcu zrobić ulicę i zautomatyzowany przejazd kolejowy przez ulicę Agrestową, bo nie wiem kto tam taki ważny mieszka, że jeszcze tego nie zrobili!!!
60	Jestem mieszkańcem osiedla zlokalizowanego naprzeciw toru Partynickiego (Kawalerzystów/Husarska). Zależy mi na szybkim połączeniu, dlatego wolę dojeżdżać do planowanej pętli tramwajowej, niż mieć blisko przystanek i stać w tramwaju w korku np. na skrzyżowaniu z al. Karkonoską lub na Wyścigowej. Brak szybkiego połączenia komunikacją miejską do/z centrum, zmusza mnie do dojeżdżania do pracy samochodem. Zaczęłam od wariantów, które moim zdaniem są najgorsze, warianty 2 i 3 przechodzą przez Zwycięską, która została w 2013 wyremontowana i przecinają zakorkowane skrzyżowanie z al. Karkonoską. Ponadto te warianty (2 i 3) jak również 5 są w większości oddalone od zabudowań i omijają północną część Ołtaszyna – Partynic. Wariant 2a, jeżeli na Wyścigowej nie będzie wydzielonego torowiska to nie ma sensu. Wariant 2b, obsłużyłby mieszkańców okolicy ul. Ołtaszyńskiej, tylko że jest ona świeżo po remoncie, dość wąska i tramwaj zapewne utknąłby w popołudniowym korku. Wg mnie należy rozpatrywać trasy, z których skorzysta najwięcej mieszkańców, czyli warianty 1, 4 i 4a.
61	Uważam, że wariant 3 to jedynie powielenie trasy linii 113, co uważam za kompletne zmarnowanie potencjału jaki przed nami stoi. Moim zdaniem najlepszą opcją jest wariant nr 5 – przedłużenie linii 9 oraz 15, a do tego mieszkańcy Ołtaszyna będą mieli szybszy dostęp do Szpitala przy ul. Borowskiej. Ponad to, powstało dużo bloków mieszkalnych przy ul. Łubinowej. Kolejnym argumentem dla mnie jest fakt, że trasa będzie przyjemna – wśród zieleni oraz będzie znajdowała się z daleka od dużego ruchu – nie będzie z nim kolidować. Wariant nr 5 nie wymaga również przebudowy ulic o bardzo dużym natężeniu ruchu – Wyścigowej, Zwycięskiej czy Ołtaszyńskiej, a rondo Ojca Pio nie musi być modernizowane.

62	Najlepsza trasa jest trasa 2A. Myślę, że 2A, jest dobrym rozwiązaniem. Trasa w pobliżu mojego domu. Fajnie. Uważam że najlepszą trasą dla nowego tramwaju jest trasa 2A. Uważam, że najlepszy wariant to 2A. Jestem mieszkanką tych rejonów i najbardziej by służył mieszkańcom. trasa 2A. Jest najlepszym rozwiązaniem, bo przejeżdża w miejscach, gdzie jest duże zaludnienie i tramwaj na 100% nie będzie jechał pusty. Liczę, że właśnie ta zostanie wybrana. Na tej trasie jest największe zaludnienie, więc tramwaj na pewno posłuży ludziom.
63	Zastąpienie tramwaju autobusem elektrycznym lub tramwajem dwu systemowym z linii 285 z odnogą w bocznicę kolejowej na terenach wojskowych do pętli przy ul. Zwycięskiej – najlepszy pomysł!
64	Myślę, że najlepszym rozwiązaniem są warianty to 1, 4 i 4a. Ulica Zwycięska powinna być pozostawiona dla samochodów, a linie tramwajowe puścić alternatywnym szlakiem.
65	Warianty 2 i 3 z przejazdem tramwaju przez Rondo Ojca Pio spowoduje jeszcze większe niż dotychczas korki wokół ronda. Dużo lepszy wydaje się wariant 2a lub 2b. Tylko gdzie na Ołtaszyńskiej zmieścić torowisko? To pozostaje dla mnie zagadką. Warianty 4 i 4a wydają mi się najlepsze – ze względów prywatnych, bo przebiegają najbliżej mojego domu :), ale także pod kątem minimalizacji korków, ponieważ omijają nieprzejezdne w tej chwili rondo, przyczyniając się do upłynnienia przejazdu z miasta, a nie jego pogorszenia.
66	Tramwaj na Ołtaszyn jest niewątpliwie potrzebny. Jednak tak samo potrzebne są tereny zielone wzdłuż Agrestowej. Stanowią one odciążenie dla przeładowanego Parku Południowego i są istotne nie tylko dla pobliskich mieszkańców. Nie można niszczyć tej rzadkiej obecnie ostoji ptactwa i ciszy. Wjechanie z ciężkim sprzętem, prace i sam tramwaj zniszczą nieodwracalnie to mikro środowisko. Trudno spacerować wzdłuż linii tramwajowej – a teraz jest to miejsce wypoczynku dla rodziców z dziećmi. Nie można jednej wartości dla miasta jaką jest park (nie ma w nowym rozwoju miasta parków) zastępować inną wartością jaką jest tramwaj. Pogodzeniem tych sprzecznych działań jest wariant nr 3 lub 5.
67	Przekonał mnie wariant nr 5 (obecnie osiedla położone w okolicach Grota-Roweckiego są bardzo źle skomunikowane z centrum). Sugestia, aby linię pociągnąć dalej, do centrum miasta.
68	Postuluję wprowadzenie kolejnego wariantu (a właściwie – serii wariantów), zgodnie z którym trasa tramwajowa nie zakończy się pętlą przy ulicy Zwycięskiej, a pętlą przy zbiegu ulic Obrońców Poczty Gdańskiej i Kutrzeby. Rozwiązanie takie jest zgodne z Planem Generalnym Rozwoju Transportu Szynowego we Wrocławiu z 2007 roku i tylko takie umiejscowienie pętli rozwiąże problem nadmiernej ilości osób wjeżdżających do Wrocławia samochodem od strony Wysokiej.
69	Wszystkie warianty zakładają pętlę przy ulicy Zwycięskiej. W takiej sytuacji tramwaj omija tysiące ludzi mieszkających w Wysokiej. Naiwnym jest myślenie, że ludzie ci przesiadą się w tramwaj. Korki będą się tworzyły takie same jak dotąd. Rozumiem, że miasto Wrocław może wykazać się egoizmem i nie interesować się ludźmi mieszkającymi tuż za swoją granicą, ale jeśli nie przedłuży się linii tramwajowej dalej na południe na Wysoką, to nie rozwiąże się tutajszych problemów komunikacyjnych. Niniejsza ankieta powinna dotyczyć właśnie wariantów przebiegu linii na południe od Zwycięskiej. I dlaczego tramwaj w obecnym kształcie jadący na Partynice nazywa się tramwajem na Ołtaszyn?
70	Wariant 2a jest rozsądny.
71	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
72	Dlaczego tramwaj ma dojeżdżać na Partynice, a nazwa sugeruje Ołtaszyn?
73	Jedyną możliwą do przyjęcia wersją jest wariant 3: Karkonoska-Zwycięska, ponieważ: ma najniższy koszt na mieszkańca; dodatkowo obsłuży imprezy na Torze na Partynicach; przebiega przez ulice o dużym ruchu, więc nie pogorszy warunków pobliskim mieszkańcom – pozostałe warianty zmieniają ciche zakątki z miejsca ze zgrzytającym tramwajem. Ale moja główna uwaga jest następująca: w dobie efektywnych autobusów o napędzie elektrycznym budowa nowej linii tramwajowej jest wyrzucaniem pieniędzy w błoto: wymaga milionowych nakładów na infrastrukturę nie służącą niczemu innemu poza nakładami na sam

	tabor; zmniejsza przepustowość istniejących, a i tak zakorkowanych ciągów z uwagi na konieczność dodatkowych skrzyżowań i cykli świateł; w razie wypadku czy braku zasilania nie działa; jest bardzo hałaśliwy (w niskiej zabudowie zgrzytanie tramwaju na zakręcie słychać na setki metrów); nie ma żadnej przewagi nad autobusem elektrycznym (ew. trolejbusem).
74	Uważam, że wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
75	Wariant 1 lub 4 jest realny do wykonania.
76	Jestem za wariantem numer 3. 1) Jeżeli tramwaj ma zmniejszyć ruch aut przez Zwycięską i zachęcić jej mieszkańców do przesiadki w tramwaj, to przystanki powinny powstać wzdłuż tej ulicy. 2) Dla części mieszkańców Kleciny/Partynic będzie dobrą alternatywą dla tramwaju nr 17, który już jest przeładowany. 3) Wariant ten zapewnia dobry dojazd komunikacją miejską na tor wyścigów konnych, który w dni wyścigowe wraz ze Zwycięską jest zawałony autami. 4) Na skrzyżowaniu Karkonoskiej i Zwycięskiej jest parking samochodowy, który mógłby służyć jako Parkuj i Jedź, a kierowcy dojeżdżający do Wrocławia mogliby się przesiąść na tramwaj lub pociąg. 5) Karkonoska i Zwycięska są na tyle szerokie, że włączenie tam tramwaju nie byłoby dużym problemem. 6) Stworzy dobre miejsce przesiadkowe na skrzyżowaniu Karkonoskiej ze Zwycięską wobec planów uruchomienia połączenia kolejowego na trasie Sobótka–Wrocław–Sobótka. Nie wszyscy chcą jechać PKP do Dworca Głównego – wariant numer 3 to dobra alternatywa.
77	Tylko opcja numer 3.
78	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków na ul. Zwycięskiej, przebiega przez tereny niezamieszkałe, wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew i zniszczeniem toru do skoków rowerowych. Z pozostałych wariantów najlepsze są te, które przebiegają wzdłuż ul. Zwycięskiej (nr 2 albo 3), bo gwarantują obsługę największej liczby mieszkańców, ewentualnie wariant 2a.
79	Wariant 3, gdyż zapewnia przewóz największej liczby pasażerów i w ten sposób odciąża trującą komunikację samochodową.
80	Zdecydowanie wariant 4a. Idealnie byłoby również udrożnić przy okazji przejazdu tramwaju Agrestową dla ruchu kołowego. Wariant w którym przejazd jest przez Łubinowa możliwy jest tylko na mapie. Tam nawet ciężko będzie chodniki zrobić. Warianty przez Zwycięską utkną w korku.
81	Najrozsądniejszą opcją jest wariant 4A przez ulicę Agrestową.
82	Zdecydowanie jestem za wariantem 3, ponieważ osoby chcące dostać się z Ołtaszyna do innych części Wrocławia, będą miały szansę przesiąść się wcześniej (pętla przy Parku Południowym lub skrzyżowanie ul. Hallera/Powstańców Śląskich) niż na Dworcu Głównym.
83	Najlepszym wariantem jest wariant 4a, gdyż jest stosunkowo krótki i omija ul. Zwycięską, gdzie tory tramwajowe spowodowałyby jeszcze większe korki.
84	Uważam za najlepszy wariant 5, który zagwarantuje dostęp do tramwaju większej ilości mieszkańców Ołtaszyna jak również mieszkańcom części Wojszyc.
85	Wariant nr 1 jest najgorszy: nie rozwiązuje problemu korków na Zwycięskiej, przebiega przez tereny niezamieszkałe, bardzo blisko domów jednorodzinnych, wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew

	i zniszczeniem toru rowerowego. Z pozostałych wariantów najlepsze są te, które przebiegają wzdłuż ul. Zwycięskiej, (np. nr 2, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu, ewentualnie wariant 2a).
86	Trasę należy maksymalnie odsunąć od starodębu, który rośnie wzdłuż ul. Agrestowej, gdyż zamieszkują go liczne ptaki jak dzięcioły, sójki, wilgi, gołębie grzywacze, oczywiście również inne bardziej pospolite sikorki, wróble, mazurek, a także nadzwyczaj sympatyczne wiewiórki i pożyteczne jeże. Podczas prowadzonych prac związanych z budową wodociągu wzdłuż ul. Agrestowej, można było już zauważyć negatywny wpływ hałasu, gdyż zarówno ptaki, jak i wiewiórki opuściły swoje wieloletnie siedziby na drzewach. Powróciły dopiero w ubiegłym roku.
87	Głosuję na wariant 2a.
88	Przebieg linii tramwajowej w wariantcie nr 5 jest najbardziej sensowny.
89	Proponowałbym rozważyć opcje tramwaju w stronę Grota Roweckiego.
90	Głosuję na wariant 3.
91	Głosuję na wariant nr 5 pierwszy jest nie do zaakceptowania. Linie bezpośrednio przed domami, a zarazem niszczenie zieleni i ogródków. Zieleni i tak co chwile ubywa przez nowo powstające osiedla.
92	Ulica Agrestowa jest za wąska na tramwaj i samochody.
93	Przesyłam swoją opinię, jako osoba żywo zainteresowana tą sprawą: *** warianty 2/2a/3/5: nie przebijają się przez tory kolejowe, korzystając z istniejących wiaduktów; wariant 2 i 3 prowadzi przez dłuższą część ul. Zwycięskiej, co pozwoli zwiększyć komunikację dla większej ilości lokatorów nowych bloków wzdłuż tej ulicy, na istniejące ulice kładzie się tory (najprostsze rozwiązanie); nie niszczą ogródków działkowych (niektóre są już w pewien sposób zabytkowe, jeszcze z czasów niemieckich!); 2a/2b – komunikacja dla osiedli willowych z os. Krzyki /Partynice – część domów są to starsze domy, które i tak mają własne auta, mogą być przyzwyczajeni do tego jak jest, trzeba będzie poszerzać i budować nowe ulice. *** odpadają warianty 1/4/5 – trzeba budować całą infrastrukturę uliczną, rozgrzebić tereny zielone, zamiast położyć tory na istniejących już jezdniach; niszczą ogródki działkowe, które są terenami rekreacyjnymi nie tylko dla starszych ludzi, ale młodych rodzin, które mieszkają w blokach, niszczy się wysiłek nieraz wielu pokoleń, które uprawiały tam swoje rośliny i mają gdzie spędzać wolny czas; jedyną zaletą 5 jest to, że przebiega przy szpitalu dla dzieci, 4 i 1 już nie, więc są w ogóle bez sensu!! Dla mnie osobiście najlepszy wariant 2 lub 3, resztą szkoda się zajmować ze względu na większe koszty, nakład pracy i trasę przez nieużytki (ogrodki).
94	Wariant 3.
95	Wariant 5 – korzystny z uwagi na dojazd do szpitali.
96	Zdecydowanie najgorszą propozycją jest skierowanie linii na ulicę Agrestową, nie usprawni to ruchu na ulicy Zwycięskiej, a jedynie stworzy tam kolejne zatory, z tego też powodu jestem za odrzuceniem korkowania bocznych ulic, a skupieniem się na Zwycięskiej i głównym szlaku dojazdowym.
97	Odrzucili Państwo wariant tramwaju wiodący poprzez ul. Wojszycką i Ołtaszyńską. Z jednej strony można się z tym zgodzić, że jest za mało miejsca, ale wariant ten jest jak najbardziej wykonalny. Wiązałoby się to jednak z tym, że ruch na ul. Ołtaszyńskiej musiałby być ograniczony podobnie jak to jest na ul. Szewskiej (komunikacja miejska, taksówki i dojazd do posesji) oraz podobnie jak to ma miejsce na ul. Przyjaźni – wahadłowy ruch tramwaju. Nie jest to rozwiązanie idealne, ale sądzę, że nie należy go od razu skreślać.
98	Myślę, że najbardziej rozsądny i perspektywiczny jest wariant nr 5, wariant przez Karkonoską też jest wart uwagi choć ma parę punktów kolizyjnych. Pozostałe warianty są mało rozsądne i trudne do wykonania.

99	Moim zdaniem wariant nr 1 jest najgorszy i niedopuszczalny!! Przebiega przez miejsca na których nikt nie mieszka a więc nie pomoże w kwestii korków na ul. Zwycięskiej. Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków na ul. Zwycięskiej, przebiega przez tereny niezamieszkałe, wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew i zniszczeniem toru do skoków rowerowych. Z pozostałych wariantów najlepsze są te, które przebiegają wzdłuż ul. Zwycięskiej (nr 2 albo 3), bo gwarantują obsługę największej liczby mieszkańców. Ewentualnie wariant 2a.
100	Mieszkam na osiedlu Alina od 40 lat /są to tereny zielone i wypoczynkowe uważam, że wstawienie tutaj w pobliżu linii tramwajowej jest całkowicie bez sensu. jedyny rozsądny wariant to ul. Karkonoska .poza tym myślę, że Komisja Europejska powinna się zainteresować planami degradacji takich terenów.
101	Chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że Ołtaszyn to nie tylko i wyłącznie ulica Zwycięska. Czy jest możliwość poddania pod konsultacje wariantu, który kiedyś się pojawił przy tym temacie. Mianowicie tramwaj przez ulicę Obrońców Poczty Gdańskiej. Ilość nowo powstałych osiedli i mieszkańców, która byłaby wtedy w zasięgu nie długiego spaceru do takiej pętli byłaby co najmniej trzykrotnie większa.
102	Wariant 2a jest rozwiązaniem, na którym skorzysta wiele osób, zarazem jest mniej rewolucyjnym w realizacji w porównaniu do pozostałych, a co za tym idzie mniej kosztownym.
103	Wariant 1 jest zdecydowanie najgorszy. Wydaje się, że najlepsze rozwiązanie to wariant 2, 2a, 2b – wszystkie one zapewniają dogodny dostęp do tramwaju dla największej liczby mieszkańców Ołtaszyna.
104	Najlepszy jest wariant 1. Nie przebiega przez Zwycięską ani Ołtaszyńską więc nie będzie utrudniał ruchu na tych ulicach. Najwięcej osób będzie wsiadało na Zwycięskiej. Moim zdaniem linia powinna iść głębiej w Ołtaszyn, co najmniej do kościoła przy Pszczelarskiej.
105	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew – z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
106	Wariant 5 wydaje się najbardziej optymalny: 1. obsługa Ołtaszyna, obsługa Wojszyc (bliskość zakorkowanej ulicy Grota Roweckiego, tereny najmniej zabudowane)łatwość poprowadzenia linii, możliwość połączenia z planowaną reaktywacją połączenia kolejowego Wrocław–Sobótka–Świdnica.
107	Proszę o rozważenie: 1. Wydłużenia projektowanej linii tramwajowej wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej przez Rondo Ojca Pio aż do ul. Radosnej, gdzie powinna zostać zakończona pętlą na wysokości ul. Bzowej (lepsze dojście do tramwaju z okolicznych osiedli jak również częściowe obsłużenie miejscowości Wysoka. To powinno być podstawowym celem projektu a nie jego kontynuacją w Studium. 2. Budowa estakady wzdłuż ul. Karkonoskiej jest niepotrzebnym wydatkiem podnoszącym koszt całej inwestycji. W układzie faz pracy sygnalizacji bez problemu można doprojektować fazę tramwajową, która nie będzie kolidowała z potokiem wjeżdżającym do miasta. Zgodnie z Polityką Mobilności należy poprzez np. Parkingi P&R zmniejszać dopływ samochodów do centrum a budowa estakady wręcz przeciwnie zachęci mieszkańców dojeżdżających do Wrocławia do korzystania z samochodu. 3. Bezwzględnym minimum dla inwestycji jest zapewnienie alternatywy w dojeździe do Centrum. Gdy zostanie wybrany wariant przedłużenia linii tramwajowej przy odbiciu na Klecinę czy wariant wydłużenia od Parku Południowego w projekt należy również wpisać połączenie tych tras np. przez ul Waligórskiego. Zapewni to alternatywną trasę w przypadku awarii tramwaju/ remontu czy wypadku. Tak odległe osiedle nie może funkcjonować na jednej nitce tramwajowej. Samo połączenie będzie również korzystne z punktu widzenia lokalizacji zajezdni przy ul. Powstańców Śląskich jak i ul Kamiennej jako bajpas zapewniający lepsze skomunikowanie miasta.
108	Sugeruje wybranie wariantu nr 2a, gdyż jest najbardziej korzystny dla mieszkańców.
109	Uważam, że poprowadzenie linii przez ogródki działkowe, a tym samym ich likwidacja jest bardzo anty-

	obywatelska. Wariant 2a lub 5 zapewniłyby o wiele lepszą komunikację, a przy tym nikt nikomu by niczego nie zlikwidował
110	Proponuję warianty 1, albo 4a, albo 4.
111	Mam swoją propozycję. Tramwaj mógłby połączyć obręb Partynic i Ołtaszyna z Kleciną, i wpisać się do pętli tramwaju 17! Z Kleciną nie mamy żadnego połączenia, a tym samym z całą zachodnią częścią Wrocławia, która jest zamieszkiwana przez olbrzymią społeczność naszego miasta. Można by pomyśleć o pętli rozpoczynającej się w okolicach Grota Roweckiego dochodzącej do ulicy w Radomierzycach.
112	Uważam, że najwięcej zalet ma wariant 2a. W najmniejszym stopniu ingeruje w tereny zielone i nie wymaga wycinki drzewostanów na granicy Partynic i Ołtaszyna. Nie powinien stwarzać wielu problemów formalno-prawnych. Przebiega po terenach miejskich. W najmniejszym stopniu ingeruje w życie okolicznych mieszkańców, a stwarza przy tym możliwości ulokowania wielu przystanków i obsłużenie dużej ilości mieszkańców i pracowników strefy przemysłowej. Dobrze komunikuje SP64. jest jednym z najkrótszych i prawdopodobnie jednym z tańszych w realizacji wariantów.
113	Moim zdaniem najlepszym wariantem linii tramwajowej jest linia prowadzona od pętli Krzyki ul. Karkonoską i Zwycięską (wariant 3). Przy silnym niedoborze terenów zielonych w mieście, miasto powinno chronić tak deficytowe dobro, jak teren starodrzewia wzdłuż Agrestowej i tereny spacerowe w ciszy i zieleni dla nie tylko okolicznych mieszkańców. Utrzymanie takiego miejsca powinno być priorytetem w polityce Wrocławia, i nie stoi to wcale na przeszkodzie rozwijaniu potrzebnej linii tramwajowej (wariant 3), ale bez nieodwracalnego zniszczenia zieleni, oazy dla ptaków i miejsca wytchnienia dla spacerujących.
114	Uważam, że najlepszy jest wariant 3 – trasa ul. Karkonoską i Zwycięską. Nie ma sensu wariant 1, 4, 4a ze względu na zniszczenie cennych terenów zielonych zapewniających rzadkie miejsce w zieleni na spacer z dziećmi, z psami, miejsce wycieczek rowerowych i niezbędny wypoczynek mieszkańców. Tego miejsca i takiej enklawy zieleni i ciszy nie da się odtworzyć, za to bardzo łatwo zniszczyć. W wariantcie 2 – poprowadzenie linii wywoła utrudnienia w ruchu, Ponadto ul. Ołtaszyńska jest obsadzona pięknymi drzewami i nie ma tam wystarczająco dużo miejsca na tramwaj.
115	Popieram wariant nr 5 zaproponowanej trasy tramwajowej na Ołtaszyn.
116	Dlaczego nie zrobiono badań ruchu, gdzie kto i dokąd porusza się w tej okolicy? Wyszłoby na to że duża część samochodów w korku na Zwycięskiej i okolicy to mieszkańcy podwrocławskich gmin. Dla nich tramwaj powinien dojeżdżać do Wysokiej i tam powinna być zrobiona pętla Parkuj i Jedź. Władze Kobierzyc są chętne do dofinansowania.
117	Wariant 1 jest rozsądny. Wariant 2 niby dużo mieszkańców by obsłużył, ale dobiłby i tak już zakorkowane rondo, Zwycięską i Ołtaszyńską, stąd moim zdaniem średni pomysł. Wariant 3 dużo mieszkańców pewnie by odciążył (może część zostawiłaby auta w domu) i wg mnie lepszy niż wariant 2, bo z pętli Krzyki dużo więcej jest połączeń, niż z pętli 9-ki. Dodatkowo w ulicy Karkonoskiej jest miejsce na przedłużenie tramwaju wzdłuż Polmozbytu. Koszmar byłby jednak chyba z wbiciem się na Zwycięską (przecięcie Karkonoskiej) i kolizją z torami PKP. Musiałby ktoś przedstawić jakąś dokładniejszą wizję, bo na razie tego wariantu nie widzę, szczególnie skrzyżowania z Karkonoskiej w Zwycięską przez tory PKP i okolicznej ronda na Ołtaszynie. No ale jak ktoś by to sensownie zrobił to pewnie zadowolili by najwięcej mieszkańców. Może poprzez wrócenie do wariantu skrzyżowania Zwycięskiej i al. Karkonoskiej poprzez estakady podobne do tych z placu Społecznego. Choć myśląc całościowo nad rozwiązaniem problemu Ołtaszyna to wg mnie należałoby pomyśleć tak : 1) w końcu skończyć wschodnią obwodnicę Wrocławia przez Wysoką z wpinką w węzeł przy Auchan

	i zjeździe na ul. Kobierzycką, 2) Odciążyć Ołtaszyn przez linię tramwajową w wariantcie nr 1 lub 4a; 3) uruchomić linię kolejową nr 285 na odcinku Wrocław–Świdnica i po prostu zrobić przystanki na ul. Zwycięskiej i Grota Roweckiego i uruchomić połączenia kolejowe lokalne (na bilety aglomeracyjne lub nawet MPK w obrębie Wrocławia) i wtedy rozwiązany byłby problem transportu do Dworca Głównego. Musiałyby tylko punktualnie jeździć pociągi i być porobione sensowne przejazdy zautomatyzowane, żeby pociąg nie zatrzymywał ruchu zwalniając do 5km/h przy przejeździe i ręczne blokowanie przez pracownika PKP ruchu jak jest teraz; 4) zrobić ulicę (połączyć dwa fragmenty przed i za torami PKP) i zautomatyzowany przejazd kolejowy przez ulicę Agrestową. Tak całościowo patrząc ma to sens!!! Inaczej zwiększy tylko chaos ulicy Zwycięskiej, która i tak już teraz jest najwolniejszą drogą w Polsce. Chyba, że miasto idzie w wariant nr 3, ale przy skrzyżowaniu Zwycięskiej i al. Karkonoskiej powstaną estakady podobne do tych z placu Społecznego. Z resztą jeżeli prawdą jest to co jest napisane o reaktywacji linii kolejowej nr 285 https://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa_nr_285 to bez sensu jest rozważanie wariantów nr 2 i 3, bo zaraz będą się kłócić z reaktywowaną trasą kolejową nr 285!!! Wariant 2a i 2b to jakaś abstrakcja dziwna. Nie wiem jak ktoś widzi wpasowanie w Ołtaszyńską dwóch linii tramwajowych. Bez sensu. Wariant 4 kiepski, bo sparaliżuje wyjazd z Ołtaszyna przy ul. Obrońców Poczty Gdańskiej i Strachowskiego i to tylko po to, żeby zaoszczędzić dojeżdżenie 100 czy 200m do pętli. Bez sensu. Wariant 4a do przemyślenia zamiennie z wariantem 1. Wariant 5, ale z końcówką jak dla 4a wydaje się być najmniej uciążliwy dla mieszkańców, tylko kogo ten tramwaj będzie zabierać, bo wokół nie ma zabudowań ? Po co wbijać się w Zwycięską przy Obrońców Poczty Gdańskiej. Minus taki, że mało mieszkańców na razie wokół tej trasy mieszka. Podsumowanie : Jeżeli miasto chce reaktywować linię kolejową 285 i w końcu zbudować obwodnicę przez Wysoką to moim zdaniem w grę wchodzi tylko wariant 1 lub 4a jako element całości. No i miasto mogłoby w końcu zrobić ulicę i zautomatyzowany przejazd kolejowy przez ulicę Agrestową, bo nie wiem kto tam taki ważny mieszka, że jeszcze tego nie zrobili!!!
118	Chciałbym wyrazić swoją opinię. Najbardziej podoba mi się wariant nr 5 z przejazdem pod wiaduktem nad ul. Orawską. Zarówno ulica Spiska jak i Orawska są na tych odcinkach nieprzejezdne dla aut. Uważam, że z tego powodu, poprowadzenie tamtędy tramwaju byłoby wygodne dla pieszych. Można by stworzyć „zielony korytarz”, po którym poruszałoby się wyłącznie tramwaje i pieszy. Mogliby oni wygodnie dostać się do przystanków wiedeńskich, bez obawy o potrącenie. Dodatkowo na tym wariantcie skorzystaliby pacjenci zarówno szpitala na Weigla jak i na Borowskiej mieliby do nich skróconą drogę. Należy pamiętać, że pacjentami są osoby starsze lub niepełnosprawne o ograniczonej mobilności, dla których każdy metr ma znaczenie. Możliwe, że przy zastosowaniu ruchu wahadłowego tramwajów, nie byłoby potrzeby

	poszerzania przejazdu pod wiaduktem. Tereny te to także ogródki działkowe i Park Skowroni. Wprowadzenie w tym miejscu ruchu tramwajowego, poprawiłoby skomunikowanie obszaru, nie rezygnując z rekreacyjnego charakteru. Elektryczne tramwaje nie emitują znacznego hałasu ani spalin. Należałoby jedynie przemyśleć skrzyżowania ciągów komunikacyjnych pieszych i linii tramwajowych. Być może przejścia dla pieszych należałoby oprócz świateł, dodatkowo zabezpieczyć szlabanami, tak aby piesi idący w kierunku przejścia na tyłach szpitala przy Borowskiej, mieli jednoznaczną informację o zbliżających się tramwajach. W odległej przyszłości tak poprowadzona linia mogłaby być również wykorzystywana jako węzeł przesiadkowy w połączeniu z przystankami kolei podmiejskiej.
119	Zdecydowanie popieram wariant numer 3. Dlaczego? 1) Dla części mieszkańców Kleciny będzie dobrą alternatywą dla tramwaju nr 17, który już jest przeładowany. 2) Stworzy dobre miejsce przesiadkowe na skrzyżowaniu Karkonoskiej ze Zwycięską wobec planów uruchomienia połączenia kolejowego na trasie Sobótka–Wrocław–Sobótka. 3) Na skrzyżowaniu Karkonoskiej i Zwycięskiej jest parking samochodowy, który mógłby służyć jako Parkuj i Jedź, a kierowcy mogliby się przesiąść na tramwaj lub pociąg. 4) Karkonoska i Zwycięska są na tyle szerokie, że włączenie tam tramwaju nie byłoby dużym problemem.
120	Wariant 5 najłabszy, ponieważ nie ma obok żadnych ważnych ulic, w dodatku spowoduje tylko hałas przy szpitalu.
121	Moja propozycja to 2a. Najlepsza trasa to 2a.
122	Trasa 2a to dobry wybór.
123	Tylko wariant 2 lub 4 są do realizacji.
124	Uważam, że optymalnym rozwiązaniem jest linia tramwajowa wg propozycji 4a. Argumenty są następujące: jest relatywnie krótsza od innych, co ma znaczenie ze względu na koszty; wiedzie przez tereny w stosunkowo małym stopniu obciążone ruchem, bo przecież taka właśnie uprzywilejowana jest ul. Agrestowa. No i tramwaj dojeżdża aż do Zwycięskiej.
125	Trasa nr 3 obsłuży osiedla wzdłuż ulic: Agrestowej, nowy Ołtaszyn i okolice oraz Wysoką w kierunku Bielan Wrocławskich. W dużej mierze wykorzystana będzie istniejąca infrastruktura linii nr 17.
126	Budowa linii tramwajowej jest niewątpliwie potrzebna, ale nie za wszelką cenę. Bardzo dobrą decyzją było przedłużenie trasy autobusu 127. W prezentacji ukazującej wyniki analizy nie uwzględniono ważnego wskaźnika, jakim jest koszt marnotrawstwa związany z poszczególnymi wariantami trasy. W sytuacji, gdy we Wrocławiu wiele osiedli nie ma podstawowej infrastruktury, niedopuszczalne jest marnotrawienie pieniędzy oraz pracy na kolejne modernizacje ulic Ołtaszyńskiej, Zwycięskiej i Agrestowej. Takie działania zawsze budziły oburzenie społeczne i tak będzie tym razem.
127	Preferuję wariant 2 i 3 brak zgody na wariant nr 1.
128	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
129	Trasę tramwaju poprowadzić ulicami: Weigla, Spiską i Orawską. Obsłuży wówczas trzy ważne szpitale i kupę kasy się zaoszczędzi – bo pod wiaduktem. Fakt – jest tam ciasno, ale po pewnych zabiegach technicznych powinno się udać. Ewentualnie – obok dobudować drugi. Linię kolejową do Sobótki przejść rozjazdem krzyżownicą. Mam nadzieję, że zarzucono utopijne rozwiązanie z wiaduktem poprowadzonym nad linią kolejową o trakcji elektrycznej, bo to by już „Gądowianka” wyszła... koszty horrendalne dla 2 km trasy. P.S. Zakładam, że PKP to już nie jest Państwo w Państwie.

130	Uważam, że najwięcej osób skorzysta w przypadku wyboru wariantu nr 3. Tak poprowadzona linia dotrze do największej ilości mieszkańców, ponieważ obsłuży osoby zamieszkałe w blokach położonych wzdłuż całej długości planowanej trasy.
131	Głosuję na wariant 2B.
132	Wariant 3 jest najbardziej rozsądnym rozwiązaniem. Oszczędza zielen tak potrzebną we Wrocławiu. Rozładuje również tereny na zachód od Karkonoskiej.
133	Mieszkam na osiedlu przy ulicy Bursztynowej. Żadna propozycja nie rozwiązuje problemów komunikacyjnych tego osiedla. Z przystanku ROD Storczyk nie odjeżdża żaden autobus w tamtym kierunku. Pozostaje samochód...
134	Wybieram wariant 2 lub 3.
135	Wariant 2a zdecydowanie najlepszy bo wzdłuż ulic, gdzie więcej mieszkańców będzie miało dostęp do przystanków, a trasa jest krótsza, niż wariant 2. Wariant 1 to zbędne niszczenie zieleni (znowu...), a trasa dalej od dzielnicy mieszkaniowej (czyli daleko do przystanków).
136	Dla mnie jest najbardziej optymalny wariant 5 bądź wariant 3. Gdyż są najbardziej sensowne a 5 przejeżdża przez szpital. Zapoznałam się z wariantami budowy linii tramwajowej na Ołtaszyn i wariant numer 3 jest najlepszy. Uważam, że wariant 3 i 5 jest najlepszym rozwiązaniem! Pozwoli to w dużej mierze mieszkańcom ze Zwycięskiej, gdzie w ciąż budowane są dalej bloki, i wciąż będzie przebywać ludzi. Wyścigi konne na których odbywają się masowe imprezy, pozwoli to na odbiór dużej rzeszy ludzi. Inne warianty są bez sensu, prowadzone przy domach jednorodzinnych, które narażone są na wstrząsy. Przypominam, że Ołtaszyn miał być spokojną jednorodinną zabudową i nikt się nie spodziewał, że tak mocno się rozbuduje. Po drugie mamy brak zieleni, przy Agrestowej są piękne stare drzewa, młodzież zrobiła sobie prowizoryczny park skateboardowo-rowerowy. Uważam też, że wariant 5 jest też dobrym pomysłem. Pozwoli dojechać i odebrać ludzi ze szpitali Wojskowego i z Borowskiej. Jest tam też cmentarz, park. Pewnie z czasem niektóre połacie tej wielkiej zieleni przez który ma iść wariant 5 będą zaludnione. Byłam na spotkaniu w szkole 64 i uważam te warianty za najbardziej skuteczne.
137	2a najbardziej pasuje mi taka trasa nowego tramwaju.
138	Ważne, a zupełnie pominięte. Dyskusje pominęły zupełnie promocję komunikacji rowerowej – tak rozwiniętej w krajach cierpiących z powodu nadmiernej ilości pojazdów i korków. Ta promocja, która powinna być strategicznym priorytetem modyfikującym kulturę komunikacji miejskiej nie była w ogóle poważnie wzięta pod uwagę. Wydaje się to być symptomem post-komunistycznego zacoferania, w którym nadal tkwimy. Ale czy musimy? Też jestem przeciwko wariantowi 1. Ekosystem dębowego starodrzewia wokół kwartałów po byłych nieistniejących już poniemieckich koszarach wraz z ogródkami działkowymi w ich środku stanowi unikalny klimat tego miejsca, które aż prosi się o inteligentny projekt dla przestrzeni rekreacji na wzór parkowy, ale też z wkomponowaną komunikacją pieszą i rowerową dla mieszkańców Ołtaszyna i okolic.
139	Jestem mieszkańcem Krzyków i jestem za wariantem numer 5. Przechodzi w dużej części przez niezamieszkałe tereny i nie będzie kolidować z aktualną zabudową. Poprowadzenie drogi przez Ołtaszyńską będzie mocno uciążliwe dla mieszkańców przy tej ulicy. Wariant 5 spowoduje również zwiększenie zabudowy przy powstającej linii tramwajowej. W mojej ocenie to najlepszy wariant.
140	Wariant 2 jest sensowny, umożliwia dojazd do Toru Wyścigów Konnych, porusza się w ciągu komunikacyjnym wzdłuż samochodów, jeśli będzie promowany – kierowcy w korku dostrzegą przewagę transportu szynowego.
141	Chciałbym zwrócić Państwa uwagę na fakt, iż w przedstawionej analizie kompletnie pominięto porównanie możliwości komunikacyjnych oferowanych przez poszczególne rozwiązania, a konkretnie porównania korzyści wynikających z przedłużenia linii dochodzących ul Karkonoską, a linii dochodzących ul. Ślężną. A różnice są bardzo istotne. Przede wszystkim od strony Karkonoskiej mamy 4 linie tramwajowe (2, 6, 7 i 17), podczas gdy od Ślężnej tylko dwie (9 i 15). Oznacza to, że przedłużenie linii od Karkonoskiej da mieszkańcom dwukrotnie więcej możliwości (nikt nie będzie korzystał z tramwaju tylko dlatego, że jest –

	musi on jeszcze jechać w interesującym potencjalnego pasażera kierunku), a także większą częstotliwość połączeń, co jest chyba najbardziej istotne. Dodatkowo obie linie 9 i 15 prowadzą w okolice Dworca Głównego gdzie docierają po 11 minutach z obecnej pętli, podczas gdy w planie jest rewitalizacja Kolei Miejskiej, która ma docierać do Dworca w 8-9 minut z okolic Partynic. Dublowania połączenia realizowanego przez kolej podważa sens inwestycji. Poza tym nie uwzględniono też tego, że połączenie od strony Karkonoskiej jest bardziej perspektywiczne jeżeli chodzi o Ew. obsługę Wysokiej czy Bielana.
142	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
143	Najlepszym wariantem, w mojej opinii, jest ten oznaczony nr 5 – dzięki niej można będzie dojechać m.in. Akademii Medycznej, Przylądka Nadziei, Instytutu Immunologii i Terapii Doświadczalnej, Centrum Diagnostyka i Szpitala Wojskowego (z najbliższym SOR) – jest więc najbardziej przydatna dla mieszkańców.
144	Wariant 2a.
145	Wariant 1 oraz 4 i 4a przebiegają przez bardzo ciche osiedle, po którym obecnie nawet nie jeżdżą samochody. Puszczanie tramwaju w takim miejscu znacznie zaburzy spokój mieszkańców oraz narazi na niebezpieczeństwo mieszkające tam dzieci. Ponadto większość tych tras przebiega przez tereny prawie niezamieszkałe, więc będą mniejsze korzyści dla mieszkańców miasta.
146	Powinien zostać zrealizowany wariant nr 1 przedłużenia linii tramwajowej przy ul. Ślężnej, ponieważ w przeciwieństwie do trasy przy ul. Powstańców Śląskich tramwaje nią jeżdżące nie są przepełnione i istnieją rezerwy przepustowości, które można wykorzystać. Linię należałoby przedłużyć dalej w kierunku Wysokiej wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej lub Obrońców Poczty Gdańskiej.
147	Świetnie, że miasto myśli o mieszkańcach Ołtaszyna. A mieszkańcy Wojszyc? Czy nadal mają stać w korkach lub zasuwać pieszo do Jabłecznej, żeby wsiąść w autobus? Czy nie można poprowadzić tramwaju wzdłuż Grota-Roweckiego, gdzie jest kilka metrów rezerwy komunikacyjnej, i gdzie na potęgę buduje się nowe osiedla?
148	W mojej ocenie nie akceptowalne są warianty 1, 4, 4a gdyż likwidują one najwięcej drzew. Park/lasek rosnący teraz pomiędzy nasypem kolejowym, trasą kolejową na Sobótkę i ul. Agrestową jest jedynym ogólnodostępnym terem zielonym z tej strony Partynic/Ołtaszyna. Przy takim braku miejsc zielonych do spacerów, nie kasujemy tego fragmentu który został. W mojej ocenie najlepsze warianty to 2,2a,2b,3 gdyż idą one tam gdzie mieszka najwięcej ludzi (wyższa zabudowa), obsługują wyścigi konne oraz kasują najmniej zieleni.
149	Sugeruje by zamiast tramwaju wykorzystać bocznice kolejową, która znajduje się blisko pętli autobusu 127 (Agencja Mienia Wojskowego), a tramwaj zamienić na autobus elektryczny, jeżdżący po wydzielonej drodze. Z tej bocznic kolejowej może odjeżdżać dwu systemowy tramwaj kolejowo-tramwajowy, do centrum Wrocławia.
150	Po dokładnym zapoznaniu się z wszystkimi wariantami, ich trasą i związanymi z nią uciążliwościami, a także kosztem budowy oraz przewidywalnym stopniem wykorzystania, jako optymalną wybieram wersję 3, (ul. Karkonoska – Zwycięska). Jej dodatkową, niewątpliwą zaletą jest także najniższy koszt na mieszkańca obsługiwanego obszaru!
151	Jeśli nie można przebudować wiaduktu przy ul. Wyścigowej, to można wykonać drugi wiadukt obok dla tramwaju – tak jak na ulicy Buforowej.
152	Jestem zwolennikiem wariantu 2 lub 3. 1) Uważam, że ul. Wyścigowa jak i Karkonoska są dostatecznie szerokimi ulicami, aby pośrodku mogła przebiegać linia tramwajowa. 2) Położenie pomiędzy domami ,a nawet osiedlami zwiększa dostępność większej liczby mieszkańców do tramwaju.

	3) Przebieg torów ulicą Agrestową jest bez sensu ze wzgl. na wąską uliczkę jaką jest Agrestowa i położona mała liczba domów przy tej ulicy – małe zapotrzebowanie na tramwaj – ten obszar zabezpieczają dwie linie autobusowe oraz mała liczba osób, które miałyby korzystać z tramwaju – domy jednorodzinne. 4) Duże ryzyko uszkodzenia przez wibracje i wstrząsy domów przy ulicy Agrestowej przy poprowadzeniu tramwaju przez ww. ulicę. 5) Hałas spowodowany tramwajem na cichej do tej pory osiedlowej ulicy. 6) Częściowe zniszczenie terenów zielonych przy ulicy Agrestowej podczas robót, a w zw. z dużym zanieczyszczeniem powietrza jest to bardzo niekorzystne.
153	Jako mieszkaniec Ołtaszyna i rodzic dziecka udającego się codziennie do szkoły na ul. Tęczową uważam, że najlepszy jest wariant 3 doprowadzenia tramwaju do tej dzielnicy. Stanowiłby wygodny dostęp do osi komunikacyjnej południowej części miasta, którą jest ul. Powstańców Śl. Byłaby to odnoga tej osi analogiczna do trasy linii 17 na Klecinę ulicą Przyjaźni. Jednocześnie powstała by część trasy tramwajowej prowadząca na południe miasta, może w przyszłości na Bielany (jak do Leśnicy).
154	Jestem mieszkanką Ołtaszyna, która na co dzień korzysta z komunikacji miejskiej. Pętla przy ul. Zwycięskiej to ok. pół godziny drogi piechotą od mojego miejsca zamieszkania, będzie ona służyć w rzeczywistości mieszkańcom Partynic i Wysokiej. Uważam, że jedynym wariantem, który można wziąć pod uwagę jest wariant nr 5. Pozostałe nie mają jakiegokolwiek racji bytu, nic nie zmieniają, nie spowodują, że ludzie przesiadają się ze swoich samochodów. Nadużyciem jest nazywanie ich "tramwajem na Ołtaszyn", bo tak naprawdę omijają go. Tramwaj powinien ruszać z centrum Ołtaszyna i iść jedną z głównych dróg osiedla, a linia powinna prowadzić do ścisłego centrum (plac Jana Pawła czy Galeria Dominikańska), tak aby faktycznie spełniała swoją funkcję i stanowiła alternatywny środek transportu.
155	Najgorszy jest wariant nr 1, nie rozwiązuje on korków na ul. Zwycięskiej i przebiega przez tereny niezamieszkałe. Wiąże się też z wycięciem dużej ilości drzew i zniszczeniem toru do skoków rowerowych. Z pozostałych wariantów najlepsze są nr 2 i nr 3, bo przebiegają wzdłuż ul. Zwycięskiej i gwarantują obsługę największej liczby mieszkańców, ewentualnie wariant 2a.
156	Absolutnie popieram warianty, które biegą wzdłuż ulicy Agrestowej.
157	Z proponowanych wariantów najlepszy jest wariant 3. Przy pętli tramwajowej powinien być bardzo duży parking dla samochodów, z których ludzie będą mogli się przesiadać do tramwaju. Ktoś kto zaproponował trasę przez ul. Ołtaszyńską pewnie nigdy na tej ulicy nie był, bo puszczenie tędy linii tramwajowej musiałoby się wiązać z wycięciem drzew, które rosną wzdłuż tej ulicy po obu stronach, a ulica nie jest szeroka.
158	Warianty 1, 4 i 4a wzdłuż Ulicy Agrestowej przebiegają przez tereny zielone, które przez mieszkańców osiedla od Agrestowej do Wyścigowej są traktowane jako tereny rekreacyjne. Rosną tam stare, piękne drzewa. Mieszkają ptaki i mnóstwo wiewiórek. Mieszkańcy chodzą tam na spacer z dziećmi, psami. Młodzież własnoręcznie wykonała tam pagórki, po których trenują na rowerach. Na ulicy Borówczanej jest przedszkole i dzieci tam spacerują. Osiedle jest pozbawione placu zabaw dla dzieci. Kilka lat temu były place zabaw najpierw na Agrestowej, później Okrężnej a ostatnio na Tarninowej. Wszystkie zostały zlikwidowane. Plac na Tarninowej został sprzedany lub wydzierżawiony ok. 2 lata temu nowemu właścicielowi. Dzieci z osiedla nie będą miały gdzie się bawić, jeśli tramwaj zostanie poprowadzony ul. Agrestową. Będzie to dla nich także bardzo niebezpieczne! Prosimy o odrzucenie tych wariantów.
159	Jestem za wariantem 3. tj. przedłużenie linii tramwajowej wzdłuż ul. Karkonoskiej do skrzyż. ze Zwycięską i wzdłuż ul. Zwycięskiej. Zalety: jest już przejazd pod linią kolejową; ul. Karkonoska ma pas rozdzielający jezdnie; bezpieczniejsza dla pasażerów (główne ulice, a nie opłotki). Wady: przy budowie wprowadzenie okresowych utrudnień na trasie wylot. z miasta.
160	Wśród zaproponowanych rozwiązań moim zdaniem wariant 3 jest najbardziej optymalny z uwagi na:

	a) prowadzenie linii tramwajowej istniejącymi głównymi arteriami, jednocześnie stanowiąc naturalne przedłużenie istniejącej linii 17; b) zapewnienie dostępu do linii większej ilości mieszkańców poprzez przystanki zlokalizowane na ul. Zwycięskiej; c) łatwiejszy dostęp do węzłów przesiadkowych zlokalizowanych wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich co umożliwi jazdę w różnych kierunkach; d) dojazd do toru wyścigów konnych jak i placówek handlowo-usługowych zlokalizowanych wzdłuż ul. Zwycięskiej; e) największe prawdopodobieństwo wybrania tramwaju zamiast samochodu; f) większe możliwości adaptacji w perspektywie czasowej z możliwościami przedłużenia linii; g) przewagę nad pozostałymi wariantami poprzez uniknięcie: prowadzenia linii osiedlowymi ulicami nie dostosowanymi do ruchu komunikacyjnego o takim charakterze ze znaczącym wzrostem uciążliwości dla mieszkańców; postępującej degradacji terenów zielonych i rekreacyjnych. Wydaje się, że nie ma kompleksowego podejścia do problemów komunikacyjnych Wrocławia. Oddanie południowego odcinka Obwodnicy Wschodniej zmieni prawdopodobnie istotnie strukturę ruchu na zakorkowanym Ołtaszynie ograniczając ruch tranzytowy dla którego linia tramwajowa nie jest żadną alternatywą. Czy wykonywane były analizy ruchu, które pokazały, że budowa linii tramwajowej jest najbardziej uzasadniona w perspektywnym rozwiązaniu komunikacyjnym a nie np. uruchomienie linii autobusowej czy utworzenie dodatkowego pasa ruchu?
161	Najlepszy wariant 5. Ewentualnie jeszcze 2 i 3. Warianty 1 i 4 NIE DO PRZYJĘCIA i spotkałyby się z dużym oporem mieszkańców. Wariant 2 i 3 wyglądają najrozsądniej zważywszy na brak komunikacji miejskiej na ulicy Wyścigowej. Liczne nowo powstałe biurowce skorzystałyby na puszczeniu tamtędy nitki. Wariant 1, 4 i 4a są skazane na niepowodzenie ze względu na tereny zielone. Mieszkańcy NIGDY nie pozwolą na pozbawienie ich najbardziej urokliwych miejsc do spacerów i rekreacji. Po za tym występujące tam rzadkie gatunki fauny, automatycznie włączają do działania ekologów, przez co budowa tam wydaje się być praktycznie niewykonalna - szkoda zachodu na walkę z całym osiedlem. Wariant 5 jest najciekawszą alternatywą. Świetnie poprowadzona nitka, przyspieszająca dojazd do centrum i sięgająca bardziej w głąb Ołtaszyna, wydaje się być najlepszym rozwiązaniem. Skorzystałyby na tym zarówno nowo powstałe bloki przy ulicy Łubinowej i motylkowej oraz wszelkie kolejne budynki, które z pewnością pojawią się wzdłuż trasy, jak i rdzenni mieszkańcy osiedleni bliżej kościoła na Ołtaszynie. Dodatkowo, w końcu doczekalibyśmy dojazdu pod sam szpital wojskowy, co odbiło by się również pozytywnie na wszystkich mieszkańcach miasta.
162	Żeby projekt tramwaju na Ołtaszyn miał jakiegokolwiek sens, musi on faktycznie prowadzić na Ołtaszyn. Jeśli tramwaj ma prowadzić tylko na Partynice, to proponuję go nazwać „tramwajem na Partynice” i nie mieszać w to Ołtaszyna. Ale na poważnie, tylko wariant 5 ociera się o granice osiedla, mimo że przebiega przez tereny zielone z rzadką zabudową, więc nie jest to dobre wyjście dla nikogo. Pozostałe warianty prowadzą tylko na wymienione przeze mnie osiedle na „P” i większość mieszkańców Ołtaszyna nie będzie z niego korzystać ze względu na odległość do najbliższego przystanku. Jeszcze jedna uwaga. Jeśli linia będzie przebiegać przez skrzyżowanie Karkonoskiej i Zwycięskiej, będziemy mieli takie korki jakich w galaktyce Drogi Mlecznej jeszcze nie widziano.
163	Najgorszy jest wariant 1, bo trzeba wyciąć dużo drzew, a poza tym przebiega przez tereny niezamieszkałe przez ludzi, ale zamieszkałe przez ptaki, listy, a nawet sarny, które o ile mi wiadomo nie jeżdżą tramwajami. Najlepszy wydaje się wariant 2a, bo będzie obsługiwał największą liczbę mieszkańców Wrocławia
164	Tylko 1 z nich dociera na obrzeże Ołtaszyna, reszta obejmuje jedynie osiedle Krzyki-Partynice.
165	Wybieram projekt Karkonoska-Zwycięska. Ma on: większą liczbę połączeń (4 linie na Karkonoskiej), obsługuje uczęszczany teren Ołtaszyna co zmniejszy obecny ruch samochodowy, porównawczo niższy koszt budowy na mieszkańca, linia przebiega w znacznej odległości od zabudowy. Ponadto połączenie do Dworca kolejowego i autobusowego poprzez linie 9 i 15 w znacznej mierze straci sens po rewitalizacji Kolei Miejskiej.
166	Jako mieszkaniec ulicy Agrestowej, postuluję wariant nr 3. Jest on najmniej uciążliwy dla mieszkańców

	okolicznych osiedli, a jednocześnie unika wielu problemów, których przysparzają pozostałe warianty. Te zaś, które są z nim związane i tak wymagają pilnego rozwiązania. W wariantcie 3 wykorzystuje się istniejącą infrastrukturę – część linii tramwajowej nr 17 i szeroką ulicę Karkonoską. Unika się przebijania nasypu kolejowego i naruszania obecnych wiaduktów, nie trzeba przebudowywać pętli w Parku Południowym, nie będzie konieczna przebudowa ul. Wyścigowej. Trasa tramwajowa nie będzie przecinać się z historyczną trasą pieszo-rowerową Hugo Richter Weg i nie zagrazi zabytkowym drzewom. Natomiast jeśli chodzi o związaną z tym wariantem przebudowę przejazdu kolejowego i skrzyżowania ul. Zwycięskiej z Karkonoską oraz ronda Ojca Pio – jest ona konieczna bez względu na to którą trasą pojedzie tramwaj. W związku z planowanymi i powstałymi w ostatnim czasie osiedlami od południowej części ul. Agrestowej przez tereny byłej jednostki radzieckiej (ul. Zwycięska i Ołtaszyńska) po Wysoką i związanym z nimi wzmożonym ruchem kołowym przebudowa ul. Zwycięskiej jest niezbędna! Skrzyżowanie torowe linii kolejowej 285 z trasą przebiegu linii tramwajowej proponowaną w wariantcie 3 nie będzie chyba bardziej skomplikowane niż podobne na ulicy Żmigrodzkiej, tym bardziej, że pociągi jeżdżą tą trasą rzadko (raz na tydzień?).
167	Uważam, że wariant nr 1 jest najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia powstałych osiedli mieszkaniowych.
168	Warianty 1, 4 i 4a prowadzą przez tereny zielone które są de facto przedłużeniem Parku Południowego. Ta trasa spowoduje konieczność zniszczenia dużej ilości starych, pięknych i zdrowych drzew. Teren ten jest zasiedlony przez ptaki oraz wiewiórki. Zniszczenie go spowoduje ich wyginięcie. Teren wzdłuż Agrestowej służy mieszkańcom jako obszar rekreacyjny. Wobec zlikwidowania placów dla dzieci, które kiedyś były zlokalizowane przy Agrestowej później Okrężnej a ostatnio przy Tarninowej (plac zlikwidowany i sprzedany lub wydzierżawiony ok. 2 lata temu prywatnemu mieszkańcowi) dzieci i młodzież bawią się i jeżdżą na rowerach w lasku koło Agrestowej. Przeprowadzenie tam linii tramwajowej uniemożliwi im zabawę, a dodatkowo narazi na niebezpieczeństwo. Trasy te są moim zdaniem dyskwalifikujące. Najkorzystniejsze i nie powodujące zniszczenia środowiska naturalnego są warianty 2 i 3.
169	Proponuję wariant 2 A
170	Najlepsza propozycja to trasa nr 3, ponieważ: nie niszczy starodrzewu; nie przebiega przez ogrody działkowe (ROD Oaza), teren zielony; w chwili obecnej istnieje zainteresowanie młodych ludzi działkami, starsi mogą realizować swoje hobby, więc są szczęśliwi; wykorzystuje w sposób naturalny linię tramwajową już istniejącą, która łączyć będzie Ołtaszyn z ważną arterią komunikacyjną (ul. Karkonoska, Powstańców Śl.; istnieje możliwość rozbudowy linii dalej, np. Wysoka; skorzysta z tego rozwiązania największa grupa osób oraz osiedla, nie tylko Partynice; możliwość dojazdu do hipodromu na imprezy plenerowe (mam nadzieję, że będą organizowane); wykorzystanie na linię tramwajową sporego pasa zieleni przy ul. Karkonoskiej; poza tym mam działkę przy ul. Ślężnej – niedawno urządziłam ją wielkim nakładem pracy, a teraz dowiaduję się, że być może nie nacieszę się nią długo.
171	Wariant: 4, 4a, 5.
172	Wariant 1 – najgorszy, najlepszy – wariant 2a.
173	Najlepszy wariant 2a, najgorszy 1.
174	W mojej opinii najlepszym i najmniej inwazyjnym rozwiązaniem jest wariant 3. Umożliwia on poprowadzenie torów całkowicie poza drogami kołowymi. W punktach newralgicznych (połączenie al. Karkonoskiej i Wyścigowej oraz skrzyżowanie Zwycięskiej wraz z linią kolejową) linia powinna zostać poprowadzona bezkolizyjnie dzięki wiaduktom pod obecnymi liniami komunikacyjnymi. Takie poprowadzenie linii tramwajowych sprawdza się w wielu miastach (np. ST w Szczecinie, w Łodzi czy Częstochowie). Ten wariant umożliwia skomunikowanie osiedli, które istnieją lub też są budowane na

	ulicach Husarskiej, Kawalerzystów, Jeździeckiej oraz południowej części Partynickiej. Dzięki temu rozwiązaniu więcej tramwajów dojeżdżałoby w okolice przystanku „Przyjaźni” odciążając wiecznie zatłoczoną linię 17, która pęka w szwach po przejechaniu trzech pierwszych przystanków (Klecina, Sąsiedzka oraz Braterska). Błędem było nieuwzględnienie nowych osiedli w planie modernizacji linii na Klecinę i brak zmiany na linię dwutorową. Innymi godnymi uwagi wariantami są 2 oraz 2a. Przebiegają one ulicą Wyścigową przez środek osiedla mieszkaniowego. Oba warianty w znacznym stopniu zwiększają dostępność mieszkańców do szybkiej komunikacji zbiorowej, niestety ich wadą jest zupełna reorganizacja ruchu na ul. Wyścigowej i zmniejszenie ulicy do jednego pasa ruchu w obu kierunkach. Pytanie czy ta zmiana będzie miała społeczną akceptację wrocławian. Warianty 1, 4, 4a oraz 5 nie mają racji bytu z punktu widzenia ekonomicznego. Przejeżdżają one przez tereny słabo zurbanizowane, przez co nie zostanie w pełni wykorzystany potencjał budowanej linii tramwajowej. Wariant 2b – Przebiega w ciągu ulicy Ołtaszyńskiej, ze względu na małą ilość miejsca paraliżowałby ruch kołowy na tej ulicy. Podsumowując należy zastanowić się, czy nie warto byłoby w dłuższym okresie czasu połączyć dwa warianty linii warianty 3 + 2 lub warianty 3 + 2a. Tylko połączenie dwóch wariantów, jako plan całkowity umożliwiłoby rozwój komunikacyjny dla tej części miasta.
175	Głosuję na wariant 2a.
176	Przede wszystkim pętla tramwajowa nie powinna się znajdować przy ul. Zwycięskiej, lecz dalej na południe – w okolicach granicy miasta, albo nawet w miejscowości Wysoka. Samo doprowadzenie tramwaju do ul. Zwycięskiej nie daje bowiem sensownej alternatywy, zwłaszcza że dotarcie do tych rejonów w związku z korkami już dziś graniczy z cudem. Podczas projektowania trasy należy także pamiętać o: przystosowaniu przystanków dla osób niepełnosprawnych, w tym zwłaszcza osiągnięciu jak najmniejszej przerwy pomiędzy krawędzią peronu a krawędzią pojazdu; ponadto należy bezwzględnie doprowadzić do koordynacji pętli i przystanków ze stacjami roweru miejskiego - tak, by na każdy przystanek można było dojechać rowerem miejskim i móc zostawić go przy stacji. Przy okazji budowy trasy na Ołtaszyn należy także zastanowić się nad możliwością połączenia równoległych torowisk – tak, by możliwe było, w razie awarii, wytyczenie objazdu do pętli Krzyki/Klecina i odwrotnie.
177	Jestem za wariantem 3 lub 2a. W ten sposób lepszy dostęp do komunikacji będą mieli mieszkańcy ulicy Jeździeckiej, Skrajnej, Partynickiej.
178	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków na ul. Zwycięskiej, przebiega przez tereny niezamieszkałe, wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew i zniszczeniem toru do skoków rowerowych – z pozostałych wariantów najlepsze są te, które przebiegają wzdłuż ul. Zwycięskiej (nr 2 albo 3), bo gwarantują obsługę największej liczby mieszkańców, ewentualnie wariant 2a.
179	Wariant 2 i 3 są najlepsze z zaproponowanych, chociaż ten przez Wyścigową lepszy, linie jeżdżące przez Powstańców powinny bowiem być skierowane na zachodnie Krzyki (Skarbowców) i południowe (Przyjaźni). Jeśli można je (2 i 3) zmienić to proponuję podwarianty, w których tory od skrzyżowania Karkonoskiej/Wyścigowej idą przez parking i tory kolejowe wprost do Husarskiej i Husarską do Zwycięskiej (przystanek Husarska), a stamtąd Zwycięską. Pętlę przesunąłbym natomiast dalej, na róg Strachowskiego/Parafialna (przystanek Ołtaszyn), pętla może otaczać kościół.
180	Najlepszy jest Wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej ilości mieszkańców na całym osiedlu.
181	Głosuję na wariant nr 5.
182	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew; z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
183	Moim zdaniem wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiąże w żaden sposób problemu korków i będzie się wiązał z wycinką dużej ilości drzew. Zdecydowanie opowiadam się za wariantem 2a, który uważam za najlepszy, bo zapewni obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
184	Moim zdaniem wariant 2 lub 5.

185	Wydaje mi się, że zasadnym byłoby zrezygnowanie z pętli przy Zwycięskiej i raczej przedłużenie linii aż do Wysokiej, gdzie nastąpiła w ostatnim czasie silna urbanizacja. Domki jednorodzinne po drodze nie wygenerują takiego ruchu jak te nowe osiedla. Dodatkowo tramwaj na Ołtaszyn nie dociera w Państwa planach do centrum Ołtaszyna. Być może należy rozważyć odnogę w okolicy Kutrzeby. Choć nadal nie widzę takiego potencjału, jak z podłączeniem Wysokiej. Podłączenie Wysokiej zmniejszyłoby również ilość pojazdów wjeżdżających do miasta. Wariant ekonomiczny: budowa – wraz z pętlą tramwajową – sporego parkingu Parkuj i Jedź oraz pełnowymiarowych dróg rowerowych łączących nowe osiedla w Wysokiej z pętlą tramwajową.
186	Bez wątpienia wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków na ul. Zwycięskiej, przebiega przez tereny niezamieszkałe i wiąże się ze skandalicznie niepotrzebnym wycięciem dużej liczby drzew oraz (co ważne!) zniszczeniem toru do skoków rowerowych. Z pozostałych wariantów najlepsze są chyba te, które przebiegają wzdłuż ul. Zwycięskiej (nr 2 albo 3), bo potencjalnie gwarantują obsługę największej liczby mieszkańców. Ewentualnie można by rozważyć wariant 2a.
187	Najlepszy byłby wariant 4a.
188	Bardzo chcielibyśmy poprzeć realizację tramwaju w wariantcie nr 5, daje on szansę mieszkańcom z zachodniej części Ołtaszyna na szybkie połączenie z centrum, pozostałe warianty nie pozwolą nam na korzystanie z tramwaju, gdyż będzie on dla nas za daleko by dotrzeć tam na piechotę
189	Trasa 2a jest najlepszym rozwiązaniem dla mieszkańców.
190	Wariant 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków na ul. Zwycięskiej, przebiega przez tereny niezamieszkałe, wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Z pozostałych wariantów najlepsze są te, które przebiegają wzdłuż ul. Zwycięskiej (nr 2 lub 3), bo gwarantują obsługę największej liczby mieszkańców; ewentualnie wariant 2a.
191	Uwagi do WARIANT 5: 1. Pętla tramwajowa Park Południowy do przebudowy. 2. Przecięcie nasypu kolejowego. 3. Częściowe zniszczenie zieleni wysokiej. 4. Wypłoszenie ptaków i zwierząt. 5. Wywłaszczenie działkowców. 6. Bliskie sąsiedztwo domów jednorodzinnych – uciążliwość. 7. Przecięcie trasy rowerowej i spacerowej Hugo Richter Weg. 8. Likwidacja istniejących terenów spacerowych. 9. Przecięcie torowiska 285 Wrocław-Sobótka. 10. Mała liczba pasażerów.
192	Uwagi do WARIANT 4B: 1. Pętla tramwajowa Park Południowy do przebudowy. 2. Przecięcie nasypu kolejowego. 3. Częściowe zniszczenie zieleni wysokiej. 4. Wypłoszenie ptaków i zwierząt. 5. Wywłaszczenie działkowców. 6. Bliskie sąsiedztwo domów jednorodzinnych – uciążliwość. 7. Przecięcie trasy rowerowej i spacerowej Hugo Richter Weg. 8. Likwidacja istniejących terenów spacerowych. 9. Likwidacja toru do „DIRT'u”. 10. Przecięcie torowiska 285 Wrocław-Sobótka. 11. Mała liczba pasażerów. 12. Bliskie sąsiedztwo zabudowy wielorodzinnej.
193	Uwagi do WARIANT 4: 1. Pętla tramwajowa Park Południowy do przebudowy. 2. Przecięcie nasypu kolejowego. 3. Częściowe zniszczenie zieleni wysokiej. 4. Wypłoszenie ptaków i zwierząt. 5. Wywłaszczenie działkowców. 6. Bliskie sąsiedztwo domów jednorodzinnych – uciążliwość. 7. Przecięcie trasy rowerowej i spacerowej Hugo Richter Weg. 8. Likwidacja istniejących terenów spacerowych. 9. Likwidacja toru do „DIRT'u”. 10. Przecięcie torowiska 285 Wrocław-Sobótka. 11. Mała liczba pasażerów. 12. Bliskie sąsiedztwo zabudowy wielorodzinnej. 13. Trudne skrzyżowanie Agrestowa-Zwycięska.
194	Uwagi do WARIANT 3: 1. Częściowe zniszczenie zieleni wysokiej. 2. Przecięcie torowiska 285 Wrocław-Sobótka i rozbudowa skrzyżowania. 3. Wywłaszczenie części terenu. 4. Przecięcie ronda O.Pio. 5. Średnia długość torowiska – 2,85km.
195	Uwagi WARIANT 2B: 1. Pętla tramwajowa Park Południowy do przebudowy. 2. Przecięcie nasypu kolejowego. 3. Nierealne prowadzenie linii tramwajowej wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej. 4. Bliskie sąsiedztwo domów jednorodzinnych – uciążliwość. 5. Przecięcie torowiska 285 Wrocław-Sobótka i rozbudowa węzła przesiadkowego. 6. Wywłaszczenie większości terenu.
196	Uwagi do WARIANT 2A: 1. Pętla tramwajowa Park Południowy do przebudowy. 2. Przecięcie nasypu kolejowego. 3. Przecięcie torowiska 285 Wrocław-Sobótka i rozbudowa węzła przesiadkowego.

	4. Wywłaszczenie części terenów.
197	Uwagi do WARIANT 2: 1. Pętla tramwajowa Park Południowy do przebudowy. 2. Przecięcie nasypu kolejowego. 3. Częściowe zniszczenie zieleni wysokiej. 4. Przecięcie torowiska 285 Wrocław–Sobótka i rozbudowa skrzyżowania. 5. Wywłaszczenie części terenów. 6. Przecięcie ronda O. Pio. 7. Średnia długość torowiska 2,85 km – długie.
198	Uwagi do WARIANT 1: 1. Pętla tramwajowa Park Południowy do przebudowy. 2. Przecięcie nasypu kolejowego. 3. Częściowe zniszczenie zieleni wysokiej. 4. Wypłoszenie ptaków i zwierząt. 5. Wywłaszczenie działkowców. 6. Bliskie sąsiedztwo domów jednorodzinnych – uciążliwość. 7. Przecięcie trasy rowerowej i spacerowej Hugo Richter Weg. 8. Likwidacja istniejących terenów spacerowych. 9. Likwidacja toru do „DIRT'u”. 10. Przecięcie torowiska 285 Wrocław–Sobótka pod skosem. 11. Mała liczba pasażerów.
199	W państwa analizach są małe nieścisłości odnośnie niektórych tras..np. trasa nr 1 posiada MPZP jedynie w części swojego przebiegu po stronie Krzyków-Partynic, dla części Ołtaszyna wykonywany jest obecnie projekt MPZP, który bazować ma na Nowym Studium Rozwoju Wrocławia. Inną niezgodnością jest np. przedłużenie trasy 2B wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej. Spokojnie trasę tą można wcześniej wykręcić tworząc super węzeł przesiadkowy z planowaną trasą kolejową Wrocław-Sobótka 285 w tym miejscu. Proszę wykonać taką analizę również.
200	Dla mnie wariant 2a jest super. Wystarczy puścić tramwaj „za torami” bliżej torów i mamy rozwiązanie idealne, bo nie zbliża się do budynków mieszkalnych bliżej niż 70-100m i nie będzie uciążliwe dla mieszkańców. Sprawa przejścia przez posesje prywatne to jedynie kwestia dogadania się i pieniędzy. Pozostałe warianty mają więcej minusów niż plusów.
201	Bardzo złym pomysłem są wszystkie warianty biegnące wzdłuż ulicy Zwycięskiej lub Ołtaszyńskiej (warianty 2, 2a, 2b, 3, po części 4 i 5).Po pierwsze, wszystkie one będą musiały w którymś miejscu przeciąć jedną z tych ulic, jeszcze bardziej utrudniając samochodom i autobusom komunikację z Ołtaszyna. Po drugie, w przypadku wariantów 2, 2a, 2b i 3 dodatkowo tramwaj dociera nie tyle na Ołtaszyn, co na Partynice – co prawda blisko granicy z Ołtaszyna, ale jednak Ołtaszyn to nie jest. Warianty 1 i 4a, zresztą prawie identyczne, wyglądają najsensowniej. Najlepiej byłoby jednak połączyć wariant 1 z wariantem 5, tworząc pętlę z tramwajami kursującymi w obu kierunkach (na wzór 0L i 0P). Docelowo można by np. do 2021 roku wybudować wariant 5, do 2024 – wariant 1, zaś do 2025 połączyć je łącznikiem biegnącym wzdłuż ul. Ślężnej.
202	Optuję zdecydowanie za rozwiązaniami 1 lub 4 lub 4a. Tramwaj powinien omijać ruchliwe ulice, bo to spowoduje jeszcze większe korki jeśli nie będzie miał własnego torowiska, a to na przykład na Ołtaszyńskiej jest chyba wykluczone. Lepiej aby jechał opłotkami i szybko „dobił” do innych linii.
203	Dla mnie 3 wariant jest najlepszy po przeanalizowaniu. Nie będzie przeszkadzać nikomu.
204	Jestem mieszkańcem Ołtaszyna, korzystającym codziennie z komunikacji miejskiej. Jednocześnie jestem również kierowcą i uczęszczam również przez zakorkowane ulice Ołtaszyna (zwłaszcza ul. Zwycięska i Ołtaszyńska). Moim zdaniem aby totalnie nie zabić komunikacyjnie tego miejsca proponuję linię tramwajową przeprowadzić z daleka od ulic Zwycięskiej i Ołtaszyńskiej. Wariant 1 lub 4a spełniają te wymagania, a jednocześnie przeprowadzone są przez tereny najmniej inwazyjne dla mieszkańców. Wariant 5 mógłby zostać wprowadzony, gdyby przeprowadzić trasę z pominięciem ul. Zwycięskiej. Proszę o uwzględnienie mojego głosu w konsultacjach.
205	Najlepszy jest wariant nr 2a.
206	Mnie najbardziej odpowiada trasa 2A , przebiega w pobliżu mojego i przyjaciół domu.
207	Uważam, że najlepszą opcją będzie opcja 2a dająca dojazd największej ilości mieszkańców.
208	Głosuję na wariat 4a lub ewentualnie 2b.
209	Wariant 5 – pozwala na dotarcie do szpitala wojskowego i Szpitala na Borowskiej, pętla mogłaby być na ul. Agrestowej albo przebiegać tak jak koniec 4a.

210	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew; z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
211	Wariant nr 1 jest najgorszy, ponieważ nie rozwiązuje problemu korków i wiąże się z wycięciem dużej ilości drzew. Z pozostałych wariantów najlepszy jest wariant 2a, bo gwarantuje obsługę największej liczby mieszkańców na całym osiedlu.
212	Dlaczego Ołtaszyn, a nie Jagodno? Wygląda na to, że „wadze” na siłę forsują pierwszeństwo powstania linii tramwajowej do Ołtaszyna, kosztem Jagodna. Stosują przy tym pokrętną argumentację. A to, że przy Zwycięskiej mieszka dużo więcej ludzi – wystarczy sprawdzić/porównać ilość mieszkań na Jagodnie i w okolicy Zwycięskiej. A to że, koszt tramwaju na Jagodno byłby większy, co jest nieprawdopodobne. Każda z wersji tramwaju na Zwycięską ma dość skomplikowany, kręty przebieg i wymaga budowy bardzo kosztownych, dwukrotnych przepraw przez tory kolejowe. Linia do Jagodna ma już dawno zrealizowany krótki odcinek początkowy w ciągu ulicy Bardzkiej, jej dalszy przebieg jest prosty jak strzała i stosunkowo krótki. Nic tylko dokończyć to co kilka lat temu zostało zaczęte. Tym bardziej, że łąda miesiąc rusza przebudowa wiaduktu pod torami kolejowymi oraz przebudowa ulicy Buforowej. Wielkim błędem jest nie realizowanie jedno czasowo od dawna obiecywanej i planowanej linii tramwajowej do Jagodna. Jedyne problem to pokonanie torów kolejowych w poziomie jezdni i przyszłego torowiska tramwajowego, tuż przed planowanym dużym rondem. O tym jednak w żadnym z publikowanych na ten temat artykułów, nikt się nawet nie zająknął. Zamiecione pod dywan? Również tramwaj na Zwycięską, w większości proponowanych wariantów przebiegu, ma do pokonania tory kolejowe i to dwukrotnie, co na pewno znacznie zwiększa koszt inwestycji. Można by jeszcze długo „w temacie”, ale wydaje mi się, że ta tzw. konsultacja to zwykły pic. A np. Pana Komara nic nie przekona, że większość jego pomysłów komunikacyjnych jest do Takimi niedawno głoszonymi opiniami, że inne trasy tramwajowe jak tylko promieniście wychodzące z centrum miasta do poszczególnych dzielnic, nie powinny być realizowane. Tylko potwierdza, nazwijmy to swoją niekonwencjonalną wizję komunikacji miejskiej. Fakt, że cały cywilizowany świat od dawna realizuje (również w Polsce – m.in. Kraków, Warszawa, Toruń) jako nieodzowne pod każdym względem, połączenia obwodowe, łączące w pętle poszczególne trasy, oraz połączenia poprzeczne, pomiędzy poszczególnymi trasami tramwajowymi nie robi na tym panu wrażenia. A może o tym nie wie?
213	Jako wieloletni mieszkaniec osiedla Ołtaszyn, uważam, że jedynie warianty 1 i 4 są w stanie rozwiązać problem komunikacyjny na Ołtaszynie. Mieszkańców osiedla stać na poruszanie się samochodem od strony finansowej. Nie stać ich jednak od strony czasowej. Mieszkańcy, którzy do miasta jadą Ołtaszyńską, nie przesiadają się do tramwaju, gdy ten będzie jechał Karkonoską, bo to kwestia 10–20 minut dziennie.

Dane osobowe zanonimizowano.

Wrocław, dnia 19-21 września 2017 r.

Dotyczy: opinii w sprawie zielony-tramwaj –Ołtaszyn

My niżej podpisani – wyrażamy opinię i optujemy, aby wskazana inwestycja została zrealizowana wg wariantów: 1, 4 lub 4a, gdyż są to warianty najtańsze i najprostsze technicznie i są to jedyne rozwiązania, co do których nie było zastrzeżeń konserwatora przyrody, **gdź inne rozwiązania spotkały się z jego zastrzeżeniami.**

Jesteśmy już ludźmi wiekowymi. Niektórzy z nas nie poruszają się samochodami, a dla pozostałych „przygoda” w tym środku lokomocji skończy się za parę lat. I wówczas dobrze by było, aby po zakupu lub w innym celu, wyruszyć do miasta i wrócić na przystanek tramwajowy, oddalony od miejsca zamieszkania o 200-250 metrów, a nie 1000-1200 metrów.

Zajęcie takiego stanowiska jest naszym suwerennym prawem, który staramy się realizować, bez sugestii, zaleceń i wskazywania innych zainteresowanych, co jest dla nas w tej sprawie najlepsze.

Wrocław dn. 27.09.2017 r.

Dane osobowe zanonimizowano.

**Biuro ds. Partycypacji Społecznej
Urzędu Miejskiego Wrocławia**

W odpowiedzi na konsultacje społeczne w sprawie przebiegu linii tramwajowej w kierunku Ołtaszyna przedstawiam swoją propozycję przebiegu tej trasy wraz z jej uzasadnieniem.

Jako wariant najkorzystniejszy dla mieszkańców Wrocławia w ogólności i jak sądzę również dla mieszkańców Ołtaszyna i jego okolic, proponowałbym modyfikację wariantu Nr 5 („Gazeta Wyborcza” z dn. 12.09. b.r.) Jego trasę przedstawiłem na dołączonej mapce. Do linii kolejowej Wrocław – Kobierzyce trasa byłaby identyczna jak w wariantie 5, następnie biegłaby równolegle do tej linii do ul. Agrestowej. Dalej trasa tramwaju przecinałaby linię kolejową w osi tej ulicy i byłaby połączona z nieczynną boczną kolejową. W tej części jej przebieg byłby identyczny jak w wariantie Nr 1. Proponowałbym jednak przedłużenie tej trasy w linii ul. Zwycięskiej i Strachowskiego do ul. Pszczelarskiej, gdzie mógłby być usytuowany duży parking typu P&R. Innym rozwiązaniem, może aktualnym za kilka lat, mogłoby być puszczenie linii tramwajowej ul. Obrońców Poczty Gdańskiej i ul. Bratnią do ul. Kustronia. Tu również jest miejsce na parking P&R.

Uzasadnienie takiego przebiegu linii tramwajowej.

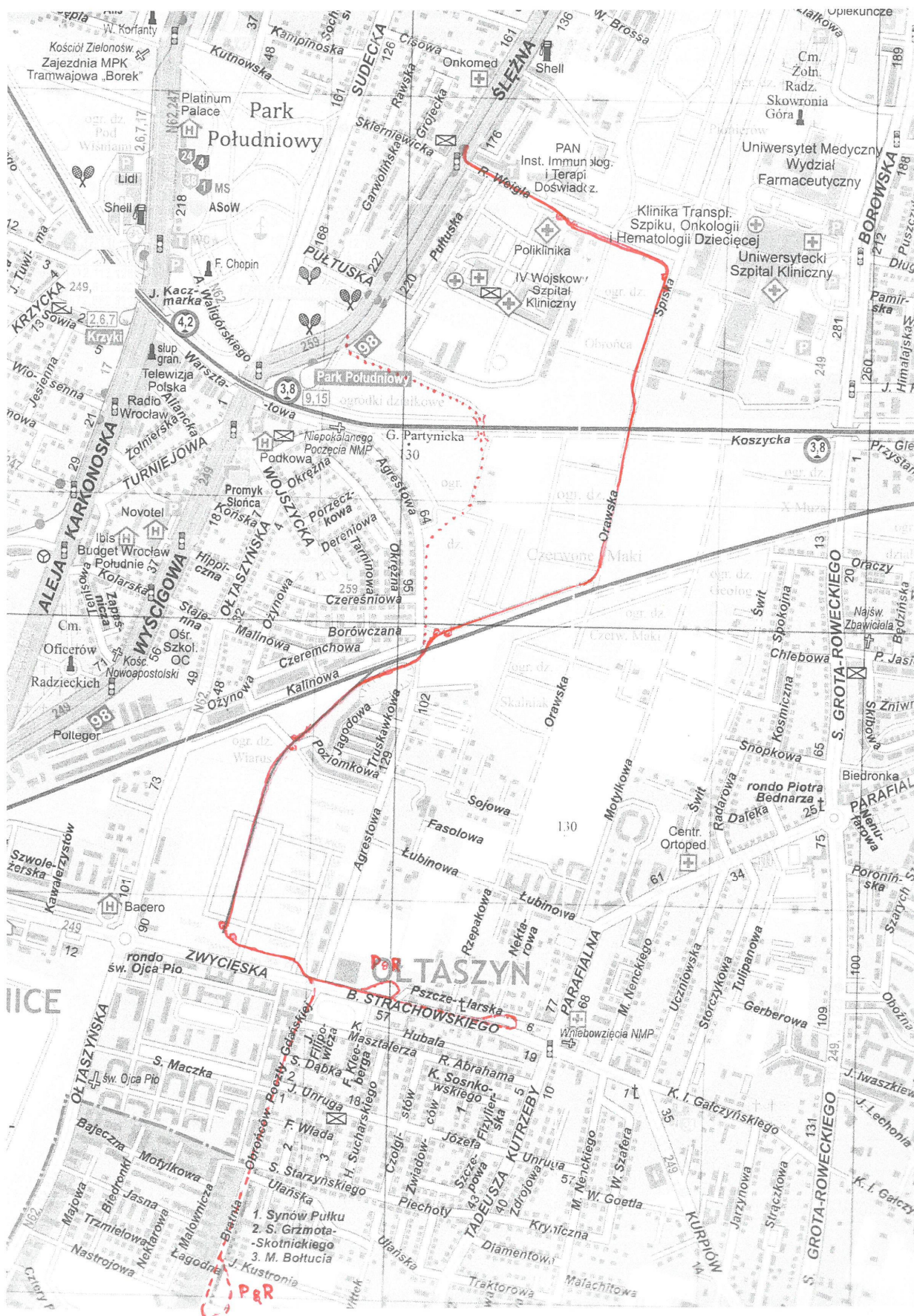
Poprowadzenie linii tramwajowej ul. Weigla i Spiską umożliwia bezpośredni i bliski dojazd do Szpitala Wojskowego, Instytutu Immunologii i Terapii Doświadczalnej PAN, do Kliniki Transplantacji Szpiku, Onkologii, Hematologii Dziecięcej oraz do Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego. Są to instytucje często odwiedzane przez mieszkańców Wrocławia i mieszkańców Ołtaszyna. Są one również wielkim miejscem pracy zarówno dla Wrocławian jak i dla mieszkańców Ołtaszyna i okolic.

Powód drugi to możliwość poprowadzenia linii tramwajowej pod istniejącym już wiaduktem na trasie kolejowej obwodnicy Wrocławia przeznaczonej dla ruchu towarowego. (Mam nadzieję, że w przyszłości również dla przewozów pasażerskich). Wymagać to będzie jedynie niewielkiego obniżenia jezdnii ul. Spiskiej wraz z torowiskiem i odpowiedniego odwodnienia powstałego zagłębienia.

Kolejny powód to możliwość wykorzystania dla tramwaju torowiska nieczynnej bocznic kolejowej od linii kobierzyckiej, dwutorowej na znacznym odcinku od ul. Poziomkowej do jej końca przed ul. Zwycięzką.

Zaznaczony na mapce wariant 1 wymaga budowy przejścia pod nasypem kolejowym trzytorowej linii obwodowej. Byłaby to inwestycja kosztowna, trudna do wykonania oraz bardzo skomplikowana prawnie i formalnie, co zapewne mocno wydłużyłoby czas uruchomienia linii tramwajowej.

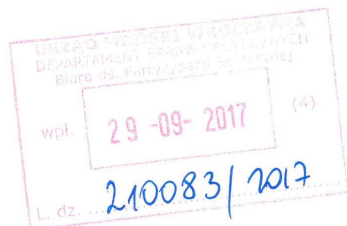
W przypadku wariantów 2, 2a i 2b nie wyobrażam sobie poprowadzenia linii tramwajowej pod łukowym wiaduktem kolejowym w przedłużeniu ul. Sudeckiej, gdzie obciążenie ruchem kołowym jest bardzo wielkie. Tramwaj powodowałby w tym miejscu permanentny zator na jednej z głównych wylotowych ulic miasta



Pismo z dn. 28.09.2017 r. Rady Osiedla Borek (podpisane przez Przewodniczącą Rady).



Wrocław, dnia 28 września 2017 r.



Biuro ds. Partycypacji Społecznej
Zespół ds. Konsultacji
ul. G. Zapolskiej 4
50-032 Wrocław

Uwagi dot. Projektowanego przebiegu trasy tramwaju na Ołtaszyn

Samorząd Osiedla Borek pragnie wyrazić zdecydowane poparcie dla budowy linii tramwajowej na Osiedle Ołtaszyn, a zarazem przekazać swoje uwagi dotyczące wariantów projektowanej trasy. Dla mieszkańców Borka budowa trasy tramwajowej na Ołtaszyn ma kolosalne znaczenie ponieważ zmniejszy w pewnym stopniu ilość samochodów przejeżdżających przez nasze osiedle lub stojących tu w korkach.

Analizując problemy komunikacyjne południowego Wrocławia postulujemy takie zaplanowanie przebiegu torów, które pozwoli w przyszłości na rozbudowę sieci tramwajowej i jej przedłużenie w kierunku Wysokiej, np. wzdłuż ulicy Ołtaszyńskiej przy torze wyścigów konnych. Racjonalna rozbudowa wydzielonych dla komunikacji miejskiej szlaków spowoduje zmniejszenie ilości samochodów i znacząco poprawi komfort życia mieszkańcom Wrocławia.

Warianty: 2, 2a oraz 3: wydają się stanowić najlepsze propozycje przedstawione do konsultacji ze względu na naturalne przedłużenie istniejących już linii tramwajowych - numer 9 i 15 - wzdłuż ul. Wyścigowej oraz - nr 6 i 7 - wzdłuż ul. Karkonoskiej. Zapewniają one dostępność dla największej liczby użytkowników. W chwili obecnej zarówno na ul. Wyścigowej, jak i Karkonoskiej ruch samochodów i związany z tym hałas jest znaczny, co pozwala przypuszczać, że budowę linii tramwajowej nie spotka się z większymi protestami. Stoimy na stanowisku, że na ul. Wyścigowej, po wybudowaniu obwodnicy autostradowej, możliwe jest pewne ograniczenie przepustowości samochodów spowodowane wytyczeniem wydzielonego torowiska. Odpowiednie zaplanowanie wydzielonego torowiska, czy to wzdłuż Wyścigowej, czy Karkonoskiej umożliwiłoby także stworzenie pasa awaryjnego dla służ ratowniczych (po torowisku z odpowiednią nawierzchnią), ułatwiając im sprawne pokonanie zakorkowanych ulic. Obecnie karetki pogotowia, straż pożarna i policja nie mogą sprawnie i szybko dojechać na południowe krańce Wrocławia.

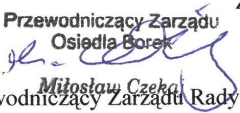
Wariant 2b: poprowadzenie linii tramwajowej przez ul. Ołtaszyńską wymagałoby zamknięcia jej dla ruchu samochodowego północ-południe, a także wiązałoby się z protestami mieszkańców



osiedli domków jednorodzinnych, zaniepokojonych znacznym natężeniem hałasu oraz destrukcyjnym wpływem na stare budownictwo znajdujące się w bliskiej odległości od proponowanej trasy.

Warianty 1, 4, 4a oraz 5: należy zauważyć, że mogą one wpłynąć negatywnie na willowy charakter ul. Agrestowej czy też terenów zielonych znajdujących się zarówno po północnej jak i po południowej stronie nasypu kolejowego. Obawiamy się, że zaplanowanie trasy tramwajów w pobliżu ul. Agrestowej spowoduje falę protestów i działań administracyjnych blokujących faktycznie budowę.

Zastrzeżenia dotyczące konsultacji: realizacja każdego z przedstawionych wariantów uwarunkowana jest społecznie, ekonomicznie, technologicznie i środowiskowo. Bez rzetelnej analizy tych uwarunkowań jak również bez przedstawienia możliwych/dostępnych rozwiązań technologicznych (np. czy rzeczywiście wyłącznie możliwe jest budowanie tradycyjnej linii tramwaju dwuszynowego) prowadzenie konsultacji czy dyskusji z mieszkańcami jest bezproduktywne i nie sprzyja wypracowaniu społecznego konsensusu.

Z poważaniem,
Przewodniczący Zarządu
Osiedla Borek

Miłosz Czeka
Przewodniczący Zarządu Rady Osiedla Borek
Miłosz Czeka

Uchwała nr V/17/17 Rady Osiedla Ołtaszyn z dn. 3.10.2017 r. w sprawie przebiegu trasy „Tramwaju na Ołtaszyn”.

**RADA OSIEDLA
OŁTASZYN**
ul. Pszczelarska 7, 52-210 Wrocław
tel./fax 71/ 368-19-34

**UCHWAŁA NR V/17/17
RADY OSIEDLA OŁTASZYN
z dnia 03 października 2017 r.**



w sprawie przebiegu trasy „Tramwaju na Ołtaszyn”.

Na podstawie § 6 pkt. 1. Statutu Osiedla Ołtaszyn, stanowiącego załącznik do uchwały nr LII/3185/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 08 czerwca 2006r. w sprawie nadania Statutu Osiedla Ołtaszyn / Dz. Urz. Woj. Doln. z 2017r poz 2276 i 1471/

Rada Osiedla uchwała, co następuje

§ 1

Spośród przedstawionych do konsultacji społecznych ośmiu wariantów przebiegu planowanego korytarza transportu tramwajowego z Ołtaszyna, Rada Osiedla rekomenduje do dalszego procedowania wariant stanowiący połączenie wariantu nr 5 z wariantem nr 1.

W wariantcie uznanym za optymalny proponujemy trasę tramwajową rozpoczynającą swój bieg przy ul. Ślężnej na wysokości ul. Weigla z kontynuacją przebiegu w ciągu tej ulicy do Kliniki „Przylądek Nadziei”, dalej po zmianie kierunku na południowy - wzdłuż ul. Spiskiej do przecięcia z linią kolejową w nasypie na wysokości wiaduktu nad ul. Orawską.

Dalej trasa tramwaju przebiega wzdłuż ul. Orawskiej do przekroczenia przejazdu kolejowego, by za tym skrzyżowaniem skręcić w kierunku południowo-zachodnim wzdłuż linii kolejowej aż do połączenia z planowaną trasą nr 1 na wysokości ul. Agrestowej.

Dalszy przebieg trasy tramwajowej jest zgodny z wariantem nr 1 aż do pętli przy ul. Zwycięskiej.

Uzasadnienie

Opisany wyżej przebieg korytarza transportowego dla tramwaju z Ołtaszyna zdaniem Rady Osiedla Ołtaszyn stanowi optymalne rozwiązanie w świetle uwarunkowań wynikających z

analizy zgłaszanych potrzeb w nierozłącznym kontekście możliwości realizacji projektu w założonej perspektywie roku 2022.

Ołtaszyn od wielu lat oczekuje na radykalne działania zmierzające do usprawnienia układu komunikacyjnego, poprawiające drożność dróg wylotowych z osiedla. Niestety intensyfikacja zabudowy wielorodzinnej w tej części Wrocławia w połączeniu z rozwojem ościennej gminy Kobierzycy powoduje ciągle narastanie problemów komunikacyjnych.

Rozwiązanie problemu nie leży w zmianach organizacji ruchu w obrębie uliczek wewnątrz osiedlowych lecz znalezieniu wentyla który uwolni osiedle z nadmiaru środków transportu w granicach osiedla.

Poza obwodnicą wschodnią takim wentylem może się stać nowy korytarz komunikacyjny z wykorzystaniem transportu tramwajowego.

Poza poprawą mobilności mieszkańców ma on także walor ekologiczny w podejmowanej walce ze , szczególnie uciążliwym na starych osiedlach domków jednorodzinnych, smogiem.

Wybór przedstawionego wariantu podyktowany jest także potrzebą skomunikowania

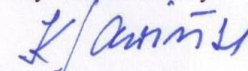
z największym na południu Wrocławia centrum opieki zdrowotnej. Węzeł przy ul. Zwycięskiej może w przyszłości stać się węzłem przesiadkowym dla klientów ośrodków klinicznych a także osób zmierzających do centrum miasta czy dworca kolejowego i autobusowego. Zdajemy sobie sprawę, że projektowany tramwaj nie rozwiąże wszystkich problemów komunikacyjnych Ołtaszyna niemniej pokaże, że władze miasta dostrzegają problemy mieszkańców tej części miasta i podejmują działania by wyjść naprzeciw ich oczekiwaniom. Rada Osiedla w dalszym ciągu będzie monitorować podejmowane działania i w miarę możliwości współdziałać w urzeczywistnieniu zgłoszonego projektu.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca

Rady Osiedla Ołtaszyn



Krystyna Sawińska

4 | SPOTKANIA WARSZTATOWE

SPOTKANIE 1

Dyskusja prowadzona była w trzech grupach. W każdej zdania były podzielone. Jedynym wspólnym głosem okazało się odrzucenie przez każdą z grup wariantu 2b w ul. Wojszyckiej i Ołtaszyńskiej. Wariant ten nie powinien według uczestników być rozważany przede wszystkim ze względu na chęć zachowania zabytkowego szpaleru drzew oraz brak potrzebnej przestrzeni.

Każdy z wariantów został szczegółowo omówiony. Często wybór jednego z nich jako najkorzystniejszego w jednej grupie, w drugiej był traktowany jako nieakceptowany. Nie udało się więc jednoznacznie określić, który z wariantów ma najwięcej zwolenników.

Mieszkańcy zgodnie wskazywali, że trudności komunikacyjne na Ołtaszynie, szczególnie w rejonie ul. Zwycięskiej, trzeba rozwiązać kompleksowo. Zagadnieniem złożonym i trudnym szczególnie pod względem formalno-prawnym jest w opinii uczestników spotkania przekroczenie tramwajem linii kolejowej 285 w jednym poziomie. Dotyczy to bowiem wszystkich przedstawionych wariantów.

Ponadto pojawiły się głosy akceptujące zaproponowany w projekcie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia kierunek powiązania pozamiejskiego, jako kontynuację tramwaju od pętli przy Zwycięskiej przez Ołtaszyńską w stronę Wysokiej.

Mieszkańcy zaproponowali sporo nowych pomysłów i rozwiązań, między innymi takie jak:

- liczne modyfikacje przedstawionych wariantów oraz nowe warianty;
- pomysł tramwaju dwusystemowego — z wykorzystaniem linii nr 285 i wyprowadzeniem "gałązki" tramwajowej w kierunku ul. Zwycięskiej;
- budowa estakady w ciągu ul. Karkonoskiej (jako warunek konieczny przy realizacji wariantów 2 lub 3);
- modyfikacje usytuowania pętli;
- propozycje usytuowania parkingów Parkuj i Jedź.

SPOTKANIE 2

Uczestnicy spotkania dość szczegółowo odnieśli się do każdego z wariantów. Wariant **1.** (wzdłuż Agrestowej) budzi największe wątpliwości mieszkańców Agrestowej. Obawiają się oni drgań i hałasu oraz uważają, że tramwaj nie jest im potrzebny, gdyż obecna oferta komunikacji zbiorowej jest wystarczająca. Część osób jednak, również wśród mieszkańców wspomnianej ulicy, jest skłonna zgodzić się z przyjęciem tego wariantu, ale pod warunkiem odsunięcia przyszłej trasy od zabudowy oraz wprowadzenia pasa zieleni wysokiej przy nim. Ważnym aspektem bowiem jest ochrona istniejących terenów zielonych, które stanowią ważne miejsce rekreacji, spacerów i wypoczynku, w tym zabaw dzieci i aktywności młodzieży. Mieszkańcy postrzegają go jako cenny ekosystem.

Wariant **2.** (Wyścigowa-Karkonoska-Zwycięska) przez wszystkich uczestników został odrzucony, ponieważ nie akceptują oni powstania trasy tramwajowej kosztem pozbawienia ruchu kołowego po jednym pasie w każdym kierunku. Wariant **2a.** (Wyścigowa-Ołtaszyńska) spotkał się z aprobatą w jednej z grup, ale z założeniem jego modyfikacji polegającej na odgięciu trasy tramwajowej w kierunku pętli przy ul. Zwycięskiej od razu po przekroczeniu linii kolejowej 285. Rejon skrzyżowania tramwaju z linią kolejową uznano za najlepsze miejsce do zorganizowania zintegrowanego węzła (przystanki tramwajowe, przystanek kolejowy oraz parking). Ponadto dostrzeżono, iż wariant ten jest optymalny — krótki, szybki, obsłuży zarówno nowe bloki wzdłuż Zwycięskiej (od Ołtaszyńskiej w kierunku Karkonoskiej), a jednocześnie dotrze do planowanej pętli. U większości uczestników jednak wariant ten budził sprzeciw z tych samych powodów, co wariant drugi. Wariant **2b.** (Ołtaszyńska) uczestnicy zgodnie odrzucili ze względu na uwarunkowania lokalne (wąska ul. Ołtaszyńska, istniejąca zieleń), które ich zdaniem nie stwarzają warunków dla trasy tramwajowej.

Wariant **3.** (Karkonoska-Zwycięska) za najkorzystniejszy uznali przede wszystkim mieszkańcy ul. Agrestowej i okolic. Zaletą tego wariantu według nich jest to, że tramwaj zbierze dużo osób, jest bezkolizyjny z ruchem samochodowym, obsłuży firmy usytuowane po drodze oraz na tym przebiegu zyska Tor Wyścigów Konnych. Równocześnie zwracali uwagę, że punktem newralgicznym jest skrzyżowanie Karkonoskiej ze Zwycięską, a w konsekwencji trasy tramwajowej z linią kolejową — obawiają się zwiększenia korków. Niektórzy jednak krytykowali wprowadzanie trasy tramwajowej w ul. Zwycięską ze względu na jej przeciążenie ruchem kołowym.

Wariant **4.** i **4a.** budzą podobne obawy, jak wariant pierwszy w zakresie początkowego odcinka wzdłuż Agrestowej. Zostały jednak niemal przez wszystkich odrzucone ze względu na trasy przebiegu po przekroczeniu linii kolejowej. Negatywnie oceniono prowadzenie trasy pomiędzy istniejącą zabudową mieszkaniową lub usługową.

Wariant **5.** przez wszystkie grupy uczestników był mocno rozważany i brany pod uwagę. Dyskutowano jednak nad jego modyfikacją. Pozytywnie oceniano początkowy odcinek włączający

szpitale przy Weigla i Spiskiej do obsługi tramwajowej, negatywnie zaś część, która wiedzie przez ogródki działkowe (ul. Spiska). Część osób wręcz zaznaczała, że tramwaj ten może wozić zbyt małą liczbę osób lub wręcz będzie pusty, ponieważ przebiega głównie przez tereny niezabudowane. Modyfikowano ten wariant zmieniając przebieg przez ul. Rzepakową lub przeniesienia go jeszcze bardziej na wschód, np. do ul. Motylkowej, a Orawską zostawić na przyszłą ulicę dla samochodów. Pojawił się również głos, że tramwaj powinien dojeżdżać do środka Ołtaszyna — co najmniej w okolicie kościoła. Powstała też propozycja poprowadzenia trasy po przekroczeniu linii kolejowej wzdłuż nasypu kolejowego, a dalej przebiegiem wariantu 1.

Ponadto podczas dyskusji przy stolikach wielokrotnie podnoszono kwestię przedłużenia trasy tramwajowej w kierunku Wysokiej. Część osób widziałaaby połączenie wariantów 3 i 5 prowadzonych w kierunku Wysokiej, bez zakończenia na pętli przy ul. Zwycięskiej. Sugerowano także, aby w okolicach przecięcia się tramwaju z drogą Bielany - Łany - Długołęka powstał węzeł przesiadkowy z parkingiem typu Parkuj&Jedź. Uczestnicy niejednokrotnie zwracali także uwagę na wartość terenów zielonych przyległych do ul. Agrestowej. Istniejący szpaler drzew traktowany jest jak zieleń spacerowo-rekreacyjna. Poddawano także pod rozagę zastąpienie tramwaju autobusem elektrycznym lub tramwajem dwusystemowym z linii 285 z odnogą w bocznicę kolejowej na terenach wojskowych do pętli przy ul. Zwycięskiej.

W spotkaniu brał udział również Jerzy Michalak, członek zarządu Województwa, który wyraził opinię, iż z racji inwestowania w linię kolejową do Sobótki wariantami sprzyjającymi wykreowaniu w przyszłości możliwości przesiadek, a jednocześnie najmniej kolizyjnymi względem kolei, są: 1, 4, 4a oraz 5 (jeśli tereny działek będą z czasem zagospodarowane).

5 | WNIOSKI ORAZ ODNIESIENIE SIĘ DO UWAG

Analiza zgłoszonych uwag za pośrednictwem formularza oraz złożonych pism przynosi następujące wnioski:

- najczęściej popieranymi wariantami wśród zgłaszających były: **2a, 3 i 5**;
- nieco gorzej ocenianymi wariantami lub odrzucanymi były: **2 i 4a**;
- najczęściej odrzucanymi wariantami były: **1, 2b i 4**;
- w dwóch pismach złożonych podczas konsultacji zgodność jest co do odrzucenia wariantu: **2, 2a i 2b**, warianty: **1, 4, 4a** oraz **5** są akceptowane, a wariant **3** jest traktowany neutralnie;
- Rada Osiedla Borek w swoim piśmie opowiada się za wariantami: **2, 2a** oraz **3**, pozostałych zaś nie akceptuje;
- Rada Osiedla Ołtaszyn w swojej uchwale zaproponowała połączenie wariantów **1 z 5**.

Nieco inaczej sytuacja przedstawia się, gdy podsumujemy spotkania warsztatowe. Żaden z wariantów podczas obu spotkań nie spotkał się z całkowitą aprobatą. W sposób wyraźny odrzucone zostały warianty: **2, 2b, 4** oraz **4a**. Z większą aprobatą, aczkolwiek nie w pełni z zaproponowanym przebiegiem, a jego modyfikacją odnoszono się do wariantów: **1, 2a, 3 i 5**.

Z powyższej analizy można wysnuć, iż podczas konsultacji w sposób wyraźny odrzucono wariant **2, 2b, 4** oraz **4a**, a udzielono poparcia – **2a, 3 i 5**. Wariant **1** zaś budził z jednej strony wątpliwości, głównie zgłaszane przez mieszkańców ul. Agrestowej i okolic, jednakże równocześnie dostrzegano jego zalety.

Zgodnie z zapowiedzią podczas konsultacji na dalszym etapie zdecydowano się przeprowadzić bardziej pogłębione analizy trzech wariantów, które w pełni nie zostały odrzucone w trakcie konsultacji. Mając na uwadze zebrane podczas konsultacji opinie i wnioski, w szczególności rekomendacje zebrane podczas spotkań warsztatowych, które służyły merytorycznej dyskusji, do dalszych analiz wzięto pod uwagę warianty: **1, 3 i 5**. Dwa z nich (**1 i 5**) jednak zmodyfikowano w stosunku do pierwotnie zaprezentowanych przebiegów. Skorygowano je posiłkując się sugestiami z konsultacji. Modyfikacja wariantu **1** polega na maksymalnym odsunięciu go od zabudowy ul. Agrestowej przy jednoczesnej maksymalnej ochronie cennej zieleni, natomiast wariant **5** po przekroczeniu linii kolejowej 285 zmienia przebieg równoległe do tej linii do połączenia z końcówką wariantu **1a**. Ostatnim wśród popieranych wariantów okazał się **2a**. Biorąc pod uwagę jednak negatywne opinie wariantów mu bliskich (szczególnie prowadzenie wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej), czyli **2 i 2b** zdecydowano się nie brać go do dalszych analiz.

W tabelach poniżej zebrano argumenty za i przeciw danemu wariantowi, które zaczerpnięto z wypowiedzi uczestników konsultacji. Zachowano ich styl i charakter. Pod każdą tabelą zamieszczono komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia do tychże uwag.

WARIANT 1
Dlaczego nie?
Nie rozwiązuje problemu korków np. na ul. Zwycięskiej.
Wiąże się z wycinką dużej liczby drzew.
Wiąże się ze zniszczeniem istniejących ogrodów działkowych.
Wiąże się ze zniszczeniem miejsca o funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej, cennej dla mieszkańców, w tym toru do skoków rowerowych.
Przebiega przez tereny niezamieszkałe.
Przebiega bardzo blisko domów jednorodzinnych.
Wymaga budowy całej infrastruktury ulicznej.
Tramwaj będzie jechał przez teren, na którym obecnie bawią się dzieci, więc stworzy niebezpieczeństwo dla nich.
Tramwaj powodował będzie drgania i hałas.
Tramwaj nie jest potrzebny, gdyż obecna oferta komunikacji zbiorowej jest wystarczająca.
Dlaczego tak?
Wariant optymalny zarówno pod względem ekonomicznym jak również oddziaływania na okoliczną zabudowę i jej mieszkańców. 50% trasy biegnie po istniejącym torowisku dawnej infrastruktury wojskowej z zachowaniem stref ochronnych.
Wariant, który pozwoli jak najszybciej wydostać się do centrum z jednego z najgorzej skomunikowanych miejsc Wrocławia.
Nowe tory nie "zabiorą" żadnego dotychczasowego pasa ruchu kołowego. Nie przebiega przez Zwycięską, ani Ołtaszyńską, więc nie będzie utrudniał ruchu na tych ulicach.
Budowa torowiska głównie na terenach zielonych w najmniejszym stopniu utrudni komunikację użytkowników mocno zakorkowanej Zwycięskiej. Ponadto przebudowa niedawno remontowanej ulicy to wyrzucanie pieniędzy w błoto.
Będzie najtańszy do realizacji.
Biegnie przez nieużywane tereny.
Skorzysta z tego wariantu najwięcej mieszkańców.
Jest realny do wykonania.
Korzystny wariant w kontekście reaktywacji linii kolejowej 285 i budowy obwodnicy przez Wysoką.

Prowadzenie nowej trasy tramwajowej, zgodnie z wariantem 1, od pętli na Ślęznej do pętli przy ul. Zwycięskiej umożliwi mieszkańcom szybki, najkrótszy i wygodny przejazd do centrum miasta, co będzie stanowić rzeczywistą alternatywę dla przemieszczania się samochodem. Trasa tramwajowa w wariantcie 1 ma biec w zieleni z dala od ruchu kołowego, przez tereny głównie gminne. Zlokalizowana jest w oddaleniu od okolicznej zabudowy, by nie powodować uciążliwości, ale położona na tyle blisko by zapewnić wygodne dojeżdżenie. Jest to wariant najkrótszy i zarazem zapewnia najszybszy dojazd do centrum z pętli przy ul. Zwycięskiej.

Obecną obsługę komunikacyjną Osiedla Ołtaszyn i Partynice (rejon ulicy Zwycięskiej, Strachowskiego i Ołtaszyńskiej) zapewniają cztery linie autobusowe: 112, 113, 127 i 612. Jednakże z powodu zjawiska kongestii ruchowej (tzw. wąskie gardło) występującego w rejonie skrzyżowań na ciągu ulicy Zwycięskiej, brakiem południowego odcinka drogi wojewódzkiej Bielany–Łany–Długołęka, a także rozwojem terenów mieszkaniowych, szczególnie w gminie Kobierzyce, oczekiwane są przez mieszkańców tego obszaru rozwiązania komunikacyjne zapewniające szybki dojazd do centrum miasta. To umożliwić może komunikacja tramwajowa. Budowa torowiska tramwajowego od ulicy Ślężnej w rejon ulicy Zwycięskiej zapewni bardzo szybki i komfortowy dojazd mieszkańcom omawianego obszaru, którzy w ciągu około 20 minut dojadą do centrum miasta. W zdecydowany sposób trasa tramwajowa wzbogaci obecną ofertę komunikacyjną zapewnioną przez komunikację autobusową. Każda zmiana zachowań komunikacyjnych wpłynie na zmianę sytuacji na ul. Zwycięskiej. Wariant 1 zakłada prowadzenie trasy tramwajowej w całkowitym oddaleniu od ruchu samochodowego. Nie zakłada on więc budowy infrastruktury dla samochodów.

Wariant 1 trasy, przedstawiony podczas konsultacji, zbliżał się do zabudowy przy ulicy Agrestowej, za zabytkową aleją dębów na odległość około 35 m. W wyniku głosów mieszkańców w trakcie konsultacji wariant został zmodyfikowany i odsunięty od zabudowy, przy jednoczesnym zachowaniu w maksymalnym stopniu istniejącej zieleni. Obecnie odległość wynosi około 120 m od najbliższego budynku przy ul. Agrestowej. Jednocześnie wariant przed przesunięciem, jak i po odsunięciu, obsługuje ponad 3000 osób. Przebiega więc nieco dalej od zabudowy, ale na tyle blisko, by mieszkańcy mieli wygodne dojście do przystanków. Wariant 1 to nie tylko ul. Agrestowa, ale również mieszkańcy w dalszej jego części w tym mieszkańcy ul. Zwycięskiej.

Wartością prowadzenia trasy wg wariantu 1 jest to, że jest naturalnym przedłużeniem trasy w ul. Ślężnej, po której kursują tylko dwie regularne linie. Korytarz ten ma więc potencjał do naturalnego rozwoju i wzmocnienia jego funkcjonowania, bez ponoszenia dodatkowych kosztów lub niekorzystnego wpływu na linie obecnie funkcjonujące.

Prowadzenie nowej trasy tramwajowej w wariantcie 1 będzie się wiązało z przejęciem części istniejących ogródków działkowych. Projektowanie przebiegu nowej trasy oparte będzie o szczegółową inwentaryzację dendrologiczną, tak aby w maksymalnym stopniu zachować istniejącą wartościową zieleni. W każdym z wariantów istnieje ryzyko wycięcia drzew. W przypadku realizacji tego wariantu na etapie rozwiązań projektowych znany będzie poziom ingerencji w zagospodarowanie na tym terenie. Wówczas zostaną podjęte odpowiednie działania rekompensujące ewentualne straty, np. poprzez nowe nasadzenia. Planuje się, że trasa tramwajowa zostanie zaprojektowana jako zielone torowisko i będzie – wraz z całą infrastrukturą – wkomponowana w istniejące tereny zielone i planowane tereny rekreacyjne. Trasa może stać się ich naturalną częścią, niezakłócającą funkcji rekreacyjnej dla mieszkańców osiedla. Jeśli zaistnieją potrzeby, to na trasie wykorzystane zostaną rozwiązania wygłuszające przejazd

tramwaju (np. maty antywibracyjne). Ponadto trasa tramwajowa zostanie zaprojektowana w sposób zapewniający bezpieczeństwo pieszych w jej otoczeniu.

WARIANT 3
Dlaczego nie?
Tramwaj nie na każdym odcinku będzie miał priorytet.
Przechodzi przez Zwycięską, która została w 2013 wyremontowana i przecina zakorkowane skrzyżowanie z al. Karkonoską.
Powielenie trasy linii 113.
Przejazd tramwaju przez Rondo Ojca Pio spowoduje jeszcze większe niż dotychczas korki wokół ronda.
Podczas budowy byłyby duże utrudnienia na trasie wylotowej z Wrocławia.
Częściowe zniszczenie zieleni wysokiej.
Potrzebne wywłaszczenie części terenu.
Dlaczego tak?
Połączy Ołtaszyn z pętlą Krzyki, dzięki czemu mieszkańcy otrzymają wiele możliwości przesiadek.
Pojawi się alternatywa dla linii 17.
Najkorzystniejszy z punktu widzenia najbardziej zakorkowanej ulicy Zwycięskiej.
Nieprowadzony jest blisko zabudowy jednorodzinnej.
Wchodzi w ul. Zwycięską i Karkonoską, które są na tyle szerokie, że można zrobić torowisko.
Potencjalnie sprawi, że osoby wjeżdżające do Wrocławia od Karkonoskiej, będą zostawiać auto przy skrzyżowaniu ze Zwycięską, gdzie może powstać parking Parkuj i Jedź.
Ma najniższy koszt na mieszkańca.
Dodatkowo obsłuży imprezy na Torze na Partynicach.
Nie wprowadza hałasu tam, gdzie go obecnie nie ma.
Zmniejszy ruch aut przez Zwycięską i zachęci jej mieszkańców do przesiadki w tramwaj.
Dobre miejsce przesiadkowe na skrzyżowaniu Karkonoskiej ze Zwycięską wobec planów uruchomienia połączenia kolejowego na trasie Sobótka–Wrocław–Sobótka.
Zapewnia przewóz największej liczby pasażerów i w ten sposób odciąża trującą komunikację samochodową.
Prowadzi przez dłuższą część ul. Zwycięskiej, co pozwoli zwiększyć komunikację dla większej ilości lokatorów nowych bloków wzdłuż tej ulicy.
Nie niszczy ogródków działkowych.
Z pętli Krzyki dużo więcej jest połączeń, niż z pętli Park Południowy.
Oszczędza zieleni tak potrzebną we Wrocławiu.
Położenie pomiędzy domami ,a nawet osiedlami zwiększa dostępność większej liczby mieszkańców do tramwaju.
Stanowiłby wygodny dostęp do osi komunikacyjnej południowej części miasta, którą jest ul. Powstańców Śl. Byłaby to odnoga tej osi analogiczna do trasy linii 17 na Klecinę ulicą Przyjaźni. Jednocześnie powstała by część trasy tramwajowej prowadząca na południe miasta,

może w przyszłości na Bielany (jak do Leśnicy).
Unika się przebijania nasypu kolejowego i naruszania obecnych wiaduktów.
Posiada przewagę nad pozostałymi wariantami, bo unika prowadzenia linii osiedlowymi ulicami niedostosowanymi do ruchu komunikacyjnego o takim charakterze ze znaczącym wzrostem uciążliwości dla mieszkańców, postępującej degradacji terenów zielonych i rekreacyjnych.
Umożliwia skomunikowanie osiedli, które istnieją lub też są budowane przy ulicach Husarskiej, Kawalerzystów, Jeździeckiej oraz południowej części Partynickiej.
W ten sposób lepszy dostęp do komunikacji będą mieli mieszkańcy ulicy Jeździeckiej, Skrajnej, Partynickiej.
Odpowiednie zaplanowanie torowiska wzdłuż Wyścigowej czy Karkonoskiej umożliwiłoby stworzenie pasa awaryjnego dla służb ratowniczych.

W przeciwieństwie do wariantu 1, który jest całkowicie niezależny od ruchu samochodowego, wariant 3 jest całkowicie od niego uzależniony. Aby zapewnić możliwość wydzielenia trasy tramwajowej będzie konieczne wkomponowanie torowiska w istniejące ulice. Trasa biegnie wzdłuż al. Karkonoskiej, a następnie wzdłuż ul. Zwycięskiej i pomimo, iż torowisko może być całkowicie wydzielone, tramwaj na swojej trasie będzie musiał pokonywać trudne skrzyżowania, takie jak np. al. Karkonoskiej z ul. Zwycięską. Nadanie priorytetu przejazdu tramwaju, zwłaszcza po uruchomieniu linii kolejowej 285 (Wrocław–Sobótka), będzie niewątpliwie trudne. Wprowadzenie trasy tramwajowej w pas zieleni al. Karkonoskiej wiąże się z wycinką alei kasztanowców zwyczajnych, które ujęte są w gminnej ewidencji zabytków. Ponadto wiąże się z wycinką drzew wzdłuż ul. Zwycięskiej. Należy tu także zwrócić uwagę na fakt, że wprowadzenie kolejnego uczestnika ruchu, jakim jest tramwaj, w okolice ronda Ojca Pio i ul. Zwycięskiej oraz Karkonoskiej spowoduje poważne zmiany w funkcjonowaniu obszaru. Wprowadzenie tramwaju wymagałoby przy tym całkowitej przebudowy wszystkich kolejnych skrzyżowań, a jeśli tramwaj miałby jechać z priorytetem, pozostali uczestnicy ruchu będą musieli mu ustępować, czyli dłużej czekać na swój przejazd.

Dodatkową trudnością jest fakt, że trasa tramwajowa do centrum przez ul. Powstańców Śląskich już w tej chwili jest mocno obciążona komunikacją tramwajową – obecnie kursuje tam sześć linii. Wprowadzenie dodatkowych jeszcze mocniej dociąży ten kierunek, co niekorzystnie wpłynie na funkcjonującą obecnie obsługę pasażerską, m.in. poprzez wydłużenie czasu przejazdu do centrum. Szacuje się, że dojazd do ul. Piłsudskiego może się wydłużyć do ponad 20 minut.

W wariantcie 3 najwięcej mieszkańców zyskuje dostęp do tramwaju, gdyż obejmuje on budynki z okolic ronda Ojca Pio. Wariant ten zbiera część mieszkańców Jeździeckiej, Skrajnej czy Partynickiej. Jednakże należy zwrócić uwagę, że po planowanym przedłużeniu trasy tramwajowej do Wysokiej, mieszkańcy Husarskiej czy Kawalerzystów zyskają dostęp do tramwaju niezależnie od wariantu, który zostanie wybrany.

Dodatkowo wprowadzenie w wariantcie 3 kolejnego uczestnika ruchu w ul. Zwycięską, jakim jest tramwaj, spowoduje utrudnienia dla ruchu samochodowego. Pomimo, iż zakłada się zawsze całkowicie wydzielone torowisko to nie osiągnie się pełnego komfortu funkcjonalnego i niezależności trasy, pozbawionej kolizji z ruchem aut. Wariant ten prowadzony jest bliżej istniejącej zabudowy, niż przy ulicy Agrestowej w wariantcie 1 przed modyfikacją (minimalna odległość w wersji pierwotnej 35 m, w obecnej 1a – 120 m) i powodować może jeszcze większe uciążliwości pod względem hałasu dla okolicznej zabudowy, gdyż nie będzie oddzielony od niej zielenią wysoką.

WARIANT 5
Dlaczego nie?
Trzeba budować całą infrastrukturę uliczną.
Przeznaczyć trzeba na niego tereny zielone, zamiast położyć tory na istniejących już jezdniach.
Likwidacja ogródków działkowych, które są terenami rekreacyjnymi nie tylko dla starszych ludzi, ale młodych rodzin, które mieszkają w blokach.
Brak w pobliżu ważnych ulic.
Spowoduje hałas przy szpitalu.
Przecięcie nasypu kolejowego.
Mała liczba pasażerów z bliskim dostępem.
Przecięcie trasy rowerowej i spacerowej dawnej Hugo Richter Weg.
Dlaczego tak?
Ułatwi dotarcie do przystanków osobom mieszkającym bliżej ronda przy ul. Parafialnej oraz Grota Roweckiego (Ołtaszyn + Wojszyce).
Możliwość dojazdu do szpitali odciąży ruch samochodowy w tej okolicy i ułatwi życie pacjentom i ich rodzinom. Ołtaszyn będzie miał szybszy dostęp do szpitala.
Nie wymaga przebudowy ruchliwych ulic: Karkonoskiej, Zwycięskiej, ronda o. Pio.
Bardziej zadbane będzie rejon nasypu kolejowego przy Koszyckiej.
Przebudowa wiaduktu nad Orawską będzie mniej kłopotliwa niż nad Ślężną.
Ocali też działki, które są życiem starszych ludzi
Najmniej ingeruje w istniejący układ komunikacyjny.
Wykorzystuje wolne obecnie tereny i w dwóch miejscach sięga do osiedla Ołtaszyn.
Nie dubluje obecnych ulic, na których można puścić linie autobusowe.
Utworzy nowy szlak prowadzący do Ślężnej co odciąży wyjazd Zwycięską i Ołtaszyńską z tej części miasta.
Przedłużenie linii 9 oraz 15.
Trasa będzie przyjemna – wśród zieleni oraz będzie znajdowała się z daleka od dużego ruchu – nie będzie z nim kolidować.
Obsługa Ołtaszyna, obsługa Wojszyc.
Możliwość połączenia z planowaną reaktywacją połączenia kolejowego Wrocław–Sobótka–

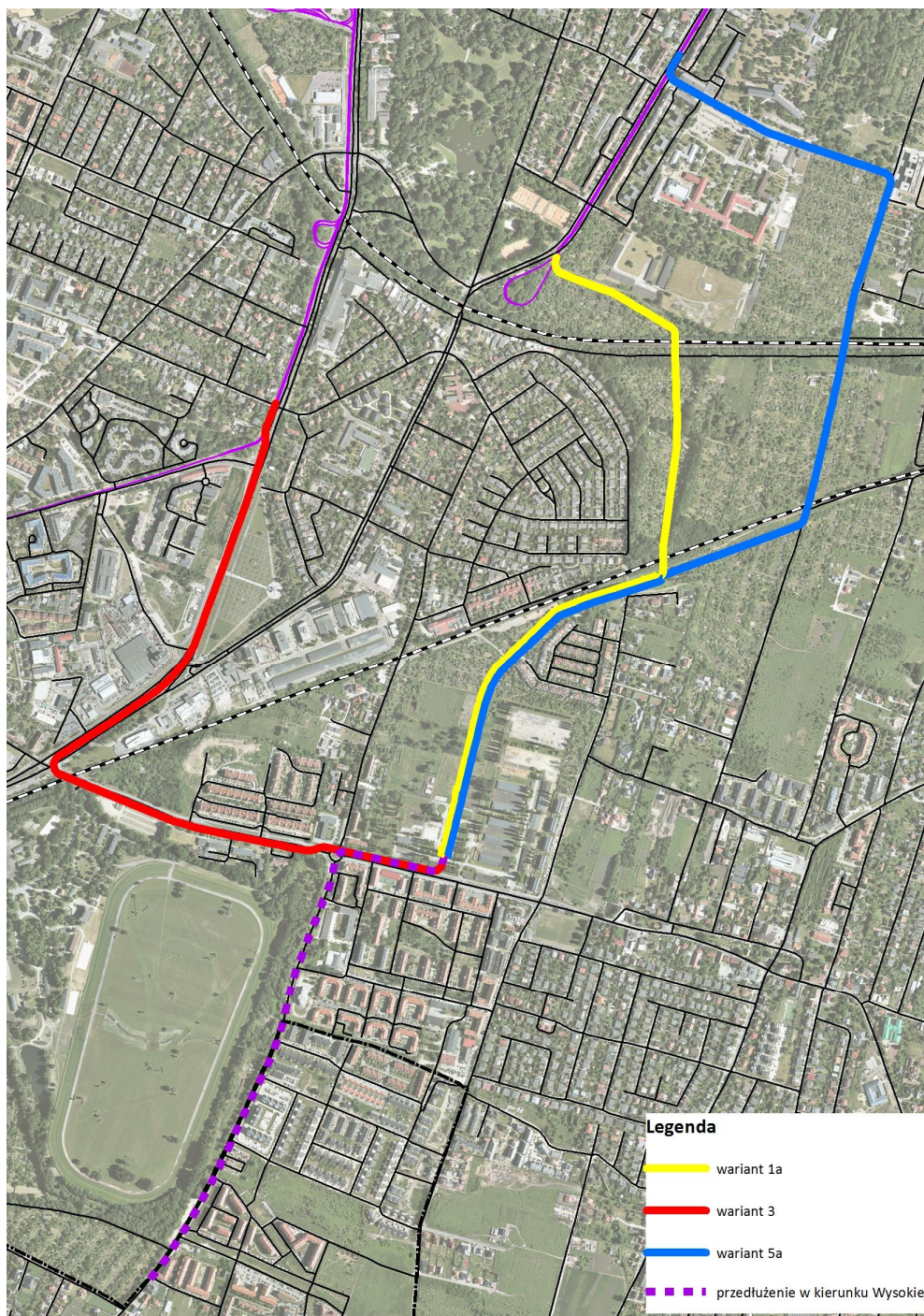
Świdnica.
Tereny najmniej zabudowane – łatwość poprowadzenia linii.
Zarówno ulica Spiska jak i Orawska są na tych odcinkach nieprzejezdne dla aut. Uważam, że z tego powodu, poprowadzenie tamtędy tramwaju byłoby wygodne dla pieszych.
Spowoduje również zwiększenie zabudowy przy powstającej linii tramwajowej.

Przebieg tramwaju wg wariantu 5 wymaga przebudowy ulic Weigla, Spiskiej i Orawskiej, gdyż trasa tramwajowa będzie wskazanymi ciągami ulic. Wymaga również przebudowy przebiegu nasypu wzdłuż ul. Orawskiej. Modyfikacja wg trasy nr 5a pokrywa się z przebiegiem południowego odcinka wariantu 1 na terenach wojskowych. Wariant 5 po modyfikacji wiąże się z częściowym wykorzystaniem terenów ogródków działkowych. Lokalizacja trasy poza wzmożonym ruchem samochodowym zapewnia sprawny i szybszy dojazd tramwajem do centrum. Wariant ten jednakże ma najdłuższą długość samej trasy, co niewątpliwie wpłynie na jego koszt. Słabością wariantu 5a jest fakt, że na prawie połowie długości przebiega przez niezamieszkałe tereny, w sąsiedztwie ogrodów działkowych. Dlatego też zapewnia dostęp dla najmniejszej liczby mieszkańców. Przecina on Promenadę Krzycką – trasę spacerowo-rowerową, dawną Hugo Richter Weg, tak jak każdy z pozostałych wariantów.

Korzyścią jest to, że stanowiłby dobrą alternatywę dojazdu w okolice szpitali przy ul. Weigla i Spiskiej – dla pacjentów i ich rodzin. Nie powoduje przy tym konieczności dużej ingerencji w układ uliczny, gdyż biegnie z dala od ruchliwych ulic, i nie wymaga ich przebudowy.

6 | DALSZY PRACE

W pierwszej kolejności Biuro Zrównoważonej Mobilności we współpracy z innymi jednostkami miejskimi przeanalizowało trzy warianty pod kątem kilkunastu kryteriów. Celem tych prac było dokonanie szczegółowej oceny trzech wariantów, w wyniku której będzie można wytypować dwa z nich, dla których sporządzone zostaną kolejne analizy tematyczne lub techniczne. Do dalszych rozważań wzięto wariant 1a (czyli pierwotny 1 z korektą), wariant 3 oraz 5a (czyli 5 z korektą).



Analizując powyższe warianty oparto się na 13 kryteriach opisanych poniżej:

1. Efektywność inwestycji

Kryterium oceniające poziom nakładu finansowego w przeliczeniu na 1 mieszkańca w strefie 500 m dojazdu od domu do przystanków nowego tramwaju.

2. Równomierność potencjału

Kryterium oceniające istnienie tzw. "pustych" odcinków przebiegu, gdzie nie ma pasażerów (rozumiany jako mieszkaniec w zasięgu 500 m od linii tramwajowej).

3. Wpływ na drzewostan

Kryterium oceniające poziom przewidywanej, szacowanej na tym etapie, kolizji istniejącego drzewostanu z planowaną inwestycją.

4. Dostępność korytarza dla prowadzenia trasy

Kryterium oceniające w jaki sposób trasa tramwajowa wpisuje się w dostępne korytarze transportowe oraz czy rezerwy tramwajowe zostały uwzględnione w dokumentach planistycznych miasta (miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, studium).

5. Technologiczna trudność realizacji trasy

Kryterium oceniające poziom technicznego skomplikowania inwestycji, w szczególności związany z obiektami inżynierskimi (np. wiadukty).

6. Możliwość budowy niezależnej trasy tramwajowej

Założono, że optymalną formą prowadzenia nowej trasy tramwajowej jest jej wyodrębnienie z jezdni, które zapewnia maksymalną funkcjonalność tramwaju. Kryterium ocenia więc poziom możliwości wydzielenia tramwaju od innego ruchu, prowadząc go w zielonym torowisku.

7. Istniejąca jakość obsługi innymi rodzajami transportu publicznego

Kryterium oceniające w jaki sposób obsługiwany jest obecnie obszar, dla którego planuje się nową trasę tramwajową, w szczególności czy obsługa autobusami lub koleją jest rzeczywistą alternatywą w stosunku do samochodu. Oceny nadane przez Wydział Transportu.

8. Powiązania funkcjonalne nowej trasy

Kryterium to premiuje te trasy, które łączą się w spójną całość i tworzą system np. z koleją aglomeracyjną, dalekobieżną i innymi istniejącymi lub planowanymi środkami transportu.

9. Odległość od najbliższej istniejącej równoległej trasy tramwajowej lub kolejowej

Kryterium to premiuje te trasy, które wprowadzają obsługę tramwajem obszarów dotychczas pozbawionych takiej obsługi.

10. Kryterium autobusowe

Kryterium to ocenia czy wprowadzenie nowej trasy tramwajowej daje możliwość zastąpienia funkcjonujących już linii autobusowych.

11. Kryterium synergii

Kryterium to potraktowane jest jako dodatkowe, podsumowujące – ocenia czy wprowadzenie nowej trasy tramwajowej rozwiązuje dodatkowe zdiagnozowane problemy danego rejonu miasta lub wręcz je generuje; kryterium ma charakter subiektywny, opierający się na doświadczeniu i wiedzy o mieście członków zespołu oceniającego.

12. Kryterium tramwajowe (1 i 2)

Kryterium ocenia jak wprowadzenie nowej linii tramwajowej wpłynie na przepustowość istniejących torowisk (1) oraz jaki będzie czas dojazdu z pętli do centrum (2).

13. Kryterium akceptacji wariantu

Kryterium ocenia poziom akceptacji społecznej danego wariantu, w oparciu o uwagi zebrane podczas konsultacji społecznych pn. zielony TRAMWAJ Ołtaszyn.

Warianty pod tym kątem przeanalizowało Biuro Zrównoważonej Mobilności w uzgodnieniu z Wrocławskimi Inwestycjami, Zarządem Dróg i Utrzymania Miasta, Wydziałem Transportu, Biurem Rozwoju Wrocławia, Wydziałem Inżynierii Miejskiej, Biurem ds. Partycypacji Społecznej oraz Ogrodnikiem Miejskim. Reprezentanci wymienionych biur i jednostek utworzyli zespół oceniający. Wynikiem analizy był ranking sumujący oceny poszczególnych kryteriów. W rankingu najwięcej punktów uzyskał wariant 1a, następnie 5a. Najniżej oceniony został wariant 3. Wariant 1a uzyskał najwięcej punktów pod względem rozmieszczenia potencjału, dostępności korytarza pod możliwość budowy wydzielonego zielonego torowiska, kryterium synergii oraz oceny wprowadzenia nowej linii tramwajowej w odniesieniu do przepustowości oraz czasu przejazdu do centrum miasta.

Kolejnym krokiem jest wykonanie koncepcji przekroczenia linii PKP trasą tramwajową na Ołtaszyn oraz inwentaryzacja dendrologiczna obejmująca m. in. wartościowe tereny zielone wskazywane przez mieszkańców ul. Agrestowej i okolic. Zgodnie z założeniem będą one wykonane dla wariantów 1a i 5a.

WSPÓŁPRACA Z GMINĄ KOBIERZYCE W ZAKRESIE PRZEDŁUŻENIA LINII DO WYSOKIEJ

W 2016 r. Prezydent Wrocławia ogłosił Wrocławski Program Tramwajowy. W ramach tego programu pojawił się projekt przedłużenia trasy tramwajowej na Ołtaszyn do 2022 roku. Zadanie znalazło się także w Planie Transportowym Wrocławia na lata 2016–2022 przyjętym przez Radę Miejską w grudniu 2016 roku. Idea przedłużenia tramwaju z Ołtaszyna, dalej na południe do Wysokiej, przewijała się już w trakcie konsultacji społecznych nad projektem Nowego Studium Wrocławia oraz w podczas niniejszych konsultacji. Pod koniec 2017 r. wpłynęło pismo Ryszarda Pacholika, Wójta Gminy Kobierzyce, z propozycją współpracy i współfinansowania przedłużenia planowanej na Ołtaszyn linii tramwajowej do terenów Gminy Kobierzyce. W odpowiedzi na pismo Wójta Prezydent Wrocławia wyraził gotowość podjęcia współpracy. Obecnie porozumienie międzygminne w tej sprawie jest w trakcie przygotowywania.

Obecnie rozważane przedłużenie tramwaju do granic miasta dla obsługi nie tylko mieszkańców miasta, ale także aglomeracji jest pierwszym tego typu projektem prowadzonym w mieście. Linia tramwajowa, która zgodnie z planem ma zostać oddana do użytku w 2022 r., miałaby się kończyć nie na Ołtaszynie, ale nieco dalej, już poza granicami miasta, we wsi Wysoka, która jest częścią gminy Kobierzyce. Wójt Kobierzyc, w oficjalnym piśmie do Prezydenta Wrocławia, zaznaczył, że jego mieszkańcy dzień w dzień stoją w korkach i w ten sposób można ten kłopot rozwiązać: *Mamy świadomość, że korki i smog to nie tylko problem wrocławian. Na co dzień mierzą się z nim także mieszkańcy naszej gminy, którzy w okresie porannego szczytu komunikacyjnego starają się wjechać od południa do Wrocławia z Bielan Wrocławskich i Wysokiej, by dotrzeć na czas do pracy, do szkół czy do uczelni. My także chcemy aktywnie włączyć się w rozwiązanie tych problemów.* Władze Wrocławia bardzo szybko włączyły się we współpracę w tej sprawie, tym bardziej, że Wójt zadeklarował uczestniczenie w kosztach zarówno inwestycji, jak i późniejszej eksploatacji tramwaju.

Przedłużenie trasy tramwajowej w kierunku Wysokiej to korzyść dla obu stron. Mieszkańcy Wrocławia i sąsiedniej gminy zyskają nowy środek transportu do miasta, a osiedla Ołtaszyn czy Partynice będą mogły sprawniej funkcjonować, ponieważ zmniejszy się liczba samochodów i polepszą się warunki przemieszczania. Dodatkowo możliwość zbudowania parkingu Parkuj i Jedź spowoduje dalsze odsunięcie samochodów od centrum Wrocławia. Przy przedłużeniu trasy do Wysokiej znalazłby się on w okolicy ostatniego przystanku.

Organizator konsultacji

Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Dyrektor: Bartłomiej Świerczewski

Koordynator konsultacji

Krzysztof Ziental

Współpraca

Michał Malickiewicz

Współpraca

Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej S.A.

Wsparcie merytoryczne

Biuro Zrównoważonej Mobilności

Dyrektor: Monika Kozłowska-Święconeć

Zastępca Dyrektora: Błażej Trzciniowicz

Zespół: Karolina Olszewska, Anna Rygała, Marta Szczepańska

Politechnika Wrocławska

dr hab. inż. Maciej Kruszyna

Opracowanie raportu

Krzysztof Ziental

Współpraca: Rafał Florczak (BPS)

Michał Malickiewicz (BPS) | Marta Szczepańska (BZM)

Adam Więcek (WTR)

Wrocław | marzec 2018



**WROCŁAW
ROZMAWIA**