

Tramwaj NOWY Dwór

Konsultacje dotyczące budowy nowej trasy
autobusowo-tramwajowej (TAT)
z centrum Wrocławia do Nowego Dworu

RAPORT



WROCLAW
ROZMAWIA

SPIS TREŚCI:

1. <u>O KONSULTACJACH</u>	3
2. <u>FORMY KONSULTACJI</u>	5
3. <u>ANKIETA</u>	6
4. <u>ZGŁOSZONE UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE</u>	12
5. <u>ODNIESIENIE SIĘ DO UWAG, OPINII, PROPOZYCJI</u>	21
6. <u>O INWESTYCJI</u>	29

1 | O KONSULTACJACH



TERMIN KONSULTACJI

12 – 31 maja 2017 roku.

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Trasa autobusowo-tramwajowa na Nowy Dwór.

ZAKRES KONSULTACJI

Lokalizacja przystanków na ul. Rogowskiej – w obrębie osiedla.

Planowane zmiany w organizacji transportu publicznego w związku z uruchomieniem trasy autobusowo-tramwajowej.

Wyposażenie nowej pętli tramwajowej i autobusowej w rejonie przystanku kolejowego Wrocław Nowy Dwór.

CEL KONSULTACJI

Poznanie opinii mieszkańców.

Włączenie mieszkańców w współdecydowanie o zakresie ważnej inwestycji.

Wypracowanie ostatecznych rozwiązań akceptowanych przez przyszłych użytkowników.

EFEKT KONSULTACJI


Raport z konsultacji.

ADRESACI KONSULTACJI

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

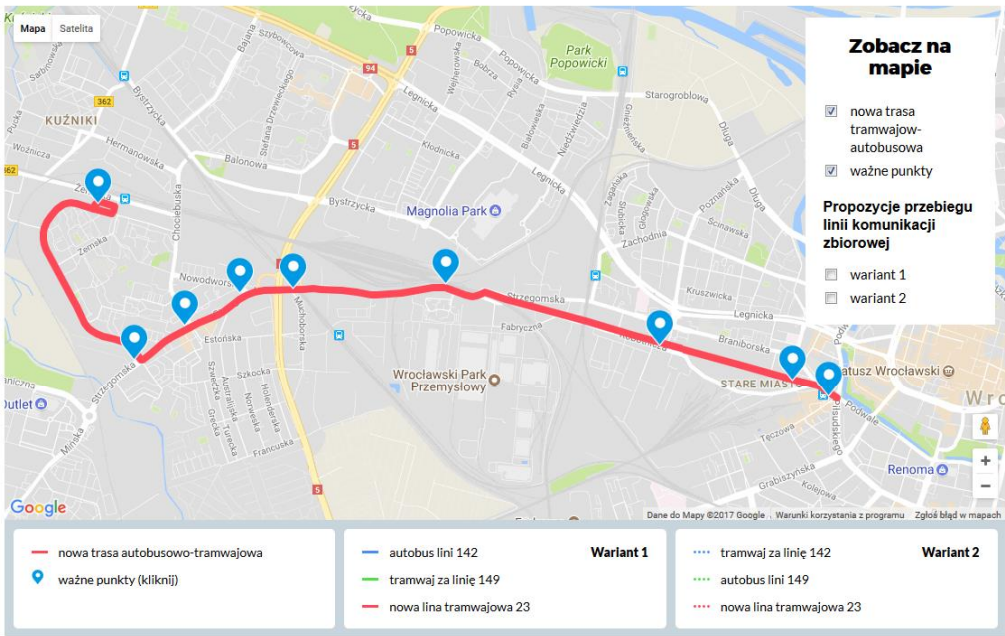
PROMOCJA KONSULTACJI

- ✓ Dedykowana strona WWW poświęcona konsultacjom: wroclaw.pl/rozmawia/tramwaj-nowy-dwor oraz strona miasta: wroclaw.pl (aktualności).

**tramwaj NOWY Dwór**

[Wrocław Rozmawia](#) / tramwaj NOWY Dwór

ZOBACZ TRASĘ TRAMWAJU NA NOWY DWÓR



Zobacz na mapie

- nowa trasa tramwajowo-autobusowa
- ważne punkty

Propozycje przebiegu linii komunikacji zbiorowej

- wariant 1
- wariant 2

Mapa ma charakter poglądowy

nowa trasa autobusowo-tramwajowa	autobus linii 142	Wariant 1	tramwaj za linię 142	Wariant 2
ważne punkty (kliknij)	tramwaj za linię 149		autobus linii 149	
	nowa linia tramwajowa 23		nowa linia tramwajowa 23	

tramwaj NOWY Dwór

O konsultacjach

Trasa

Mapa

Ankieta

Terminarz

- ✓ **Media lokalne** – artykuły poświęcone tematyce konsultacji.
- ✓ **Portale społecznościowe** – strona na Facebooku Wrocław rozmawia.
- ✓ **Poczta elektroniczna** – informacja o konsultacjach przesłana do zainteresowanych, w tym Rad Osiedli oraz spółdzielni mieszkaniowych.

2 | FORMY KONSULTACJI

1. ANKIETA >>> s. 7

Ankietowani odpowiadali na 5 pytań, których celem było zebranie opinii dotyczących trasy tramwajowo-autobusowa na Nowy Dwór. W ankiecie zadano następujące pytania:

1. Co Pani/Pana zdaniem jest najważniejsze przy wyznaczaniu przystanków na nowej trasie tramwajowo-autobusowej pomiędzy pl. Orłąt Lwowskich a skrzyżowaniem ul. Strzegomska/Rogowska? (maks. 2 odp.)
2. Co zdaniem Pani/Pana wpłynie najbardziej na zwiększenie liczby pasażerów korzystających z przystanków w okolicy skrzyżowania ul. Rogowskiej i Strzegomskiej? (1 odp.)
3. Co Pani/Pana zdaniem przede wszystkim należy wziąć pod uwagę przy wyznaczaniu przystanków na nowej trasie na ul. Rogowskiej od skrzyżowania z ul. Strzegomską do pętli przy przystanku kolejowym Nowy Dwór? (maks. 2 odp.)
4. Co Pani/Pana zdaniem powinno znaleźć się w obrębie nowej pętli tramwajowej przy ul. Rogowskiej? (maks. 3 odp.)
5. Po wybudowaniu trasy tramwajowo-autobusowej planuje się uruchomienie dwóch linii tramwajowych kursujących po wydzielonym torowisku, z których jedna pozwoli pasażerom dojechać z pętli przy ul. Rogowskiej do pl. Orłąt Lwowskich w czasie ok. 18 min. Proponujemy dwie opcje układu nowych linii tramwajowych. Która propozycja według Pani/Pana jest odpowiednia? (maks. 1 odp.)

Ankiety można było wypełnić elektronicznie na dedykowanej stronie konsultacji. W sumie zebrano **763** ankiety.

2. ZBIERANIE UWAG >>> s. 14

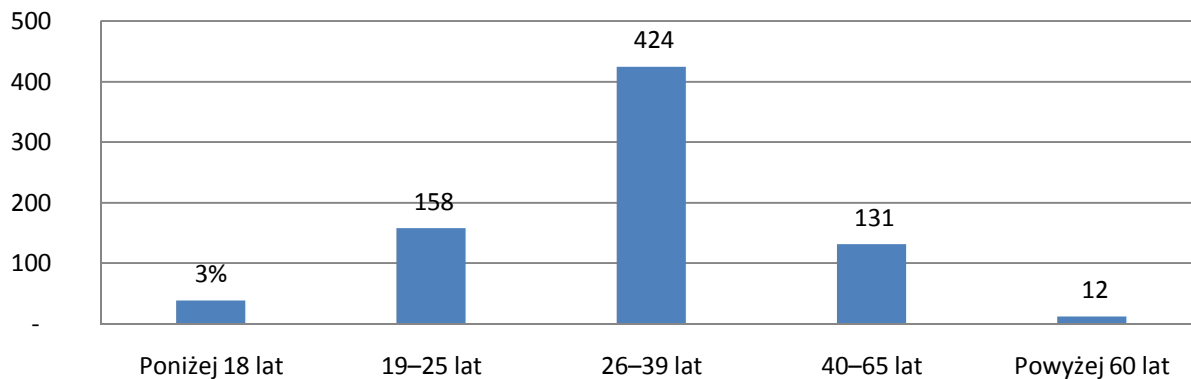
Uczestnicy konsultacji oprócz wypełnienia ankiety mogli zgłosić swoje uwagi, opinie i propozycje za pośrednictwem poczty tradycyjnej lub elektronicznej. W sumie odebrano **6** listów elektronicznych.

3. SPOTKANIA KONSULTACYJNE >>> s. 33

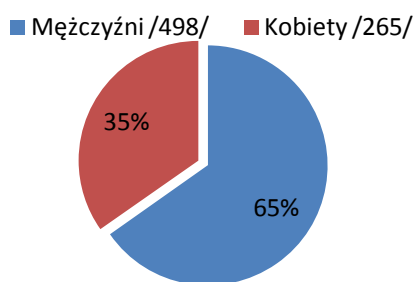
Spotkanie konsultacyjne zorganizowano 15 maja w godz. 17.00 w siedzibie Stowarzyszenia Tratwa, ul. Legnicka 65 oraz 18 maja w godz. 17.00 w CK Zachód, ul. Chociebuska 4-6. W spotkaniach wzięło udział łącznie **100** osób.

3 | ANKIETA

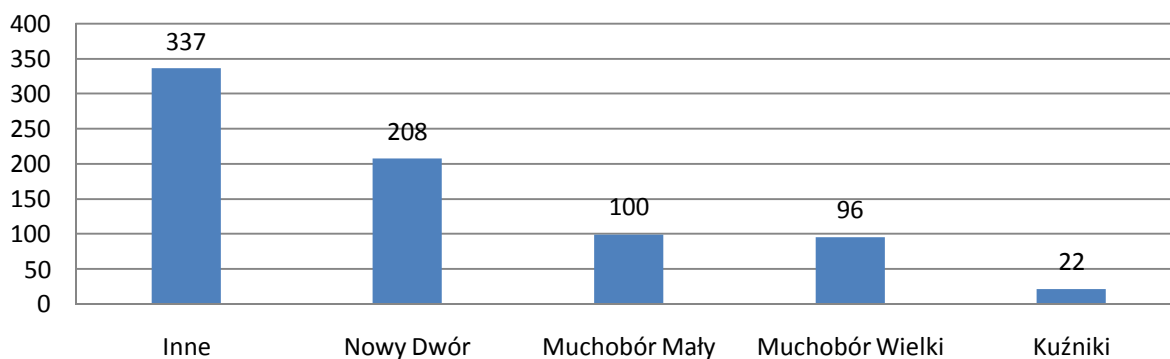
WIEK



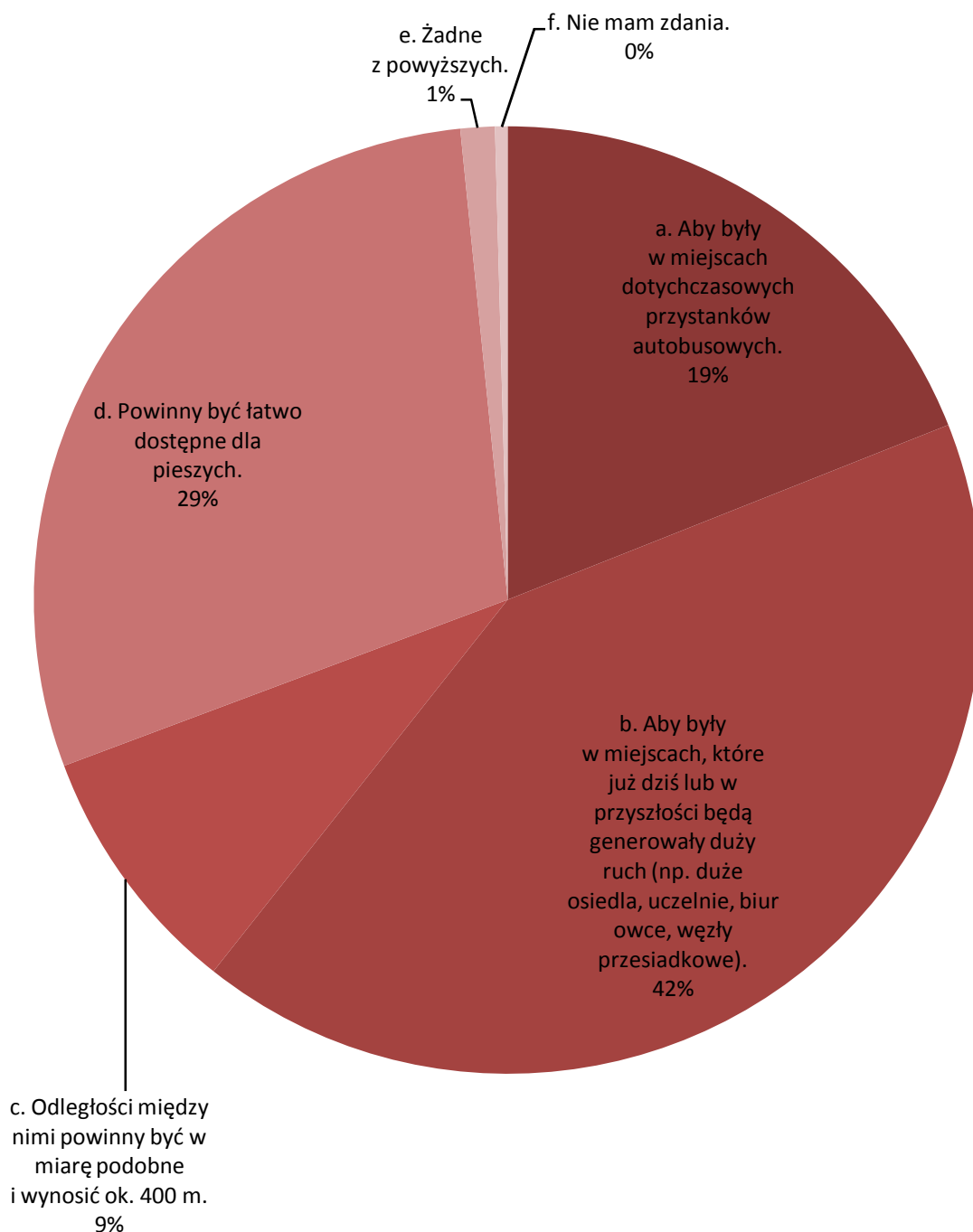
PŁEĆ



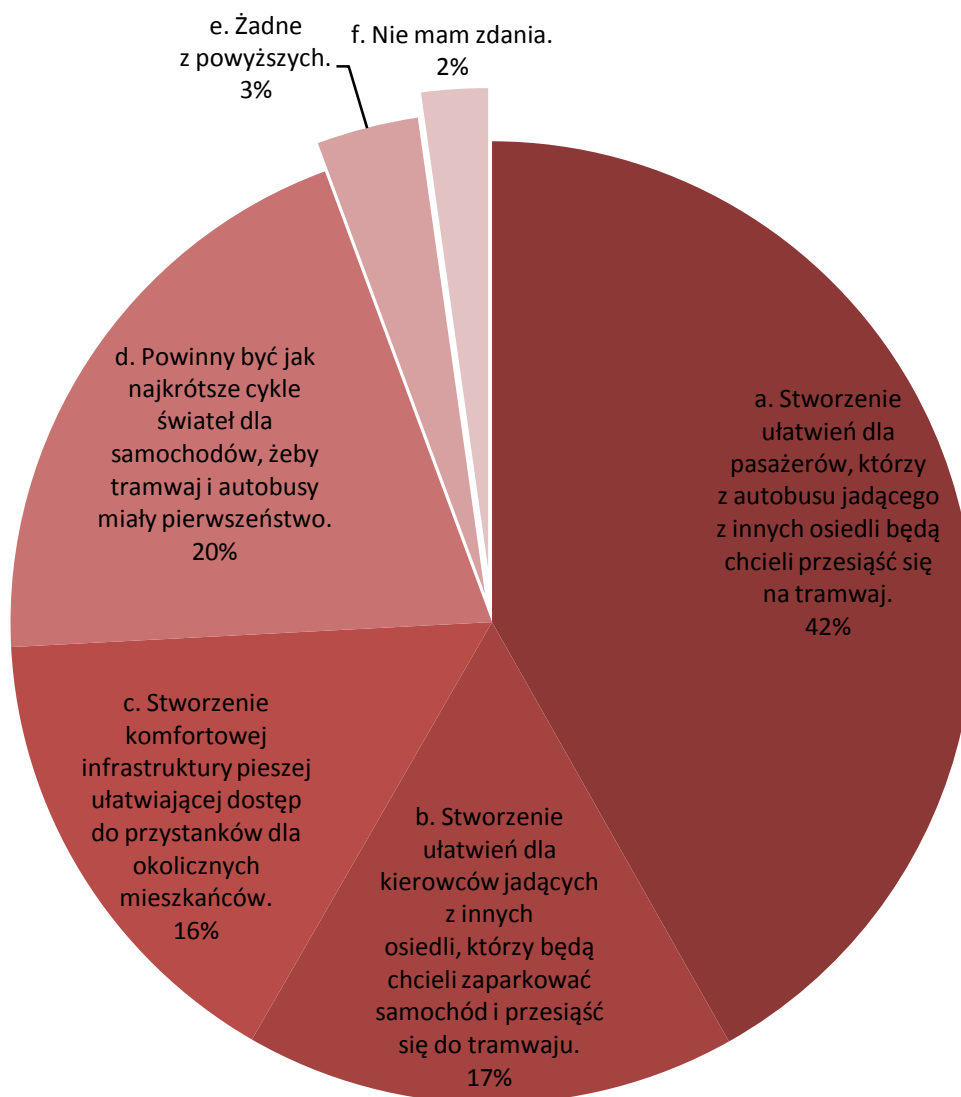
MIEJSCE ZAMIESZKANIA



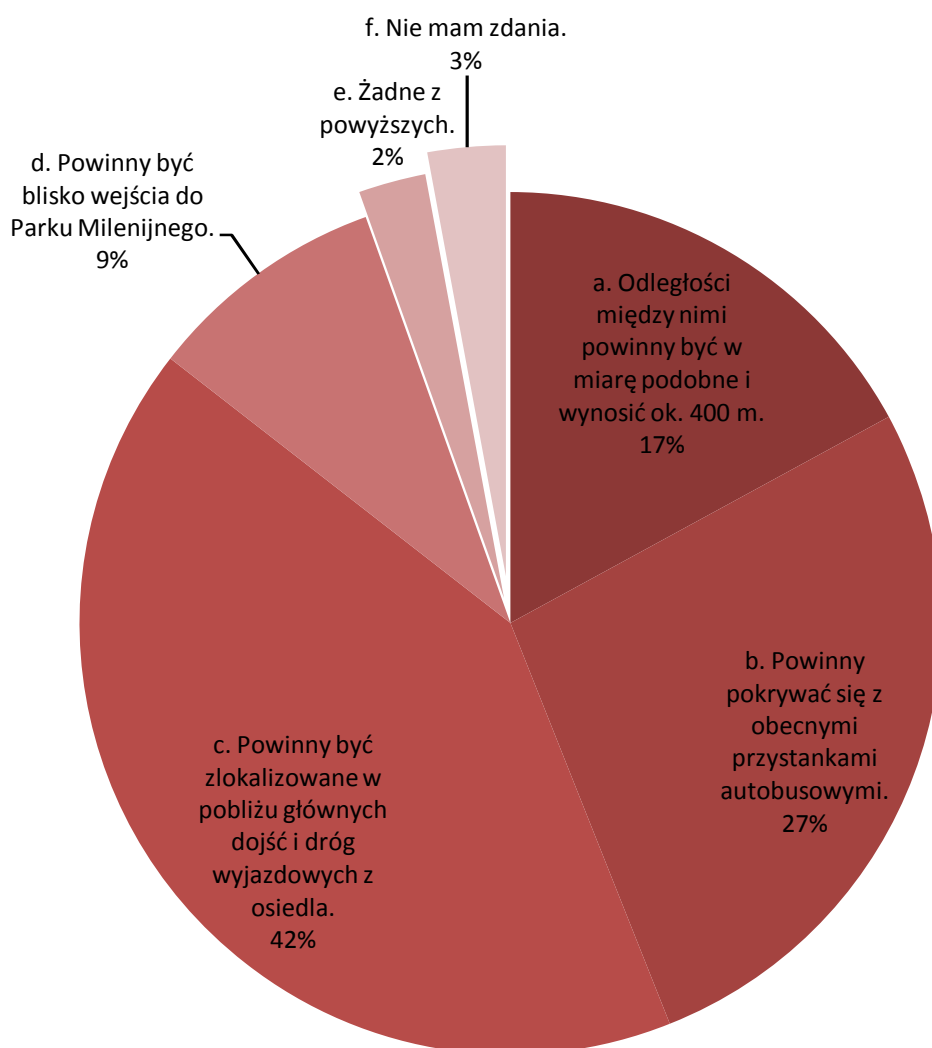
1/ Co Pani/Pana zdaniem jest najważniejsze przy wyznaczaniu przystanków na nowej trasie tramwajowo-autobusowej pomiędzy pl. Orłąt Lwowskich a skrzyżowaniem ul. Strzegomska/Rogowska? (maks. 2 odp.)



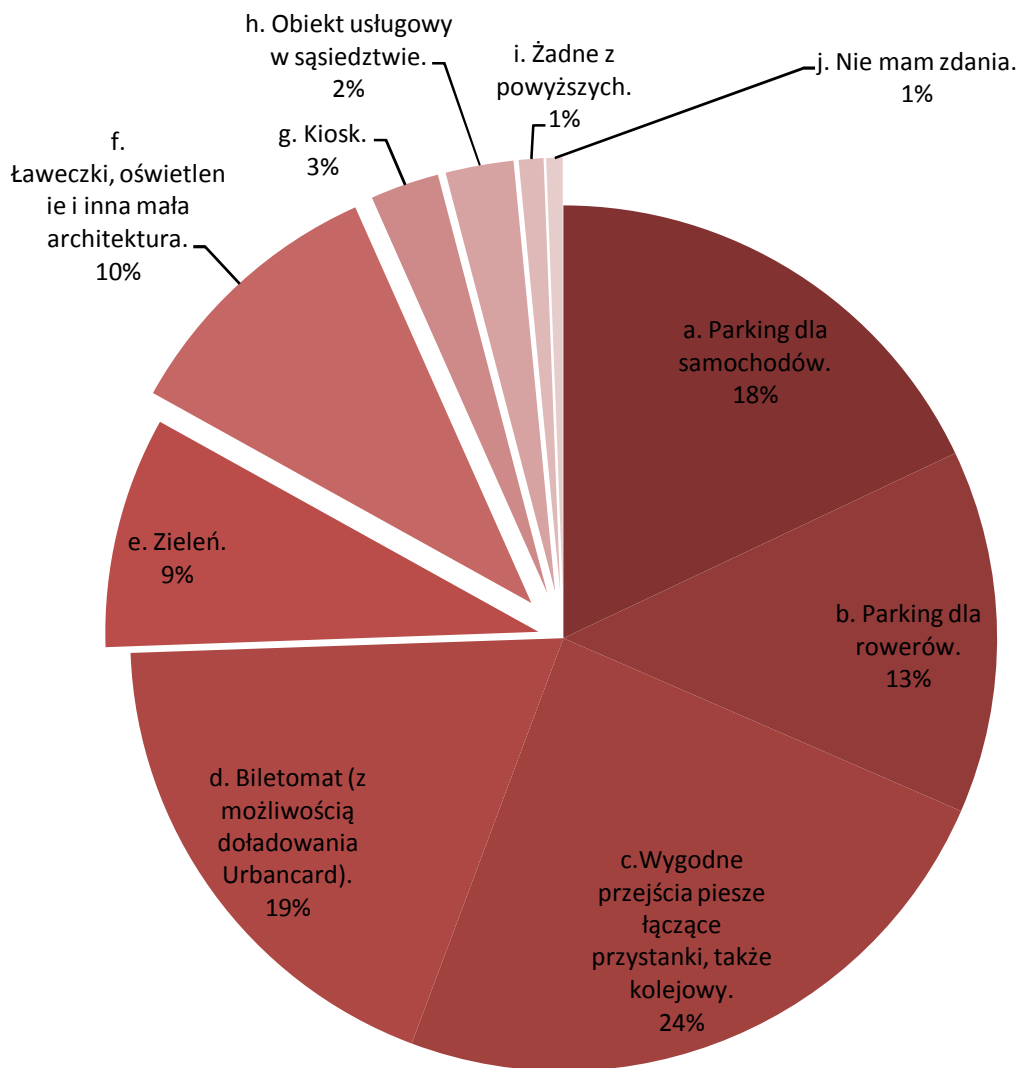
2/ Co zdaniem Pani/Pana wpłynie najbardziej na zwiększenie liczby pasażerów korzystających z przystanków w okolicy skrzyżowania ul. Rogowskiej i Strzegomskiej? (1 odp.)



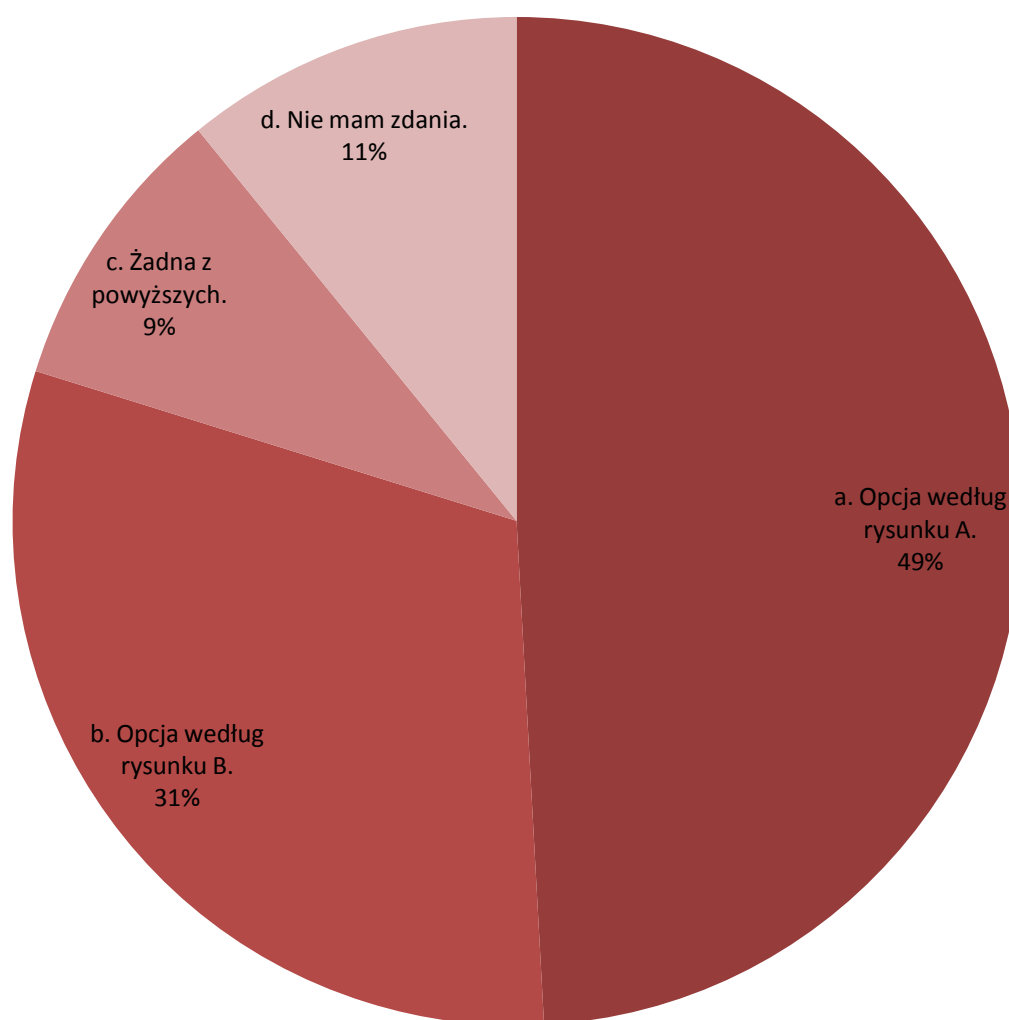
3. Co Pani/Pana zdaniem przede wszystkim należy wziąć pod uwagę przy wyznaczaniu przystanków na nowej trasie na ul. Rogowskiej od skrzyżowania z ul. Strzegomską do pętli przy przystanku kolejowym Nowy Dwór? (maks. 2 odp.)



4. Co Pani/Pana zdaniem powinno znaleźć się w obrębie nowej pętli tramwajowej przy ul. Rogowskiej? (maks. 3 odp.)



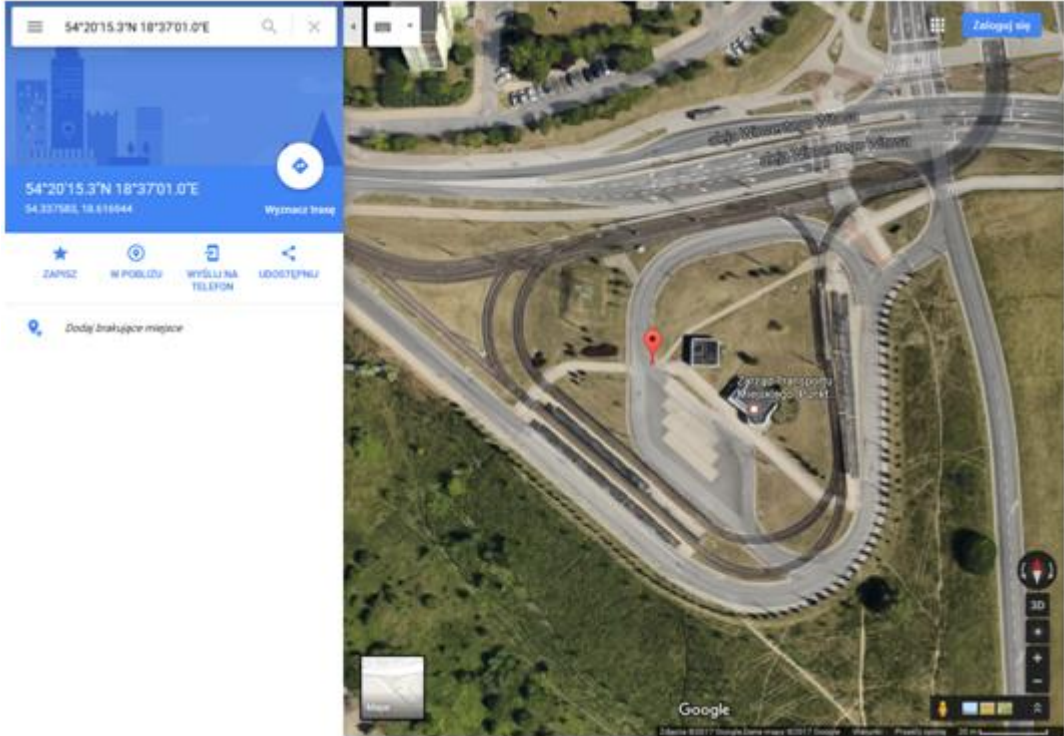
5. Po wybudowaniu trasy tramwajowo-autobusowej planuje się uruchomienie dwóch linii tramwajowych kursujących po wydzielonym torowisku, z których jedna pozwoli pasażerom dojechać z pętli przy ul. Rogowskiej do pl. Orłąt Lwowskich w czasie ok. 18 min. Proponujemy dwie opcje układu nowych linii tramwajowych. Która propozycja według Pani/Pana jest odpowiednia? (maks. 1 odp.)



4 | ZGŁOSZONE UWAGI, OPINIE, PROPOZYCJE

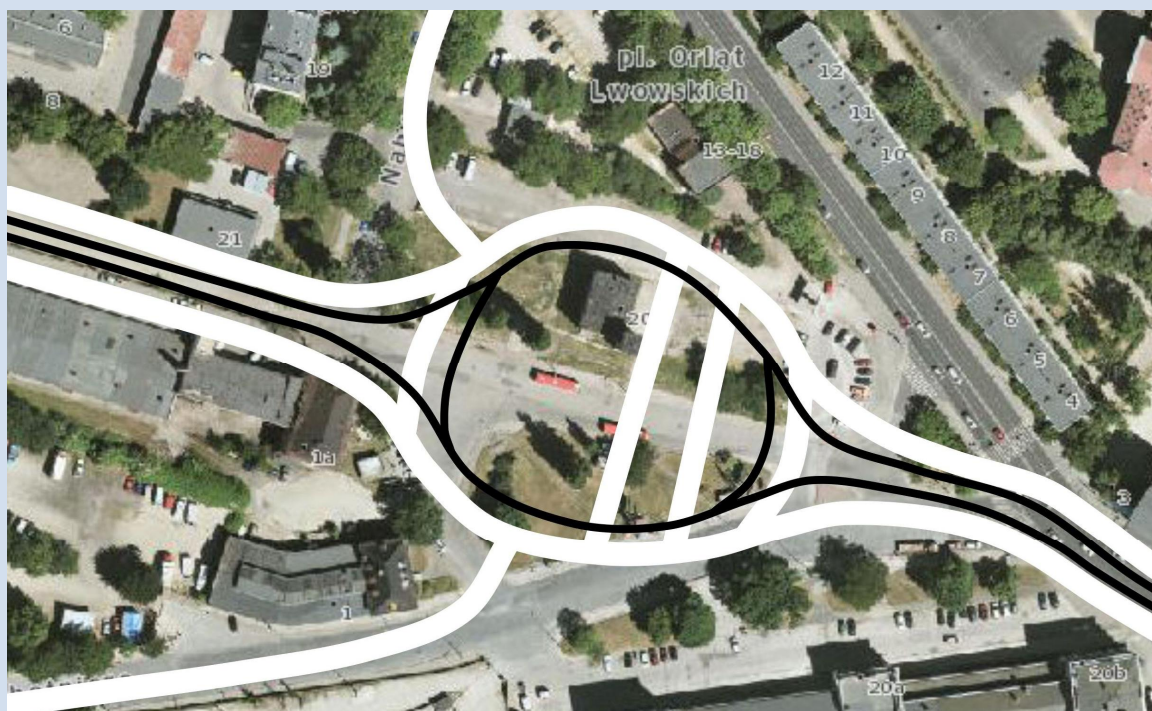
Poniżej przedstawiono uwagi, opinie, propozycje, które przekazano podczas trwania konsultacji społecznych. W sumie wniesiono **66**. Prezentowane są w kolejności zgłoszenia. Opinie powtarzające się nie były powielane.

Lp.	Uwaga
1	Połączyć propozycję A i B organizacji komunikacji po zbudowaniu nowej trasy i zrobić 3 linie tramwajowe.
2	Każda przesiadka jest utrudnieniem, szczególnie dla starszych, a więc planować tak, aby autobusy dojeżdżały jak najdalej. Z drugiej strony był sprzeciw: nie można każdej linii wydłużać w nieskończoność.
3	Muchobór Wielki – powiększył się trzykrotnie pod względem liczby mieszkańców, Nowy Dwór zaś się już nie rozwija. Tramwaj nie powinien na Nowy Dwór, ale na Muchobór Wielki. Niepotrzebnie zmieniono decyzję.
4	Tramwaj z Nowego Dworu powinien dojeżdżać do Dworca Głównego.
5	Mieszkańców Muchoboru Wielkiego można jeszcze nauczyć korzystać z tramwaju, w przeciwieństwie do Nowego Dworu.
6	Podczas realizacji inwestycji wyznaczyć tymczasowy pas busowy na ul. Strzegomskiej w jedną i drugą stronę, aby podtrzymać istniejący priorytet autobusu i aby nie stał w korku.
7	Priorytet dla tramwaju powinien być na wszystkich skrzyżowaniach, lepszy niż obecnie, rzeczywisty, bez zbędnych opóźnień (tramwaj wjeżdża płynnie na skrzyżowanie, nie musi zaś hamować).
8	Wykonać prawoskręt w ul. Estońskiej.
9	Wykonać lewoskręt w ul. Gubińską.
10	Wykonać lewoskręt w ul. Rogowską – wydzielenie w pasie zieleni.
11	Zbudować parking „Parkuj i jedź” przy Gądowiance połączony z autobusem jadącym w kierunku Grabiszyna.
12	Musi być przystanek przy ul. Śrubowej.
13	„Parkuj i jedź” przy Rogowskiej na pewno jest potrzebny. Dziś już funkcjonuje na dziko.
14	Powinny być jakieś rozwiązania dla jadących samochodem ze Smolca, Krzeptowa, Muchoboru.
15	Wzdłuż nowej trasy powinna być zaplanowana zieleń – dobrze zakomponowana, podnosząca walory tej przestrzeni.
16	„Parkuj i jedź” przy Rogowskiej oraz Strzegomskiej (w miejscu planowanej wcześniej pętli) bardzo potrzebny ze względu na mieszkańców Muchoborów Wielkiego i Małego.
17	Uwzględnić w sposób maksymalny ochronę istniejącej zieleni, szczególnie w okolicach

	ul. Śrubowej, również poprzez słupkowanie.
18	Tabor powinien być nowy. Nowe tramwaje powinny być w 100% niskopodłogowe, aby uzyskać efekt „wow”.
19	Torowisko powinno być wysokiej jakości, w maksymalny sposób wyciszone.
20	<p>Pętla przy Rogowskiej powinna umożliwiać przesiadkę drzwi w drzwi np. jak w Gdańsku, z możliwością przesiadki z autobusu na tramwaj i odwrotnie na jednym peronie.</p> <p>Rozwiązanie powinno umożliwiać też przejazd autobusów nie kończących trasy na pętli.</p> 
21	Powinien również powstać pas busowy od ul. Rogowskiej do Mińskiej.
22	Zmiany w istniejących liniach: tramwaj 107 do Tyrmanda; 132 do Awicenny; nowa linia 108 – pętla od ul. Gagarina (przy Lidlu), potem wzdłuż Mińskiej; 106 – zwiększyć częstotliwość; 109/609 – powinien kończyć na Nowym Dworze, ale żeby objeżdżał osiedle.
23	Porównać inwestycję tramwaju na ul. Rogowskiej z tramwajem na Muchobór Wielki – pod względem kosztów oraz dostępności w promieniu 500 m.
24	Zaplanować powiązanie trasy ze stacją kolejową Wrocław Muchobór.
25	Wiaty przystankowe powinny być szersze, w sposób maksymalny dochodzić do linii podłużnej pojazdu.
26	Spróbować zaplanować na przystankach lokalne tablice osiedlowe z ogłoszeniami – analogowe lub elektroniczne, zgodnie z rekomendacją z Analizy Funkcjonalnej Osiedli.
27	Zaplanować maksymalną możliwą wysokość peronów, aby była zbliżona do wysokości platformy pojazdu.
28	Na ul. Strzegomskiej przystanki powinny być poszerzone – obecne są niewygodne przy przesiadaniu.
29	Wykonać dodatkowe przejście dla pieszych z przystanku w kierunku centrum przy CH

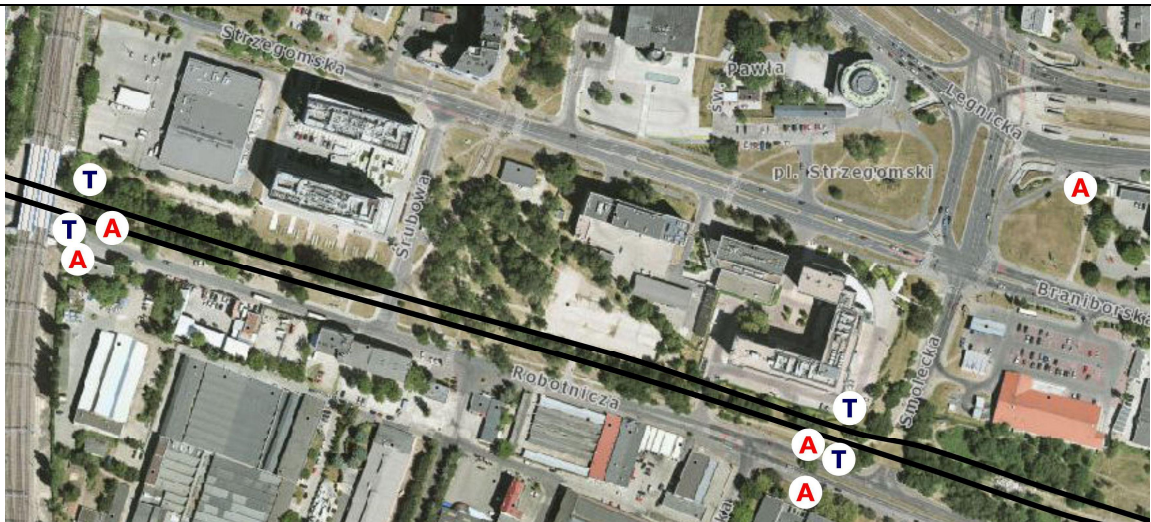
	Victor. W tej chwili funkcjonuje to na dziko.
30	Zaprojektować na trasie, np. w ciągu ul. Strzegomskiej bocznice dla uszkodzonego pojazdu, aby w trakcie oczekiwania na służby nie blokował on trasy.
31	Zadbać o promocję projektu, ale niekonwencjonalną – np. plac zabaw z motywem tramwaju, np. jak w Elblągu.
32	Inwestycja ta będzie stanowić krok milowy we wrocławskiej komunikacji zbiorowej. Dlatego należy dołożyć wszelkich starań, aby „tramwaj pierwszego dnia zasuwał szybciej niż samochód”.
33	Rozważyć wykonanie zadaszeń całych peronów przystankowych (obecne przystanki Rogowska, Nowy Dwór, Nowodworska).
34	Rozważyć zdublowanie tablicy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (DIP), ponadto rozważyć wymiany tablic DIP na inne, większe, być może tablice LED.
35	Rozważyć montaż tablic DIP na każdym przystanku nowej trasy tramwajowej.
36	Rozważyć montaż tablic DIP na przystanku Parkuj i jedź (Rogowska i Estakada Gądowianka).
37	Rozważyć skierowanie linii 109/609 do węzła FAT (przejazd przez przystanek tramwajowy kier. pl. Legionów).
38	Rozważyć skierowanie linii 107 do węzła Kwiska.
39	Rozważyć montaż monitoringu (odcinek Dworzec Świebodzki – Centrum Zarządzania Kryzysowego) w miejscach gdzie zakorkowana jezdnia będzie przebiegała w bliskiej odległości z torowiskiem celem eliminacji jazdy pojazdów osobowych po pasie dla tramwajów i autobusów.
40	Skomunikować stację kolejową Wrocław Muchobór z przystankiem linii tramwajowej. Konieczność wybudowania traktu pieszego o jak najkrótszym przebiegu.
41	Możliwość przyszłego skomunikowania stacji Wrocław Gądów z linią tramwajową.
42	Skomunikowanie Wrocławskiego Parku Przemysłowego z linią tramwajową – potrzeba wybudowania publicznego traktu pieszego.
43	Wyznaczyć przystanek tramwajowy przy ul. Sukielickiej dla skomunikowania części osiedla Kuźniki oraz Parku Tysiąclecia.
44	Na czas budowy zapewnić wydzieloną trasę autobusową na ul. Strzegomskiej pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Rogowską a ul. Nowodworską oraz infrastrukturę rowerową umożliwiającą bezpieczny przejazd pomiędzy osiedlem Nowy Dwór a centrum miasta.
45	Okolice Dworca Świebodzkiego – tu zaczynać ma się przyszła Trasa Strzegomska (na tym etapie planowana jest wyłącznie budowa TAT). Proszę rozważyć budowę wokół

pozostałości Dworca Marchijskiego coś na kształt pętli i dla tramwajów (na wszelki wypadek) i dla autobusów (np. 107 czy 109) w postaci placu – węzła komunikacyjnego na wzór warszawskiej pętli Okęcie. Wieża dawnego dworca wraz z proponowaną repliką tej drugiej stanowiłyby dobrą dominantę na tym obszarze.



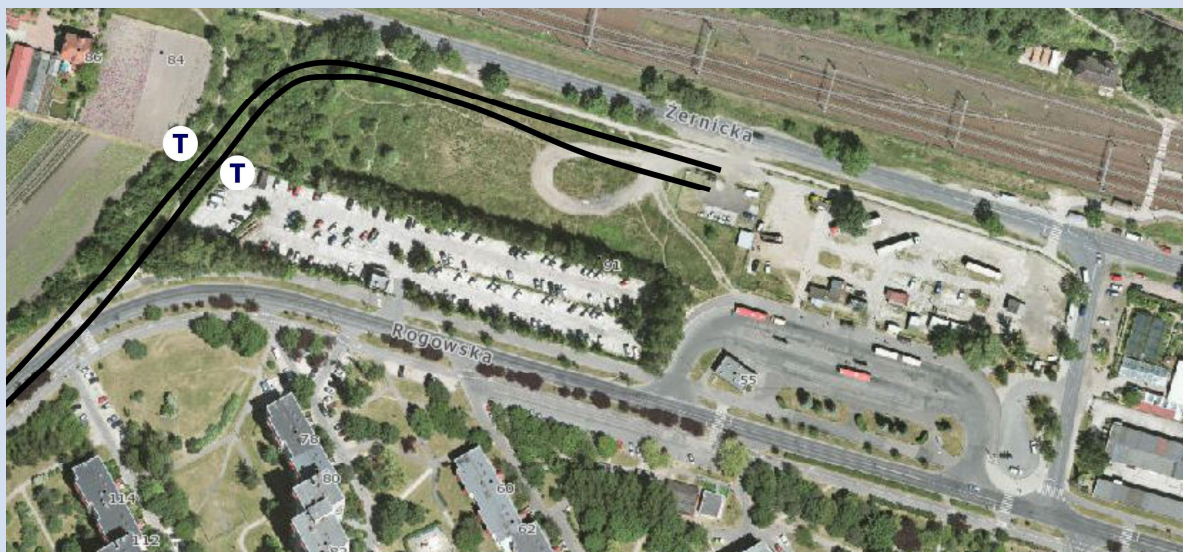
46

Na odcinku Smolecka – Robotnicza przesunąć dotychczasowe przystanki w lokalizacje, które sprawdziłyby się przy budowie Trasy Strzegomskiej. Pierwszy z nich powinien znaleźć się na ul. Robotniczej przy wiadukcie kolejowym (budowa wygodnego dojścia do stacji Wrocław-Mikołajów), drugi natomiast na wysokości ul. Smoleckiej (w przypadku autobusów umiejscowienie za skrzyżowaniem uzupełniło by te z pl. Strzegomskiego); w przypadku 132 i 142 zmierzających w stronę centrum byłyby to następująco: Robotnicza - stacja kolejowa, pl. Strzegomski, Młodych Techników; w przypadku ruchu w drugą stronę Młodych Techników, Smolecka, Robotnicza – stacja kolejowa.



W celu usprawnienia obsługi komunikacyjnej os. Kuźniki (przy ul. Żernickiej) wybudować łącznik tramwajowy (najlepiej także drogowy) za parkingiem przy ul. Rogowskiej (teren przeznaczony pod drogę wg MPZP), zlokalizowanie w tamtym miejscu przystanku (zwanego roboczo Rogowska – łącznik) oraz doprowadzenie tramwajów do pętli wzdłuż ul. Żernickiej (mieszkańcy bloków przy Rogowskiej i Zemskiej na tym odcinku na pewno odetchną z ulgą). Jednocześnie zapewne przyczyni się to do uspokojenia ruchu zarówno na ul. Rogowskiej, jak i w mniejszym stopniu Żernickiej.

47

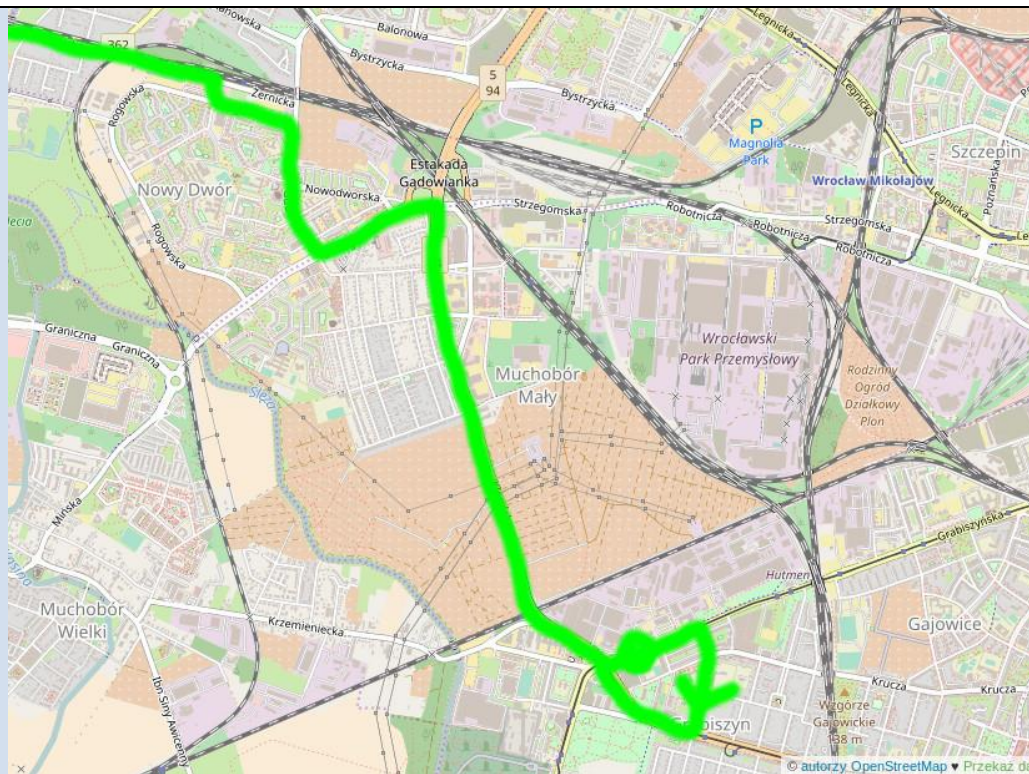


Pętla Nowy Dwór powinna zostać całkowicie wybudowana od nowa z uwzględnieniem autobusów, tramwajów i postoju taxi. Należy również zapewnić komunikację z liniami kursującymi ul. Żernicką.

48

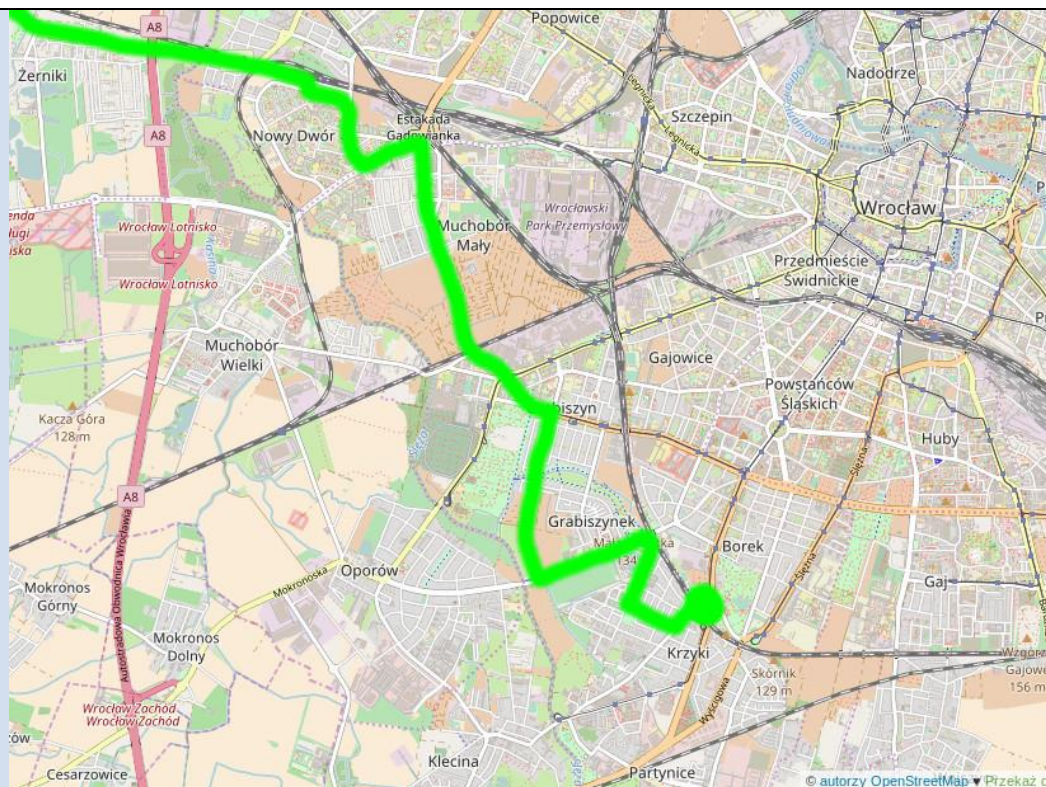
49

Propozycja zmiany tras linii 109/609
Proponowana nowa trasa:



JARNOŁTÓW / SAMOTWÓR > Jerzmanowska > Żernicka > Rogowska > Chociebuska > Gubińska > Strzegomska > Muchoborska > Duńska > Klecińska > Grabiszyńska > FAT > FAT > Grabiszyńska > Aleja Pracy > Hallera > Klecińska > Strzegomska > Gubińska > Chociebuska > Rogowska > Żernicka > Jerzmanowska > JARNOŁTÓW / SAMOTWÓR
Powyższa trasa pozwoli na usprawnienie dojazdu do rejonu ul. Klecińskiej, w szczególności do Wrocławskiego Parku Technologicznego oraz stacji kolejowej Wrocław Muchobór. Ponadto nowa trasa pozwoli na polepszenie oferty przewozowej na często użytkowanym odcinku FAT - Nowy Dwór.

Zaprezentowana powyżej trasa linii 109/609 obowiązywałaby do czasu przedłużenia ul. Odkrywców do ul. Racławickiej. Wówczas nowa trasa prezentowałaby się następująco:



JARNOŁTÓW / SAMOTWÓR > Jerzmanowska > Żernicka > Rogowska > Chociebuska > Gubińska > Strzegomska > Muchoborska > Duńska > Klecińska > Hallera > Odkrywców > Raławicka > Skarbowców > Sowia > Krzycka > KRZYKI
 KRZYKI > Krzycka > Sowia > Skarbowców > Raławicka > Odkrywców > Hallera > Klecińska > Strzegomska > Gubińska > Chociebuska > Rogowska > Żernicka > Jerzmanowska > JARNOŁTÓW / SAMOTWÓR

Wówczas możliwe byłoby skrócenie trasy linii 125 do przystanku "Raławicka (pętla)". Linia 125 uzyskuje duże opóźnienia na swojej trasie, co niekorzystnie wpływa na ofertę w rejonie ulic Raławickiej i Skarbowców. Nowa trasa linii 109/609 pozwoli też na obsłużenie ul. Odkrywców, która dziś jest pozbawiona komunikacji miejskiej.

50 Propozycja zmiany tras linii 126 i 134 z Nowego Dworu w kierunku FAT-u w celu dalszego usprawnienia połączenia ze stacją Wrocław Muchobór:
 KOZANÓW/NOWY DWÓR (PĘTLA) > ... > Strzegomska > Muchoborska > Duńska > Klecińska > ... > RAŁAWICKA (PĘTLA)/TARNOGAJ/KSIĘŻE WIELKIE

51 Zwiększyć częstotliwości autobusów z nowej pętli tramwajowej do osiedli Jerzmanowo-Jarnołów-Strachowice-Osiniec. Wziąć pod uwagę możliwość zmiany/dodania nowej trasy z nowej pętli poprzez rondo Pileckiego, ul. Graniczną do osiedli. Innym kierunkiem, który należałoby wziąć pod uwagę jako trasy komunikacyjnej jest linia 117 do Leśnicy, która mogłaby być przedłużona do pętli przy cmentarzu.

52 Jak będzie wyglądała pętla przesiadkowa? Gdzie będzie pętla wysiadkowa? W jaki sposób osoby, które chcą podróżować dalej do Żernik, będą musiały przechodzić? Gdzie będzie

	można wysiąść z tramwaju? Gdzie będą przystanki dla wsiadających? Trzeba będzie przejść przez jezdnię, przez ruchliwą ul. Żernicką? Czy nie ma możliwości zrobienia przystanku drzwi w drzwi?
53	Tramwaj na ul. Rogowskiej spowoduje natężenie hałasu, który jest wystarczająco duży od pociągów, samochodów osobowych, ciężarowych i komunikacji miejskiej MPK. Pierwotna wersja linii tramwajowej miała podążać w kierunku Muchoboru Wielkiego. Zaprojektować linię tramwajową tak, żeby pominąć ul. Rogowską.
54	Zapewnić łączność od pętli do przystanku Kuźniki w momencie gdy tramwaj ma zastąpić linię 149.
55	Dlaczego inwestycja linii tramwajowej na Nowy Dwór nie konsultowano na wcześniejszym etapie? Konsultacje dotyczące przystanków to sprawa drugorzędna. Trasa powinna biec ul. Strzegomską a nie ul. Rogowską.
56	Czy o tej inwestycji zostały powiadomione władze spółdzielni, ponieważ spółdzielnia w tym momencie jest stroną i powinna mieć możliwość i prawo odniesienia się do tego i przekonsultowania ewentualnie z tysiącami swoich członków. Nie mieliśmy żadnej możliwości wyrażenia swojej woli, swojej opinii. Nie miał możliwości wyrażenia swojej opinii zarząd spółdzielni i rada nadzorcza. Dopiero na spotkaniu usłyszałam, że mamy konsultować tylko i wyłącznie ustawienie i rozstawienie przystanków. Do tej pory nie wyraziliśmy swojej woli co do samego przebiegu linii tramwajowej. Uczestnikom konsultacji powinno wręczać się tzw. karty konsultacyjne, gdzie mogliby złożyć swoje wnioski, uwagi spostrzeżenia i wtedy to zmuszałoby magistrat czy odpowiednią komórkę magistratu do przeanalizowania tego i udzielenia nam konkretnej odpowiedzi. Pierwotnie linia tramwajowa miała kończyć się na ogródkach działkowych przy ul. Strzegomskiej i wtedy w perspektywie miała pójść aż do Muchoboru. Proszę Państwa to jest kompletny absurd, my tu przeżyliśmy 30 parę lat, od błota do chwili obecnej, powstają wokół osiedla, Wrocław się rozrasta. Żerniki, Muchobór nie mają w ogóle żadnej komunikacji, ja już nie mówię o naszych dzieciach, które musiały stąd wyjść i zamieszkały np. w Smolcu, nie mają komunikacji a nas się na siłę uszczęśliwia dziesiątkami milionów inwestycji bez naszej wiedzy bez konsultacji ze spółdzielnią jako bezpośrednio zainteresowanym i ja uważam, że to nie może być, że to jest decyzja ostateczna, ona musi jednak zależeć od naszej woli i opinii. Ja bym chciała i oczekiwała, żebyście Państwo przedstawili nam jakie były przeprowadzone w tym kierunku badania, bo z całą pewnością muszą być przeprowadzone badania typu przemieszczania się ludności. Profil naszego społeczeństwa na Nowy Dworzec zmienił się przez te 30 lat, pojawiło się bardzo dużo osób, które w zasadzie z Nowego Dworu bardzo rzadko wypuszczają się gdzieś dalej, ze względu na to, że generalnie osiedle się zestarzało, ale my mamy swoje dzieci, swoje wnuki właśnie na Żernikach, na Smolcu i nie mamy tam żadnej komunikacji ani nasze dzieci, wnuki, żeby przyjechać tutaj do domu kultury, na zajęcia dodatkowe. Są tam zamknięte. Tamtym ludziom tam jest potrzebna komunikacja, nie nam. Jeżeli już popełnił magistrat błąd robiąc ruch okrężny, który w zasadzie blokuje dalsze możliwości to nie jest nasza wina. Proszę to zlikwidować i puścić

	tramwaj dalej. To jest potrzeba.
57	Zapewnić komunikację mieszkańcom ul. Rogowskiej podczas remontu związanego z budową torowiska.
58	Rozważyć transport siecią kolejową, która jest najszybszą drogą dostania się do centrum Wrocławia. Przykład: Trójmiasto, Górny Śląsk. Dlaczego we Wrocławiu nie można sobie z tym poradzić chociaż po Niemczech dostaliśmy praktycznie integralną sieć S-Bahnów. Wystarczy tylko połączyć niektóre odcinki i Wrocław ma połączenie kolejowe takie, jak np. Hamburg, Berlin.
59	Wybudowanie nowej linii tramwajowej przez ul. Rogowską to niegospodarność naruszająca dyscyplinę publiczną, gdyż osiedle jest skomunikowane z centrum. Zamiana drzew i ścieżki rowerowej na hałas wiąże się z brakiem komfortu życia mieszkańców mieszkających wzdłuż ul. Rogowskiej. Jakie dacie nam możliwości życia bez hałasu?
60	Pętla jest obecnie nierozbudowywana, gdyż 05.05.2017r. Gmina Wrocław sprzedała działkę nr 14/73, która znajduje się na pętli (tam gdzie jest ul. Żernicka). Dlaczego sprzedano działkę za 3 mln 290 tys. zł. w tym momencie, kiedy planuje się tam inwestycję?
61	Zapewnić wygłuszenie torowiska w sposób wykluczający nadmierny hałas.
62	Rozważyć połączenie tramwajowe z Nowego Dworu do Smolca.
63	Rozważyć pierwszeństwo tramwaju z ulicy Strzegomskiej w Rogowską (i odwrotnie) tak, aby samochody stojące na czerwonym świetle równie sprawnie opuszczały skrzyżowanie.
64	Przy ulicy Strzegomskiej powinny być ekrany akustyczne.
65	Jakie organizacje społeczne konsultowały ten projekt, wnioskowały o przedłużenie tramwaju aż przez ul. Rogowską do stacji kolejowej i jakie one mają związek z Nowym Dworem?
66	Rola przystanku kolejowego jest demonizowana, czy były prowadzone analizy ile osób z niego korzysta obecnie, żeby się przesiadać na tramwaj i ew. ile będzie się przesiadać w przyszłości?

5 | ODNIESIENIE SIĘ DO UWAG, OPINII, PROPOZYCJI

Propozycja tramwaju na Muchobór, zamiast na Nowy Dwór. Czy nie byłby on tańszy i miałby większą dostępność?

Linia tramwajowa na Muchobór to przedsięwzięcie, które według szacunków będzie kosztować dwa razy drożej, niż trasa wzdłuż ul. Rogowskiej. Głównym powodem wzrostu kosztu jest pokonanie linii kolejowej. Według aktualnych wyliczeń proponowany tramwaj na Muchobór miałby następującą dostępność: do 300m – 2148 osób, do 500m – 3604 osoby. Analogicznie trasa wzdłuż ul. Rogowskiej – do 300m – 5714 osób, do 500m – 9846 osób (to są liczby mieszkańców bez tych, którzy będą obsłużeni od Strzegomskiej, więc ta liczba to osoby zyskujące tylko dzięki wydłużeniu wzdłuż Rogowskiej).

Jakie będzie rozwiązanie w okolicach Dworca Świebodzkiego? Propozycja rozwiązania go w formie rozbudowanej pętli (patrz tabela, pkt 45).

Zaproponowane rozwiązanie rozbudowanej pętli autobusowo-tramwajowej wychodzi poza zakres projektowanej linii. Rozwiązanie w sąsiedztwie Dworca Świebodzkiego uwzględnia potrzeby tramwajowo-autobusowe, w zakresie przesiadek i wygodnych dojazdów pieszych oraz jednocześnie docelowe zagospodarowanie całego placu w obrębie dworca. Przewiduje się nową zabudowę w obrębie placu, dlatego też rozwiązania komunikacyjne muszą wpisać się w cały układ urbanistyczny miejsca.

Propozycje nowych rozwiązań drogowych na ul. Strzegomskiej: prawoskręt w ul. Estońską, lewoskręt w ul. Gubińską oraz Rogowską, przejście dla pieszych z przystanków Nowy Dwór w stronę CH Victor.

W ramach inwestycji nowej linii nie przewiduje się przebudowy jezdni. W projekcie nie ma przejścia w tej lokalizacji, jednakże było to analizowane. Gdyby je planować musiałyby prowadzić przez obie jezdnie i torowisko, gdyż przystanki tramwajowe usytuowane są dla obu kierunków po tej samej stronie (takie rozwiązanie mamy na ulicy Grabiszyńskiej przy pl. Srebrnym). Wówczas przejście dla pieszych przez jezdnię północną znajdowało by się w miejscu, gdzie są już dwa dodatkowe pasy ruchu przed skrzyżowaniem, co miałoby wpływ na gorsze funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej. Ponadto brak jest miejsca na azyl pomiędzy torowiskiem a jezdnią północną.

W projekcie pętli przy Rogowskiej przede wszystkim powinno uwzględnić się: wygodne przejścia piesze łączące przystanki, także kolejowy, biletomat (z możliwością doładowania Urbancard) oraz parking dla samochodów, a także rowerów. Propozycje konkretnych rozwiązań pętli (patrz tabela, pkt 20, 47, 48, 52, 60).

Trasa tramwajowa zakończy swój bieg w miejscu obecnej pętli autobusowej pomiędzy ulicami Rogowską i Żernicką. W ramach inwestycji wyposażenie pętli tramwajowej obejmować będzie przystanki tramwajowe (osobny peron tramwajowy dla wysiadających oraz dwa podwójne perony tramwajowe dla wsiadających) oraz autobusowe, parking samochodowy oraz rowerowy wraz z systemem wygodnych, bezpośrednich dojeżdżeń (chodniki) ułatwiających przesiadkę. Aby stworzyć atrakcyjny węzeł przesiadkowy przystanki tramwajowe i autobusowe będą ze sobą zintegrowane, a system dojeżdżeń zapewni dogodnie przesiadki również z sąsiadującą stacją kolejową. Ponadto zaplanowano parking typu „Parkuj i Jedź”, „Zaparkuj rower i Jedź” oraz dla taksówek. Pętla wyposażona będzie w biletomaty oraz tablice DIP wg koncepcji.

Działka przy ul. Żernickiej (nr 14/73) nie powinna być sprzedana.

Nieruchomość przy ul. Żernickiej (działka nr 14/73, AM-2, obręb Nowy Dwór o powierzchni 6227 m²), po rozstrzygnięciu w dniu 5 maja 2017 r. publicznego przetargu nieograniczonego, została sprzedana w dniu 25 maja 2017 r. W przetargu tym uczestniczyło kilku oferentów, a uzyskana cena sprzedaży jest w pełni satysfakcjonująca, bowiem niemal dwukrotnie przewyższyła cenę wywoławczą. W trakcie procedury przygotowania nieruchomości do sprzedaży przeprowadzono analizę ustaleń obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie ulic: Rogowskiej i Żernickiej we Wrocławiu (uchwała Nr XIII/249/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 9 lipca 2015 r.). Analiza ta dokonana została także w kontekście planowanej budowy linii tramwajowej na Nowy Dwór. Na jej podstawie wykonany został podział działki nr 14/24, a w jego wyniku powstały m.in. działka nr 14/73 (o powierzchni 6227 m²) jako oferta sprzedaży z przeznaczeniem pod usługi, działka nr 14/74 (o powierzchni 5848 m²) przeznaczona na zaspokojenie potrzeb parkingowych okolicznych mieszkańców oraz działka nr 14/76 (o powierzchni 4027 m²) dla zabezpieczenia dodatkowych potrzeb przy realizacji planowanej linii tramwajowej. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się grunty komunalne, których sprzedaży Miasto nie planuje – tj. działka nr 6/17 (o powierzchni 6993 m²) oraz działka nr 8/22 (o powierzchni 6466 m²).

Propozycje parkingu „Parkuj i Jedź” przy Gądowiance, Rogowskiej oraz Strzegomskiej (patrz tabela, pkt 11, 13, 16).

System parkingów Parkuj i Jedź (P+R) kompleksowo planowany jest w polityce mobilności – elemencie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Według zapisów studium parkingi P+R ustala się na dwóch poziomach wyboru będących odpowiedzią na różne potrzeby i zachowania komunikacyjne użytkownika:

a) parkingi aglomeracyjne – najbardziej zewnętrzne, usytuowane w miejsko-aglomeracyjnej strefie dostępności, przeznaczone dla osób, które zdecydują się zostawić samochód, jak najszybciej, aby nie jechać nim w głąb miasta; oferta tych parkingów skierowana jest głównie do klientów spoza miasta, nie będących entuzjastami poruszania się samochodem w miejskim zgiełku po nieznanym terenie;

b) parkingi miejskie – usytuowane przy ważnych ulicach wprowadzających do śródmieścia, sytuowane w pośredniej i śródmiejskiej strefie dostępności dla tych, którzy chcą lub muszą dojechać autem np. do węzła, który dysponuje bardziej atrakcyjną dla nich ofertą transportu publicznego.

Stąd przy Gądowiance nie przewiduje się parkingu P+R, przy Rogowskiej oraz przy Strzegomskiej zaś planuje się P+R w ramach węzła przesiadkowego.

Pomiędzy pl. Orłąt Lwowskich a skrzyżowaniem Strzegomska/Rogowska przystanki przede wszystkim powinny być usytuowane w miejscach, które już dziś lub w przyszłości będą generowały duży ruch, w miejscach dotychczasowych przystanków autobusowych oraz być łatwo dostępne dla pieszych.

Zaprojektowano następujące przystanki: 1 „Nabycińska” – w rejonie istniejących przystanków Dw Świebodzki, 2 „Smolecka” – w rejonie ul. Smoleckiej (nowy), 3 „Śrubowa” – w rejonie istniejących przystanków Śrubowa, 4 „Fabryczna pętla” – w rejonie istniejącej pętli tramwajowej, 5 „Wrocławski Park Biznesu” – w rejonie Parku Biznesu, przystanku Strzegomska 56, 6 „Babimojska” – w rejonie ul. Babimojskiej, przystanku Wyższa Szkoła Bankowa, 7 „Centrum Zarządzania Kryzysowego” – w rejonie istniejącego przystanku, 8 „Nowodworska” – w rejonie istniejącego przystanku, 9 „Nowy Dwór (Gubińska)” – w rejonie istniejącego przystanku, 10 „Rogowska” – w rejonie istniejącego przystanku.

W większości są to istniejące przystanki autobusowe, kilka nowych wyznaczono przy generatorach ruchu. Przystanki będą miały zapewnione wygodne dojścia piesze. Ponadto wzdłuż całej trasy planowana jest ścieżka rowerowa oraz chodnik, które skomunikują trasę z istniejącymi ciągami.

Na zwiększenie liczby pasażerów korzystających z przystanków w okolicy skrzyżowania Rogowskiej i Strzegomskiej może wpłynąć przede wszystkim: stworzenie ułatwień dla pasażerów, którzy z autobusu jadącego z innych osiedli będą chcieli przesiąść się na tramwaj, jak najkrótsze cykle świateł dla samochodów, aby tramwaj i autobus miał pierwszeństwo oraz ułatwienia dla kierowców, którzy z samochodów będą się chcieli przesiąść do tramwaju.

Projektowane przystanki będą zapewniały komfort pasażerów przesiadających się z autobusu do tramwaju i odwrotnie – np. wspólny przystanek tramwajowo-autobusowy, zielona fala dla ruchu pieszego. Organizacja ruchu (cykle świateł) będzie uwzględniała priorytet dla komunikacji zbiorowej, który jednakże nie spowoduje znacznego pogorszenia ruchu kołowego. Kierowcy jadący z innych osiedli, chcący przesiąść się z samochodu do komunikacji zbiorowej będą mogli skorzystać z parkingu typu „Parkuj i Jedź” wyznaczonym przy projektowanej pętli przy ul. Rogowskiej. Teren przy skrzyżowaniu Rogowskiej ze Strzegomską, na którym planowana była wcześniej pętla, zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Rozwoju Przestrzennego

utrzymany będzie jako rezerwa trenowana na potrzeby parkingu Parkuj i Jedź jednakże do uruchomienia po 2020 roku.

Na ul. Rogowskiej przystanki przede wszystkim powinny być usytuowane w pobliżu głównych dojazdów i dróg wyjazdowych z osiedla oraz pokrywać się z obecnymi przystankami autobusowymi.

Przystanki przy ul. Rogowskiej wyznaczono w oparciu o sugestie zebrane podczas konsultacji, w tym zgłoszonych podczas spotkania przez władze Spółdzielni Mieszkaniowej Nowy Dwór, uwzględniając główne dojeżdżenia z osiedla oraz drogi dojazdowe. Częściowo pokrywają się one także z istniejącymi przystankami autobusowymi (Zemska, Nowy Dwór pętla). W szczególności udało się jeden z przystanków usytuować na wysokości dojeżdżenia do Parku Tysiąclecia (ul. Sukielicka).

Propozycja przystanków przy ul. Śrubowej (pkt 12), Sukielickiej (pkt 43) oraz Smoleckiej i przy wiadukcie kolejowym na ul. Robotniczej (pkt 46).

Zaprojektowano następujące przystanki: „Smolecka” – w rejonie ul. Smoleckiej (nowy), „Śrubowa” – w rejonie istniejących przystanków Śrubowa oraz Sukielicka – na ul. Rogowskiej.

Propozycje szczegółowych rozwiązań dla przystanków (szersze wiaty, wysokość zrównana z pojazdem, poszerzone przy Strzegomskiej, zadane w całości, nowe tablice DIP podwójne na każdym przystanku; pkt 25, 26, 27, 28, 33, 34, 35).

Przystanki wyposażone będą w oparciu o Katalog Mebli Miejskich. Przystanki przy ul. Strzegomskiej w miarę możliwości będą poszerzone. Tablice DIP w obowiązującym aktualnie standardzie są w zakresie niniejszej inwestycji.

Powiązanie nowej trasy ze stacjami kolejowymi Wrocław Muchobór oraz Gądów (pkt 24, 40–42, 58).

Stacja Wrocław Muchobór nie jest bezpośrednio powiązana z linią. Stacja Wrocław Gądów obsługuje obecnie transport towarowy. Ponadto kwestie ewentualnych powiązań wychodzą poza zakres inwestycji nowej trasy autobusowo-tramwajowej. Jediną stacją związaną z nią jest Wrocław Nowy Dwór, który będzie skomunikowany pieszo z planowaną pętlą przy Rogowskiej.

Nowa trasa powinna być obsługiwana tylko przez nowy tabor, w 100% niskopodłogowy.

Inwestycja budowy nowej trasy nie wiąże się bezpośrednio z zakupem nowego taboru. Jego wymiana jest odrębnym zadaniem, dlatego nie jest możliwe wyposażenie linii w całkowicie nowy tabor. Do obsługi linii tramwajowych kursujących na Nowy Dwór będą również kierowane tramwaje niskopodłogowe, ale nie można wykluczyć obsługi kursów taborem wysokopodłogowym. Wraz z zakupem kolejnych nowych niskopodłogowych tramwajów, będą

również one kierowane na Nowy Dwór, a tramwaje wysokopodłogowe będą wycofywane z ruchu.

Powinno się zapewnić wygłuszenie torowiska w sposób wykluczający nadmierny hałas.

Zakłada się konstrukcję torowiska z matami antywibracyjnymi. Ostatecznie dokumentacja techniczna wskaże stosowne rozwiązania.

Inwestycja nie powinna wiązać się z likwidacją zieleni, szczególnie istniejącej wzdłuż ulicy Rogowskiej. Powinna powstać jednakże dodatkowa zieleń.

W ramach inwestycji tej skali niezbędne jest uporządkowanie terenu, który objęty jest inwestycją, szczególnie dotychczas nieużytkowanego. Wykonano w tym celu niezbędną inwentaryzację zieleni, w ramach której dokonano oceny jej stanu, a w konsekwencji niezbędne wycinki, przede wszystkim o charakterze sanitarnym – drzewa suche, obumarłe, samosiejki. Ponadto w indywidualnych przypadkach niezbędne są wycinki drzew, w miejsce których musi powstać niezbędna infrastruktura – np. perony przystanków czy przejścia dla pieszych. Na obecnym etapie opracowywania koncepcji, wzdłuż ul. Rogowskiej do wycięcia wytypowano 21 drzew. Zostaną one jednakże zrekompensowane nowymi nasadzeniami w obrębie inwestycji lub poza nią, na terenie miasta. Ostateczna liczba nie będzie większa od wspomnianej, ale dokonana będzie analiza szczegółowa, która może spowodować rezygnację z części utraty drzew.

Na czas budowy powinno się wydzielić trasę autobusową na ul. Strzegomskiej pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Rogowską a ul. Nowodworską oraz infrastrukturę rowerową umożliwiającą bezpieczny przejazd pomiędzy osiedlem Nowy Dwór a centrum miasta.

Aby zapewnić nie gorsze niż obecnie połączenie komunikacji publicznej osiedla z centrum miasta w trakcie budowy trasy autobusowo-tramwajowej, niezbędne będzie wprowadzenie rozwiązań nadających priorytet komunikacji zbiorowej. Również komunikację pieszą i rowerową planuje się zapewnić w standardzie zbliżonym do obecnego, zapewniając ciągłość korytarzy komunikacyjnych oraz dostęp do nieruchomości. Należy jednak wziąć pod uwagę możliwość czasowych utrudnień wynikających z technologii prowadzonych robót. Trzeba jednocześnie pamiętać, że przygotowanie organizacji ruchu tymczasowego leży po stronie Wykonawcy robót budowlanych, który jeszcze nie został wyłoniony.

Powinno się zapewnić komunikację mieszkańcom ul. Rogowskiej podczas remontu związanego z budową torowiska.

Podstawową zasadą przy wdrażaniu tymczasowej organizacji ruchu podczas prowadzenia robót budowlanych jest zapewnienie połączenia komunikacyjnego wszystkich nieruchomości w obszarze inwestycji. Koniecznym jest zapewnienie ciągłej, nieprzerwanej komunikacji pieszej, w tym dojeżdż do posesji, lokali, usług oraz dojazdu dla służb ratowniczych i porządkowych.

W miarę możliwości technicznych dąży się do zachowania istniejących dróg i miejsc postojowych. W przypadku konieczności wyłączenia z użytkowania istniejącej infrastruktury, jak tylko jest to możliwe, wykonywane są tymczasowe dojazdy i parkingi w lokalizacji możliwie blisko pierwotnej.

Konsultacje powinny być zorganizowane przed zaplanowaniem nowej trasy wzdłuż ul. Rogowskiej, a nie po podjęciu decyzji.

Nowa trasa konsultowana była w ramach dokumentów strategicznych miasta (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Planu Transportowego). O przedłużenie trasy do przystanku Nowy Dwór apelowały ruchy miejskie: Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia, Wrocławski Ruch Obywatelski i Akcja Miasto, które przekonywały, że to rozwiązanie spowoduje że mieszkańcy blokowiska będą mieli bliżej do tramwaju. Biorąc pod uwagę emocje, jakie budzi powstawanie nowych tras, kolejne planowane konsultujemy już na początkowym etapie – np. w 2017 r. rozpoczęliśmy dyskusję o tramwaju na Ołtaszyn.

Wybór wariantu zastąpienia istniejącej linii 149 autobusu nową linią tramwajową.

Uruchomienie nowej linii tramwajowej na trasie Nowy Dwór – ZOO, która zastąpi kursowanie obecnego autobusu linii 149, zapewni szybki dojazd mieszkańcom Osiedla Nowy Dwór, Muchobór Mały do ścisłego centrum miasta m.in. do pl. Dominikańskiego, a także w rejon Hali Stulecia i Ogrodu Zoologicznego. Wybór wariantu jednoznacznie wskazuje na fakt, że mieszkańcy wybierają tramwaj zamiast autobusu z uwagi na komfortowy i sprawny przejazd po wydzielonych torowiskach w kierunku jednego z najważniejszych celów podróży, jakim jest centrum miasta. Oczywiście dwie linie tramwajowe obsługujące Nowy Dwór nadal będą wspierane komunikacją autobusową zapewniającą połączenie w kierunku północnej części miasta, a także Dworca Głównego PKP.

Propozycja połączenia opcji A i B organizacji dla komunikacji tramwajowej wskazanej w pytaniu 5. ankiety.

W pierwszym etapie uruchomienia linii tramwajowych założono kursowanie dwóch linii tramwajowych do Nowego Dworu z uwagi na konieczność obsługi komunikacyjnej sąsiednich osiedli przez komunikację autobusową. Bez rozbudowy obecnego układu torowego w centrum miasta, nie jest wskazane uruchomienie kolejnych linii tramwajowych na tym ciągu. Takie rozwiązanie zostanie wdrożone w kolejnym etapie rozbudowy torowisk tramwajowych.

Powinno się planować jak najmniej przesiadek, gdyż są one utrudnieniem, szczególnie dla osób starszych.

Uruchomienie komunikacji tramwajowej w naturalny sposób wiąże się z reorganizacją tras linii autobusowych, których głównym celem jest obsługa komunikacyjna obszarów nie objętych możliwością obsługi przez linie tramwajowe. Linie autobusowe przede wszystkim pełnią rolę linii

dowozowych do komunikacji tramwajowej. Tramwaj na Nowy Dwór zastąpi jedynie autobus linii 149 oraz częściowo autobusy linii 107, 109 i 609 na odcinku pomiędzy Nowym Dworem a Dworcem Świebodzkim. Dla pasażerów podróżujących autobusami do Nowego Dworu, zostanie umożliwiona przesiadka na tym samym przystanku do tramwaju, którym będzie można dojechać do ścisłego centrum miasta, Ronda Reagana, a także na Wielką Wyspę, do której obecnie nie dojeżdża bezpośrednio żadna linia autobusowa z omawianego obszaru budowy nowego torowiska tramwajowego. Pasażerowie dzięki tej zmianie szybciej osiągną cel podróży podróżując tramwajem po wydzielonym torowisku.

Tramwaj z Nowego Dworu powinien dojeżdżać do Dworca Głównego.

Połączenie takie będzie nadal zapewnione przez obecnie kursujące autobusy linii 106 i 148. Przepustowość torowisk tramwajowych w rejonie Dworca Głównego PKP wyklucza możliwość skierowanie w ten obszar kolejnej linii tramwajowej. Dlatego połączenie to będzie realizowane przez ww. linie autobusowe, a także przez pociągi Kolei Dolnośląskich odjeżdżających z przystanku kolejowego "Wrocław Nowy Dwór", którymi można od kilku lat podróżować na podstawie biletów okresowych, nie stosując żadnych dopłat.

Zmiany w istniejących liniach autobusowych: 106, 107, 108, 132, 609 (pkt 22).

Skierowanie autobusów linii 107 przez ulicę Tyrmanda wymaga likwidacji miejsc parkingowych wzdłuż tej ulicy co nie jest akceptowalne przez mieszkańców w tym rejonie. Przedłużenie linii 132 do ulicy Awicenny planowane jest do wdrożenia w 2018 roku. Skierowanie linii autobusowej na ulicę Gagarina nie jest możliwe z uwagi na brak odpowiednich parametrów tej ulicy, które zapewnią bezpieczny przejazd autobusów komunikacji zbiorowej, a autobusy linii 109 i 609 będą dowoziły pasażerów do komunikacji tramwajowej na Nowym Dworze umożliwiając przesiadkę na tym samym przystanku.

Rozważyć skierowanie linii 109/609 do węzła FAT.

Podczas konsultacji przekazano informację, że wraz z uruchomieniem linii tramwajowej na Nowy Dwór planowane jest skierowanie tych linii do FAT-u przez ulicę Klecińską.

Rozważyć skierowanie linii 107 do węzła Kwiska.

Takie połączenie obecnie już zapewniają autobusy linii 119 i 319. Dlatego nie planuje się skierowanie linii 107 do węzła przesiadkowego "Kwiska". Autobusy linii 107 będą dowoziły pasażerów do komunikacji tramwajowej umożliwiając przesiadkę na tym samym przystanku.

Propozycja zmiany trasy linii 126 i 134 (pkt 50).

Skierowanie linii 126 i 134 dłuższą trasą przejazdu przez ulicę Muchoborską nie jest planowane, ponieważ wydłuży czas przejazdu. Taka zmiana zaś nie jest akceptowana przez pasażerów ww. linii autobusowych.

Zwiększyć częstotliwość autobusów z nowej pętli do osiedli Jerzmanowo-Jarnołów-Strachowice-Osiniec.

Temat zmiany obsługi komunikacyjnej Osieńca, Strachowic i Żernik jest analizowany, ale nie jest on przedmiotem zmian związanych z budową trasy tramwajowej na Nowy Dwór.

Ponadto część poruszonych tutaj wątków zostało omówionych w odpowiedzi na petycję złożoną w dn. 31 maja 2017 r. (zob.: bip.um.wroc.pl/petycja/27207/petycja-w-sprawie-transportu-zbiorowego-na-osiedlu-muchobor-wielki-oraz-projektowanej-trasy-tramwajowej-na-osiedle-nowy-dwor).

6 | O INWESTYCJI

Inwestycja trasy autobusowo-tramwajowej jest w trakcie przygotowywania. Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. są w trakcie kończenia dokumentacji projektowej dla trasy autobusowo-tramwajowej na Nowy Dwór. Najpóźniej w drugim kwartale br. planowane jest rozpisanie przetargu na wykonanie inwestycji, która według harmonogramu powinna zakończyć się w 2020 roku.

Organizator konsultacji

Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Dyrektor: Bartłomiej Świerczewski

Koordynator konsultacji

Patrycja Przybylska

Wsparcie merytoryczne

Biuro Zrównoważonej Mobilności

Dyrektor: Monika Kozłowska-Święconek

Zastępca Dyrektora: Błażej Trzciniowicz

Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

Kierownik Projektu: Sławomir Kanik

Współpraca

Agencja Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej S.A.

Opracowanie raportu

Krzysztof Ziental

Współpraca: Sławomir Kanik (WI) | Monika Kozłowska-Święconek (BZM)
Michał Malickiewicz (BPS) | Elwira Nowak (WIM) | Patrycja Przybylska (BPS)
Anna Rygała (BZM) | Marta Szczepańska (BZM) | Adam Więcek (WTR)

Wrocław | marzec 2018



**WROCŁAW
ROZMAWIA**