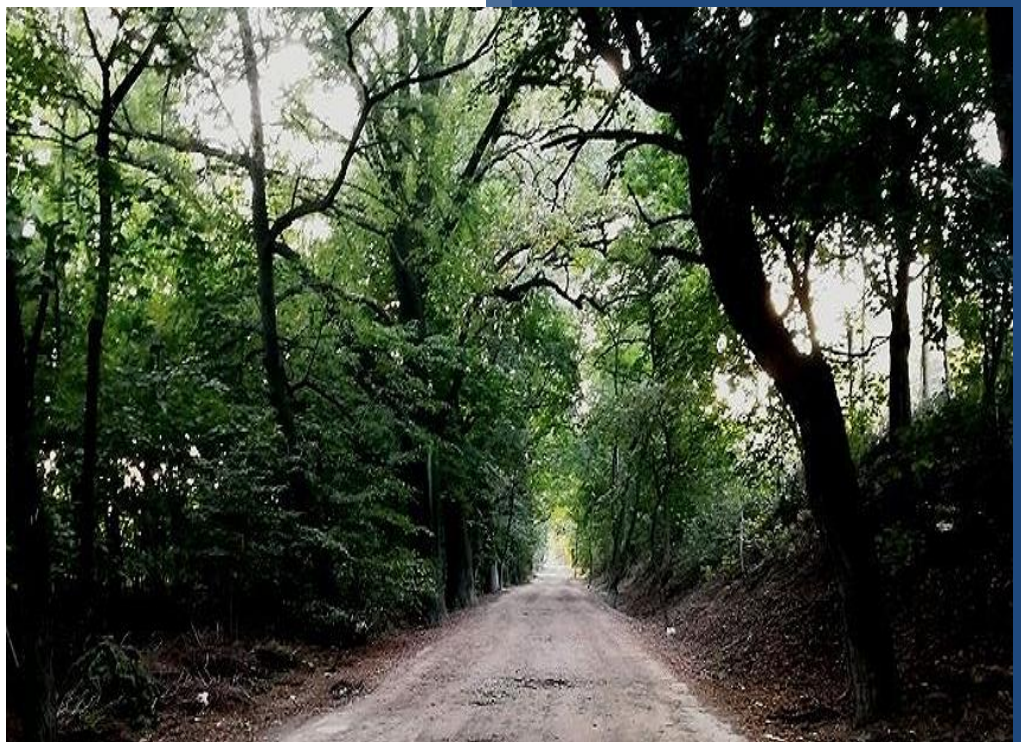


RAPORT

Promenada Krzycka

Konsultacje koncepcji projektowej pieszo-rowerowej
alei wzdłuż obwodnicy kolejowej Wrocławia



**WROCŁAW
ROZMAWIA**

SPIS TREŚCI

1. O KONSULTACJACH	3
2. ZGŁOSZONE OPINIE WRAZ Z ODPOWIEDZIAMI	6
2.1. Opinie ogólne	24
2.2. Opinie dla odcinków A-B ul. Grabiszyńska – ul. Raławicka	30
2.3. Opinie dla odcinków C-D ul. Raławicka – ul. Ślężna	35
2.4. Opinie dla odcinków E-G ul. Ślężna – ul. Gazowa	38
2.5. Opinie dotyczące osiedla Brochów.....	42
3. PODSUMOWANIE	44
3.1. Odpowiedzi na opinie ogólne, dotyczące całego projektu	44
3.1.1. Propozycje działań podnoszących bioróżnorodność	44
3.1.2. Propozycje działań z zakresu małej retencji.....	45
3.1.3. Minimalizowanie kolizji ciągów komunikacyjnych z drzewami	46
3.1.4. Uzasadnienie wprowadzania nawierzchni asfaltowej	47
3.1.5. Realizacje nawierzchni szutrowych	48
3.1.6. Ciągłość i przejezdność Promenady Krzyckiej	49
3.1.7. Oświetlenie Promenady Krzyckiej	49
3.1.8. Bezpieczeństwo na Promenadzie Krzyckiej.....	50
3.1.9. Małe kółka na Promenadzie Krzyckiej	51
3.1.10. Drogi dojazdowe w ciągu Promenady Krzyckiej.....	51
3.1.11. Zagospodarowanie punktów widokowych.....	51
3.1.12. Katalog jednolitych rozwiązań małej architektury	52
3.1.13. Kontynuacja Promenady Krzyckiej w kierunku Zachodnim	52
3.1.14. Kontynuacja Promenady Krzyckiej w kierunku Parku Wschodniego.....	52
3.1.15. Kontynuacja Promenady Krzyckiej w kierunku Brochowa	52
3.2. Odpowiedzi dla odcinków A i B ul. Grabiszyńska – ul. Raławicka.....	53
3.2.1. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku B2	53
3.2.2. Włączenie do Promenady terenów nielegalnie wygradzonych na odcinku B2	53
3.2.3. Dwa warianty rozwiązania komunikacji na odcinkach B3 i B4.....	53
3.3. Odpowiedzi dla odcinków C i D ul. Raławicka – ul. Ślężna.....	54
3.3.1. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2	54
3.3.2. Planowane działania na ul. Waligórskiego	54
3.4. Odpowiedzi dla odcinków E, F i G ul. Ślężna – ul. Gazowa.....	54
3.4.1. Planowane przekroczenie przez ul. Borowską	54
3.4.2. Planowane przekroczenie przez ul. Buforową	54

1. O KONSULTACJACH

Promenada Krzycka to nazwa liczącej ok. 7,5 km trasy spacerowej (dawna Trasa Richtera), biegnącej wzdłuż nasypu kolejowego towarowej obwodnicy Wrocławia – od ulicy Grabiszyńskiej do okolic ulicy Gazowej na Tarnogaju. Rozbudowany węzeł kolejowy (a taki posiada Wrocław) pozwala nie tylko na rozwój kolei aglomeracyjnej, ale tworzy korytarze przestrzenne dla organizowania długich i wygodnych alei, z których spacerowicze i rowerzyści mogą korzystać bezpiecznie oraz w otoczeniu zieleni. Zadaniem niniejszych konsultacji (dwa etapy) było opracowanie i uzgodnienie razem z mieszkańcami koncepcji takiego szlaku. Dokumentacja projektowa pt. „Koncepcja programowo-przestrzenna zagospodarowania obszarów w ramach projektu Promenady Krzyckiej” realizowana jest od połowy 2018 r. przez interdyscyplinarny zespół projektowy w koordynacji z Biurem Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia.

TERMIN KONSULTACJI

- Etap 1: 25 września – 21 października 2018
- Etap 2: 27 lutego – 31 marca 2019

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Koncepcja projektowa Promenady Krzyckiej – dokument opracowywany na zlecenie Urzędu Miejskiego Wrocławia.

ZAKRES KONSULTACJI

Etap 1: Poinformowanie oraz rozpoznanie potrzeb i oczekiwań użytkowników

W pierwszej kolejności zostanie przedstawiony obszar opracowania oraz walorów historycznych i przyrodniczych Promenady Krzyckiej. Urzędnicy i projektanci przedstawią wybrane aspekty związane z kształtowaniem tego obszaru i będą przyjmowali sugestie mieszkańców.

Etap 2: Opiniowanie projektu koncepcji

Prezentacja wstępnej koncepcji Promenady Krzyckiej oraz konsultacja proponowanych elementów zagospodarowania:

- Prowadzenie szlaków
- Standard tras pieszych i rowerowych (szerokości, nawierzchnia, oświetlenie)
- Otaczająca zielen
- Miejsca wypoczynku
- Miejsca aktywności (place zabaw, siłownie, itp.)
- Przekroczenia arterii drogowych
- Oznakowanie, elementy stanowiące o spójności trasy
- Odniesienie do historycznego Traktu Hugo Richtera
- Propozycje etapowania inwestycji

CEL KONSULTACJI

Stworzenie koncepcji trasy alejowej odpowiadającej potrzebom użytkowników i możliwej do realizacji w bliskiej perspektywie czasowej.

EFEKT KONSULTACJI

Raport z konsultacji, skorygowana koncepcja Promenady Krzyckiej.

ADRESACI KONSULTACJI

Mieszkańcy i mieszkanki Wrocławia, w szczególności osiedli leżących wzdłuż Promenady Krzyckiej.

FORMY I HARMONOGRAM KONSULTACJI

Etap 1

SPACERY INFORMACYJNO-KONSULTACYJNE | 2–4.10.2018, g. 15.30.

FORMULARZ OPINII | 25.09–21.10.2018.

Etap 2

SPOTKANIE KONSULTACYJNE | 13 marca 2019, g. 17.00 | ODA Firlej, ul. Grabiszyńska 56 – szczegóły

FORMULARZ OPINII | 27.02–31.03.2019

FORMA KONSULTACJI	LICZBA UCZESTNIKÓW
ETAP 1	
SPACERY INFORMACYJNO-KONSULTACYJNE	13
FORMULARZ OPINII	56
ETAP 2	
SPOTKANIE KONSULTACYJNE	43
FORMULARZ OPINII (WRAZ Z POCZTĄ ELEKTRONICZNĄ)	91
SUMA	203

PROMOCJA KONSULTACJI

- ✓ Dedykowana strona WWW poświęcona konsultacjom:
https://www.wroclaw.pl/rozmawia/promenada_krzycka_konsultacje oraz strona miasta:
wroclaw.pl (aktualności).
- ✓ **Media lokalne**
- ✓ **Portale społecznościowe** – strona na Facebooku Wrocław Rozmawia i Zielony Wrocław.
- ✓ **Poczta elektroniczna** – informacja o konsultacjach przesłana do Rad Osiedli.
- ✓ **Plakaty** – rozwieszone na tablicach osiedlowych.

Materiały przygotowane na konsultacje społeczne przez projektantów:

- **Opracowanie pt. „Krajobraz Promenady Krzyckiej we Wrocławiu Historia kształtowania terenów zieleni i ciągów spacerowych wzdłuż Towarowej Obwodnicy Wrocławia”**

- **Prezentacja nt. Koncepcji Promenady Krzyckiej**

- **Koncepcja programowo-przestrzenna zagospodarowania obszarów w ramach projektu Promenady Krzyckiej**

Rysunek 1. Obszar A – Odcinki A1, A2, A3, A4, A5 / Skala 1:1000

Rysunek 2. Obszar B – Odcinki B1, B2, B3, B4 / Skala 1:1000

Rysunek 3. Obszar C – Odcinki C1, C2 / Skala 1:1000

Rysunek 4. Obszar D – Odcinki D1, D2, D3, D4 / Skala 1:1000

Rysunek 5. Obszar E – Odcinki E1, E2, E3, E4 / Skala 1:1000

Rysunek 6. Obszar F – Odcinek F1 / Skala 1:1000

Rysunek 7. Obszar G – Odcinek G1, G2, G3 / Skala 1:1000

- **Schemat:** Etapy realizacji Promenady Krzyckiej

- **Schemat:** Podział Promenady Krzyckiej na obszary i odcinki

Opracowanie niniejsze w formie pliku PDF posiada interaktywne odnośniki do rozdziałów i formułowanych odpowiedzi. Poglądowy wykaz nagłówków dostępny jest w przeglądarce PDF jako „zakładki”. Funkcjonalność ta jest dostępna we wszystkich przeglądarkach plików .pdf, np. w programach: PDF-XChange Viewer skrót: ctrl+B lub Adobe Acrobat Reader DC skrót: ctrl+shift+F5. Interaktywne linki oznaczono w tekście podkreśleniem.

2. ZGŁOSZONE OPINIE WRAZ Z ODPOWIEDZIAMI

ETAP 1

Przedstawiona tabela uwzględnia uwagi, opinie, propozycje mieszkańców przekazane podczas pierwszego etapu konsultacji:

- SPACERY INFORMACYJNO-KONSULTACYJNE (2–4.10.2018, g. 15.30) – **13 osób, 46 uwag;**
- FORMULARZ OPINII (25.09–21.10.2018) – **56 zgłoszeń.**

Tabela ta stanowiła podstawę do przygotowania projektu, który był konsultowany w drugim etapie.

Lp.	OPINIA	ODPOWIEDŹ
SPACERY INFORMACYJNO-KONSULTACYJNE		
1	Zachować drzewa kosztem utrzymania pełnowymiarowej trasy spacerowej/ścieżki rowerowej.	Opinia zasadna Planowane jest zachowanie zastanego drzewostanu oraz minimalizowanie liczby drzew przeznaczonych do wycinki. Szerokości ścieżek pieszych i rowerowych wynikają z przepisów oraz zasad projektowych. W miejscach kolizji z drzewami istnieje możliwość zawężenia na krótkich odcinkach.
2	Usunąć płot przy WKS.	Opinia niezasadna Ogrodzenie obiektu jest niezbędne z przyczyn bezpieczeństwa i funkcjonalnych. W koncepcji zostanie przeanalizowane przesunięcie ogrodzenia.
3	Za duża ingerencja w obecny stan trasy nie zawsze będzie korzystna – poprzez oświetlenie, zmianę nawierzchni utracimy naturalny charakter ścieżki.	Opinia zasadna Utwardzenie nawierzchni dotyczy tylko części ciągów komunikacyjnych – w szczególności dedykowanych rowerzystom. Naturalny charakter promenady jest priorytetem w koncepcji – w sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych projektowane będą naturalne grupy roślin oraz systemy małej retencji.
4	Utrzymać dziki charakter ścieżki – obecnie jest to miejsce oddechu od ułożonej, „klombowej” zieleni centrum miasta.	Opinia zasadna Utwardzenie nawierzchni dotyczy tylko ciągów dedykowanych w szczególności rowerzystom. Ścieżki spacerowe mają charakter parkowy. Naturalny charakter promenady jest priorytetem w koncepcji – w sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych projektowane będą naturalne grupy roślin inspirowane zastanym siedliskiem.
5	Stworzyć przejście dla pieszych lub kładkę przez ul. Kruczą.	Opinia częściowo zasadna Zostanie zaproponowane nowe przejście dla pieszych i przejazd rowerowy.

6	Nie należy kosić Wzgórza Gajowickiego – należy dać się rozwinąć roślinności – skupinom krzewów i roślinności łąkowej. Obecne koszenie (za krótkie i za częste) nie daje tej możliwości. Na wzgórzu należy dosadzać gatunki już tam obecne, rodzime.	Opinia poza zakresem konsultacji Wniosek został przekazany do Zarządu Zieleni Miejskiej we Wrocławiu.
7	Należy rozwiązać naprowadzenie rowerzystów na drugą (wschodnią) stronę Wzgórza Gajowickiego.	Opinia zasadna Wzdłuż ulicy Kruczej dodatkowo zostanie zaproponowany łącznik rowerowy.
8	Należy zachować oraz dosadzić jaśminy rosnące przy platanach pod Wzgórzem Gajowickim.	Opinia zasadna Wniosek zostanie ujęty w koncepcji. Wniosek został przekazany do Zarządu Zieleni Miejskiej we Wrocławiu.
9	Oddzielenie szpalerem krzewów łaśliwej ul. Hallera.	Opinia poza zakresem konsultacji Wniosek został przekazany do Zarządu Zieleni Miejskiej we Wrocławiu. Wszystkie uwagi dotyczące Wzgórza Gajowickiego zostaną zweryfikowane względem wykonanego już projektu rewaloryzacji tego terenu.
10	Przy planowaniu łąk kwietnych należy wprowadzić również drzewa owocowe, morwy.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania. Zostaną zaprojektowane nasadzenia drzew użytkowych oraz takie, które stanowią pożytki dla ptaków (np. morwa biała, śliwy lub głogi).
11	Należy zadbać o nasadzenia krzewów o zmiennej kolorystyce w ciągu roku na polanie boreckiej.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania. Zostaną zaprojektowane nasadzenia krzewów, które stanowią pożytki dla ptaków (np. rokitnik, trzmieliny lub irgi).
12	Saperów – należy stworzyć strefę wejściową – akcent (drzewo, nasadzenia).	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania.
13	Na całej trasie należy wprowadzić ciekawe siedziska.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania.
14	Strefę wejściową przy Saperów należy projektować przedkładając walory kompozycyjne nad zachowanie miejsc parkingowych.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania.
15	Należy wyeksponować ceglane przepusty pod torami – zorganizować przy nich miejsca do odpoczynku z materiałów nawiązujących do tych na przepustach.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania.

16	Rozszerzyć projektowaną promenadę o teren pomiędzy ul. Saperów a Raclawicką (przy posesji ul. Modlińskiej 68–70) – zagospodarować teren krzewami, by stworzyć tam „słowiczy gaj”.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania.
17	Zachować łącznik pieszy z placu dębowego w ul. Sokolą.	Opinia zasadna Łącznik zostanie uwzględniony w projekcie.
18	Zastanowić się nad zasadnością utrzymania terenów sportowych (boiska do koszykówki i kortu tenisowego) na placach dębowym i lipowym, stworzenie w tym miejscu nieorganizowanego, naturalnego placu zabaw.	Opinia zasadna Utrzymanie funkcji sportowych w poszczególnych partiach promenady jest jednym z priorytetów projektu.
19	Połączyć Park Grabiszyński (przy Małej Sobótce) z promenadą – otwarcie ogrodzonej działki gminnej pomiędzy nimi.	Opinia zasadna W koncepcji przewidziano otwarcie i nowe zagospodarowanie tej działki.
20	Udostępnić aleje w ogródkach działkowych dla wszystkich.	Opinia zasadna, ale poza zakresem konsultacji.
21	Przy fragmencie prowadzącym wzdłuż Małej Sobótki nasadzić rośliny zimozielone.	Opinia niezasadna Nasadzenia drzew iglastych są charakterystyczne dla Górki Skarbowców jako komponowana „sceneria parkowa”, która ma na celu przywołanie krajobrazu Sudetów (podobny zabieg zastosowano w południowej partii Parku Południowego). Nasadzenia drzew iglastych w ciągu promenady nie jest możliwe z uwagi na: - historyczną obecność na tym odcinku drzew liściastych, - brak miejsca, - niską przydatność nasadzeń iglastych w pasach drogowych. W koncepcji zostanie rozpatrzone nasadzenie drzew liściastych charakterystycznych dla terenów górskich np. klon jawor.
22	Stronę wschodnią (odcinek od ul. Raclawickiej do ul. Grabiszyńskiej) projektować bardziej jako rowerostradę, stronę zachodnią zostawić na spacer – bardziej uspokojoną.	Opinia częściowo zasadna Głównym założeniem kształtowania promenady jest budowa ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach nasypu tak, aby uwzględnić obecne potrzeby komunikacyjne. Funkcja spacerowa zakładana jest jako dominująca po obu stronach. Na tym fragmencie po stronie wschodniej będzie ona łączona z ruchem rowerowym. Po stronie zachodniej częściowo jako ciągi pieszo-jezdne, zapewniające funkcje dojazdowe do przyległych obiektów.

23	Ograniczyć ruch samochodów po stronie zachodniej (odcinek od ul. Raławickiej do ul. Grabiszyńskiej) – zostawić dojazdy tylko do ogródków działkowych, nie dopuścić do utworzenia się w tym miejscu tranzytu samochodowego.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania. Zasada uniemożliwienia tranzytu ruchu samochodowego wzdłuż Promenady Krzyckiej dotyczy wszystkich odcinków szlaku. Dostęp dla ruchu kołowego jest ograniczony do minimum. Obejmuje wyłącznie funkcje dojazdowe do obiektów, które nie mają alternatywy komunikacyjnej.
24	Przy projektowaniu wszystkich rozwiązań na promenadzie należy pamiętać o retencji wód.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania.
25	Należy objąć ochroną szczególnie cenne drzewa na nasypie.	Opinia zasadna W ramach koncepcji zinwentaryzowano większe drzewa na terenie PKP. Są prowadzone rozmowy w celu zachowania wszystkich roślin na nasypie.
26	Ulica Waligórskiego – należy wprowadzić rozwiązania, które uspokoiłyby ruch na niej.	Opinia zasadna
27	Należy rozważyć nie wprowadzanie nawierzchni bitumicznej na wszystkich odcinkach.	Opinia częściowo zasadna Założeniem koncepcji promenady jest umożliwienie wzdłuż całej jej długości, przynajmniej po jednej stronie nawierzchni utwardzonej, która umożliwi korzystnie z niej również rowerzystom, rolkarzom, deskorolkarzom, osobom na wózkach. Jednakże ten rodzaj nawierzchni będzie w miarę możliwości ograniczany.
28	Wprowadzenie oświetlenia na odcinku Krzycka–Raławicka zwiększyłoby bezpieczeństwo, należałoby też otworzyć teren basenów przy tym odcinku tak, by były ogólnodostępne z promenady.	Opinia częściowo zasadna Oświetlenie będzie wprowadzane w minimalny sposób, a więc przynajmniej po jednej stronie nasypu kolejowego oraz szczególnie w strefach wejściowych.
29	Ze względu na duży hałas pociągów należy przemyśleć wprowadzenie ekranów akustycznych na nasypie.	Opinia niezasadna Wprowadzenie ekranów akustycznych wiązałoby się z wycinką drzew i krzewów na nasypie, które także pełnią funkcję izolacyjną.
30	Należy objąć ochroną szczególnie cenne drzewa na nasypie.	Opinia zasadna W ramach koncepcji zinwentaryzowano większe drzewa na terenie PKP. Są prowadzone rozmowy w celu zachowania wszystkich roślin na nasypie.
31	Należy odtworzyć i odnowić otwarte baseny przy MCS.	Opinia zasadna Koncepcja będzie przewidywała przywrócenie funkcji basenowej.

32	Należy pomyśleć o rozdzieleniu szybkiej trasy rowerowej, która byłaby prowadzona tylko po jednej ze stron promenady, od traktu pieszego i spacerowego, który byłby wtedy spokojniejszy.	Opinia częściowo zasadna Głównym założeniem kształtowania promenady jest budowa ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach nasypu, łącząc potrzeby komunikacyjne oraz dostępność terenów rekreacyjnych. Sztwyne przyjęcie podziału stron na komunikacyjną (rowerową) i rekreacyjną (spacerową) utrudniłoby dostęp dużej części użytkowników – np. dla mieszkańców ul. Saperów założenie, że strona wschodnia ma być „rowerostradą” oznaczałoby oddalenie ciągu spacerowego o co najmniej 300 m.
33	Należy zabezpieczyć teren promenady przed parkowaniem przy drogach do warsztatów samochodowych.	Opinia zasadna
34	Należy zabezpieczyć teren przed przejazdem samochodów z ulic wlotowych (Rapackiego, Tuwima...).	Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania.
35	Na odcinku równoległym do ul. Korfantego – zachować jak najbardziej naturalny teren, zachować florę i faunę obecną.	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie.
36	Asfalt po tej stronie promenady (południowa od ul. Racławickiej do ul. Grota-Roweckiego) zbyt ingerowałby w obecną zieleń – trasę asfaltową dla rowerów stworzyć po północnej stronie promenady, a po południowej stronie utworzyć bardziej spacerową, spokojną trasę.	Opinia częściowo zasadna Głównym założeniem kształtowania PK jest budowa ciągów pieszych i rowerowych po obu stronach nasypu, tak aby uwzględnić obecne potrzeby komunikacyjne. Patrz też odniesienie do uwagi nr 32.
37	Trasę rowerową po stronie południowej można poprowadzić przez równoległą ulicę Korfantego.	Opinia niezasadna Rozwiązanie w tym kształcie jest niezgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.
38	Nie wzmagać ruchu rowerowego w miejscach, gdzie promenada jest zapleczem zabudowy mieszkaniowej.	Opinia niezasadna Rozwiązanie w tym kształcie jest niezgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.
39	Stworzyć przejście przez ulicę Wyścigową.	Opinia zasadna W koncepcji zostaną przedstawione propozycje rozwiązania problemu przekraczania wszystkich ulicy przecinających promenadę.
40	Stworzyć przejście i przejazd rowerowy przy pętli tramwajowej Krzyki.	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie.
41	Zachować naturalny charakter zieleni w tym miejscu, ograniczyć ruch tranzytowy samochodów oraz rowerów.	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie.

42	Ważne jest stworzenie reprezentacyjnej strefy wejściowej na promenadę przy pętli na ul. Ślężnej.	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie.
43	Zaprojektować przekroczenie jezdni przez ulicę Borowską.	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie.
44	Barierę od nasypu kolejowego można stworzyć za pomocą dyskretnej siatki lub dosadzania krzewów – dzika róża, kolcowój, śliwa tarnina, lilak, które byłyby jednocześnie schronieniem dla ptaków (słowików) oraz przeciwdziałałyby rozsiewaniu się klonów.	Opinia częściowo zasadna W koncepcji zostaną zaproponowane nasadzenia drzew i krzewów pomiędzy promenadą a nasypem kolejowym.
45	Postuluje się zachowanie i ochronę pojedynczych cennych drzew rosnących na nasypie i wzdłuż promenady.	Opinia zasadna W ramach koncepcji zinwentaryzowano większe drzewa na terenie PKP. Są prowadzone rozmowy w celu zachowania wszystkich roślin na nasypie.
46	Zachować roślinność zastaną i rosnącą obecnie na Wzgórzu Gajowym, przy dodaniu funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej – krzewy są bardzo cennym elementem przyrody w mieście.	Opinia zasadna
FORMULARZ OPINII		
1	Odcinek II (ul. Wyścigowa-Wzgórze Gajowe): 1. Za ul. Sudecką, przy pętli tramwajowej rozciąga się teren zadrzewiony, który obecnie nie pełni żadnej konkretnej funkcji, a historycznie jest częścią Parku Południowego. Warto utworzyć tu funkcję ozdobnej i przyjaznej strefy wejścia. Przy torach znajdują się odrosty korzeniowe skrzydłorzecha kaukaskiego (w pobliżu jego powalonego pnia) – należałoby je zachować dla odtworzenia drzewa.	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie.
	2. Starodrzew (w tym wypadku drzewa powyżej ok. 40–50 lat) jest ważny i powinien zostać zachowany. Drzewa pełnią ważne funkcje w ekosystemie (wiązaną glebę korzeniami – zapobieganie erozji, korzystny wpływ na retencję wody, tworzenie habitatu dla grzybów, porostów, ptaków, nietoperzy). Wiążą trwale duże ilości dwutlenku węgla i wydzielają tlen. Zwiększają wilgotność powietrza i obniżają temperaturę otoczenia, co jest korzystne dla innych roślin i dla całego miasta. Liście drzew przechwytyują zanieczyszczenia pyłowe i gazowe, a korzenie oczyszczają wody opadowe (fitoremediacja). Zwarty drzewostan obniża siłę wiatru i zapobiega nawiewaniu śniegu na torowisko.	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie.

3. Krzewy są ważne i powinno się je dosadzać. Pełnią podobne funkcje w ochronie klimatu i gleby jak drzewa. Ponadto stanowią miejsce zakładania gniazd i żerowania związanych wyłącznie z tą warstwą zwierząt, głównie chronionych gatunków ptaków. Nie stanowią zagrożenia dla transportu kolejowego, a ich obecność zmniejsza koszty pielęgnacji nasypu (koszenie, usuwanie siewek drzew).	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie.
4. Drzewa i krzewy rosnące w układzie liniowym tworzą korytarz ekologiczny, przecinający miasto i umożliwiające migracje zwierząt. 5. Zabezpieczenie torowiska powinno polegać na obsadzeniu niezadrzewionych przestrzeni docelowo gęstymi krzewami (śliwa tarnina, róża dzika, róża wielokwiatowa i inne gatunki, głóg, kolcowój pospolity, trzmielina zwyczajna), niskimi drzewami (np. owocowymi), oraz posadzenie pod drzewami krzewów znoszących suszę i zacienienie (lilaki, suchodrzewy, tawuła Billarda i ożankolistna). Wśród krzewów można zastosować przegrodę z siatki panelowej. 6. Zawłaszczenie przestrzeni. Część osiedli ogrodziło swoje tereny wchodząc w dawną drogę. Nie ma miejsca na ciąg pieszo-rowerowy, może należałoby zawalczyć o ten teren? 7. Przyległe tereny zieleni osiedlowej i nowe parki należy zagospodarowywać, włączając w nie istniejącą zielenie – nie tylko drzewa, ale i krzewy. Dotyczy to np. pozostałości ogródków działkowych.	Dot. pkt. 4. Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględnione zaproponowane rozwiązanie. Dot. pkt. 5. Opinia zasadna W koncepcji zostaną uwzględnione zaproponowane rozwiązania. Dot. pkt. 6. Opinia zasadna W koncepcji zostaną wskazane miejsca, które należy włączyć do promenady. Nielegalne wygrodzienia są zjawiskiem marginalnym. Tam, gdzie nie jest możliwe zachowanie ciągłości szlaku pieszo-rowerowego uwzględniona będzie ingerencja w tereny innych właścicieli. Warto podkreślić, że nieregularny charakter dostępności terenu i przez to problem z utrzymaniem ciągłości, miejscowe zwężenia i poszerzenia były specyficzne dla tej trasy również w pierwszej połowie XX w. (Hugo Richter Weg). Dot. pkt. 7. Opinia zasadna

8. Wzgórze Gajowe jest terenem trudnym do zagospodarowania zielenią (gleba szkieletowa lub antropogeniczna, przewyższenie, strome skarpy). Jednocześnie jest ważnym punktem na trakcie Promenady Krzyckiej i w zieleni osiedlowej. Należy chronić zbiorowiska roślinne, które utworzyły się spontanicznie – zagajniki głogów, róż, robinii i białodrzewów. Tworzą one krajobraz antropogenicznego zbiorowiska, jakich we Wrocławiu już prawie nie ma, a przez dziesiątki powojennych lat porastało gruzowiska. Drzewa i krzewy wyrosłe na ubogim gruncie są niewysokie, mają ładnie wykształcone korony i świetnie sobie radzą w nieprzyjaznym siedlisku. Przy tym są domem i źródłem pokarmu dla wielu zwierząt. Nie można tego zepsuć banalnym zagospodarowaniem!	Opinia zasadna
Odcinek I – Od pl. Srebrnego do ul. Racławickiej: Punkty 2, 3, 4, 5 można powtórzyć na całej promenadzie. Dodatkowo: 1. Szpaler grabowy ciągnący się na wysokości stadionu Śląska – warto uzupełniać nowymi nasadzeniami.	Opinia zasadna Szpaler grabowy zostanie uzupełniony nowymi nasadzeniami.
2. Górka Pafawag (Wzgórze Gajowickie) nie należy wprowadzić do Promenady, ale skoro leży w pobliżu warto nieco zmienić jej charakter. Obecnie zbocza są koszone zbyt często i zbyt nisko. Cały teren mógłby bardziej przypominać górską łąkę niż klepisko. Już teraz rośnie tam wiele roślin zielnych: jasnota biała, mydlnica lekarska, chaber łukowy, ostrożeń łukowy i inne. Stąd wniosek, by same skarpy kosić znacznie rzadziej i w miarę możliwości dosadzić byliny kwitnące suchych siedlisk (np. astry, chaber driakiewnik, wiązówka pospolita, dziurawiec, szalwia łąkowa).	Opinia zasadna W koncepcji zostanie uwzględniona taka możliwość. Dodatkowo Opinia ta została przekazana do ZZM.
3. Podobny wniosek dotyczy trawnika znajdującego się z tyłu Centrum Handlowego Borek. Wnioskujemy o utworzenie w tym miejscu łąki kwietnej z pojedynczymi kępami krzewów i ewentualnie drzew owocowych. Ten projekt mógłby być zrealizowany siłami społecznymi z aktywnym udziałem Społecznej Rady Parku Grabiszyńskiego.	Opinia zasadna W tym miejscu zostanie zaprojektowana łąka kwietowa.
4. Teren przy samej ul. Racławickiej jest koszony zbyt często i podczas koszenia regularnie są niszczone samosiewy topoli białej. W tym miejscu warto dosadzić krzewy, stanowiące barierę dla spalin i hałasu. Ulica Racławicka jest coraz częściej zakorkowana.	Opinia zasadna W tym miejscu zostanie zaprojektowana kompozycja różnogatunkowych krzewów.
5. Na odcinku między ul. Saperów i ul. Sokółą znajduje się wnęka, obecnie pełna śmieci, którą warto zagospodarować poprzez dosadzenie kwitnących krzewów – jak lilaki, żylistki i jaśminowce oraz zaprojektowanie tam siedzisk.	Opinia zasadna W tym miejscu zostanie zaprojektowana kompozycja różnogatunkowych krzewów z miejscami do siedzenia.
6. Na odcinku pomiędzy ul. Sokółą i ul. Racławicką wnioskujemy o dosadzenie geofitów. Już teraz znajdują się tam duże stanowiska ziarnopłonu wiosennego i warto uzupełnić to miejsce o dodatkowe gatunki, na przykład: zawilce gajowe, zawilce żółte, miodunkę łąkową, kokorycz pustą, złoć żółtą, przebiśniegi. Ten projekt mógłby być zrealizowany siłami społecznymi z aktywnym udziałem Społecznej Rady Parku Grabiszyńskiego.	Opinia zasadna Zostaną zaproponowane alternatywne formy utrzymania terenu w nawiązaniu do proponowanych rozwiązań.
7. Wnioskujemy o dosadzenie jaśminowców pomiędzy platanami (pomiędzy Górką Pafawag i ul. Hallera). Obecnie znajdują się przy torowisku i tu wymagają uzupełnienia, ale mogłyby się znaleźć również po drugiej stronie przy siatce oddzielającej od krytego kortu.	Opinia zasadna

	8. Ścieżka prowadząca do ul. Sokolej mogłaby kierować do znajdującego się w pobliżu placu Mordechaja Anielewicz i skweru ze stawem, który się tam znajduje.	Opinia zasadna
2	Jako mieszkańcy domów przyległych do nasypu kolejowego przy ul. Korfanteo chcielibyśmy zachowania tej enklawy zieleni, zwierząt i jak najmniejszej w nią ingerencji – bez asfaltu i nocnego, sztucznego oświetlenia z nocnymi libacjami (na końcu ścieżki jest sklep monopolowy 24h). Potrzebne są tutaj natomiast ekrany akustyczne wytłumiające łoskot pędzących pociągów.	Opinia niezasadna Potrzeba oświetlenia tego fragmentu była zgłaszana przez mieszkańców, a oświetlenie tego ciągu jest projektowane. Jest to najdogodniejsza droga komunikująca osiedla zabudowy wielorodzinnej przy ul. Rymarskiej, Tapicerskiej, Raclawickiej, Blacharskiej, Rusznikarskiej i Giserskiej. Egzekucja prawa w zakresie naruszania ciszy nocnej, czy spożywania alkoholu w miejscach publicznych jest zadaniem Policji i Straży Miejskiej. Zagrożenie takimi wykroczeniami nie jest uzasadnieniem dla rezygnacji z poprawy dostępności komunikacji miejskiej dla tysięcy mieszkańców.
3	Chcę, aby była wygodną trasą, ale wciąż pełną zieleni i roślinności. Dobrze by było jakby trasa była oświetlona i aby nie była błotnista po deszczu.	Opinia zasadna
4	Dobra nawierzchnia, spore oświetlenie, monitoring.	Opinia zasadna
5	Przed wszystkim zachowana ciągłość trasy rowerowej, a nie przerywane co chwilę odcinki. Dobre oznakowanie nie wykluczające się wzajemnie. Tak, by jazda rowerem była przyjemnością. Pieszy ma chwilę na zastanowienie, zatrzymanie się na chwilę nie stanowi, aż takiego problemu, a przerywana jazda rowerem jest po prostu irytująca.	Opinia zasadna
6	Promenada Krzycka na odcinku od ul. Saperów do ulicy Sokolej znajduje się na miejskich działkach: Grabiszyn, AR_44, 28 oraz Grabiszyn, AR_44, 2/2 część terenu tych miejskich działek nielegalnie zajmują mieszkańcy budynków mieszczących się przy ul. Modlińskiej, nielegalnie grodząc i uniemożliwiając korzystanie z miejskiego terenu innym mieszkańcom. Przy okazji planowania zmian, temat należy wyjaśnić, a teren uporządkować.	Opinia zasadna
7	Proponuję, aby odcinek promenady przebiegający równolegle do ul. Korfanteo, po południowej stronie nasypu kolejowego, był piękną, szeroką aleją parkową z nawierzchnią szutrową. Odcinek ten stanowi przedłużenie ścieżki spacerowej biegnącej wzdłuż Małej Sobótki i jest trasą spacerową licznych mieszkańców okolicznych domów. Tędy chodzą na spacer m.in. rodziny z dziećmi, miłośnicy nording walking, spacerowicze z psami, biegają po zdrowie biegacze. Szeroka aleja parkowa z nawierzchnią szutrową zapewni im spokojną, bezpieczną rekreację. Odcinek ten powinien stanowić zielony teren rekreacyjny, na którym nie powinno być asfaltu. Asfalt nie pasuje do parkowego charakteru traktu. Jednocześnie proponuję, aby wykonać ścieżkę asfaltową po północnej stronie nasypu kolejowego – ścieżka ta umożliwi szybkie, bezkolizyjne przemieszczanie się rowerzystom i stanowić będzie idealne uzupełnienie istniejących tras rowerowych.	Opinia częściowo zasadna Promenada na tym odcinku zostanie urządzona jako ciąg pieszo-rowerowy z rozdzielonymi ciągami ruchu. Dla ścieżki rowerowej przewiduje się nawierzchnię asfaltową.

8	Liczę, że Promenada Krzycka spowoduje, że jej integralną częścią będzie Wzgórze Tarnogajskie. Mam nadzieję, że spowoduje to rewitalizację istniejącej tam zieleni, wyznaczenie miejsc pod rekreację mieszkańców tej części Tarnogaju, Gaju i Jagodna i zwiększenie bezpieczeństwa odwiedzających to urokliwe miejsce spacerowiczów.	Opinia zasadna
9	Dużo ławek i koszy na śmieci.	Opinia zasadna
10	Proponuję, żeby promenada nadawała się także do wygodnego ruchu rowerowego (na tyle szeroki chodnik, aby zmieścili się i piesi i rowerzyści). Przydałyby się także kosze, aby wyrzucić po drodze nieczystości. Świetnym pomysłem jest stworzenie przestrzeni do gry w bule oraz aktywności zimowych (zjazd na sankach). Poza tym uważam, że sprawdziłyby się także stojaki z woreczkami na psie odchody.	Opinia zasadna W ramach koncepcji zostaną zaproponowane różne formy aktywności, w tym bule oraz aktywności zimowe (np. zjazd na sankach).
11	Część spacerowa plus ścieżka rowerowa.	Opinia zasadna
12	Wzgórze Tarnogajskie będące na trasie promenady jest jej niezagospodarowanym i zaniedbanym fragmentem. Warto wziąć je pod uwagę.	Opinia zasadna
13	Wzgórze Tarnogajskie wymaga pilnego zagospodarowania, to atrakcyjny, obecnie bardzo zaniedbany teren.	Opinia zasadna
14	Proszę o zagospodarowanie Wzgórza Tarnogajskiego.	Opinia zasadna
15	Odnowienie parku przy Koszyckiej.	Opinia zasadna
16	Połączenie z ulicą Strońską 300-metrową ścieżką wzdłuż płotu szkoły. Odcinek Pawia-Bardzka. To najlogiczniejsze połączenie Gaju z tą ścieżką.	Opinia zasadna Ulica Strońska ma zatwierdzony projekt budowlany, zgodnie z którym na końcu obecnie istniejącego odcinka znajdować się będzie przepompownia z drogą techniczną. Projektowany obecnie odcinek promenady (WBO 2016), dowiązuje się do drogi obsługującej tę przepompownię.
17	Postuluje dużo nowych drzew różnych gatunków.	Opinia zasadna
18	Zgłaszam siłownię na odcinku Borowska-Pawia.	Opinia częściowo zasadna Na wskazanym obszarze zostaną zaproponowane funkcje rekreacyjne.
19	Konieczne jest połączenie tej trasy z ulicą Piławską. Odcinek około 300 m wzdłuż płotu szkoły przy ul. Kłodzkiej. Jest to najbardziej logiczne połączenie dla Gaju. Mam też uwagi co do tego formularza. Brak mapy, utrudnia wskazanie o jakie miejsce chodzi. Trasa Promenady nie biegnie wzdłuż ulic, ciężko więc dokładnie określić miejsce, którego dotyczy zgłoszenie.	Opinia zasadna Łącznik zostanie uwzględniony w projekcie.
20	Konieczne jest zaprojektowanie kładki nad ulicą Ślężną. Obecne rozwiązanie komunikacyjne nie pozwala na synchronizację świateł. To przejście jest bardzo nieprzyjazne dla pieszych i rowerzystów!	Opinia częściowo zasadna Przekroczenie ulicy Ślężnej będzie w koncepcji zaproponowane jako przejście i przejazd rowerowy przez południowy wlot skrzyżowania pod nadzorem sygnalizacji świetlnej. Spowoduje to znaczące ułatwienie przekroczenia jezdni w tym miejscu.
21	Trasa spacerowa + droga rowerowa + zagospodarowania terenu wzgórza Tarnogajskiego, aby było terenem rekreacyjnym dla mieszkańców.	Opinia zasadna
22	Uporządkowanie Wzgórza Tarnogajskiego.	Opinia zasadna

23	Wzgórze Taranogajskie powinno być wzięte pod uwagę i zostać zagospodarowane.	Opinia zasadna
24	Zieleń, piesi i rowerzyści. W miarę możliwości w okolicy powinny powstawać parki i większe zieleńce. Powinna być połączona docelowo z parkami istniejącymi.	Opinia zasadna
25	Należałoby połączyć górną (Wzgórze Bendera) i dolną (reszta parku) część Parku Południowego, w tej chwili ulica Waligórskiego w nienaturalny sposób rozdziela park na dwie odrębne części. Tę cywilizowaną i tę zdegradowaną (dziwne osobniki w okolicy Wzg. Bendera, spalona wiata). Uspokojenie ruchu na ulicy Waligórskiego – tempo 30 lub strefa zamieszkania – rozwiązałyby ten problem. Na pewno nie należy dopuścić, by ta ulica była przełotówką z przejściami dla pieszych tylko na jej krańcach. To zabija tę część parku.	Opinia zasadna
26	Asfaltowa nawierzchnia.	Opinia zasadna Patrz też odpowiedź na uwagę ze spaceru konsultacyjnego nr 27.
27	Jestem liderem zrealizowanych projektów Etap I i II na Pafawagu, będącego częścią promenady. Obecnie górka bierze udział w kolejnej edycji WBO. Moje wnioski do prac projektowych: charakter ścieżek przy wzgórzu powinien pozostać spacerowo-rowerowy. Nie jestem za budową specjalnej asfaltowej drogi dla rowerów. Myślę, iż podobne zdanie ma wielu okolicznych mieszkańców. Powinniśmy pogodzić w tym miejscu interesy pieszych i rowerzystów na wspólnych ścieżkach. Kładka Hallera – wykluczyłbym budowę specjalnej rampy z uwagi na dużą ingerencję takiej konstrukcji w to miejsce – prawdopodobnie aż do wysokości obecnej siłowni na dole wzgórza, pomysłem kosztownym, aczkolwiek proszę rozważyć, jest instalacja wind (umożliwią dostęp z obydwu stron osobom niepełnosprawnym, jak i wózkom dziecięcym). Z rowerów korzystają osoby sprawne. Może należałoby rozważyć bardziej przyjazne przystosowanie dla rowerzystów obecnej kładki (podjazdy dla kół rowerowych). Podczas II Etapu rewitalizacji Pafawagu (2018 r.) zostały zamontowane schody przy wiadukcie Inżynierska – Krucza. Powstały one z uwagi na zły stan techniczny poprzednich. Rozważano prace związane z nachyleniem terenu dla rowerzystów, zostały wykluczone z uwagi na możliwe naruszenie stateczności terenów i obiektów kolejowych (wiadukt).	Opinia częściowo zasadna Promenada Krzycka ma służyć mieszkańcom osiedla, ale jest też założeniem ogólnomiejskim o dużym znaczeniu komunikacyjnym dla ruchu rowerowego, podkreślonym przez Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Zgodnie z zasadami dla takich tras wymagana jest nawierzchnia asfaltowa, co przy odpowiednich założeniach projektowych nie koliduje ze spacerowym charakterem trasy. Przykładem takiego rozwiązania jest Promenada Staromiejska, gdzie udało się pogodzić funkcje spacerowe (jako dominujące) i komunikacyjne. Potrzeba stworzenia ciągłej trasy o nawierzchni asfaltowej podkreśla również wielu uczestników niniejszych konsultacji. Obecna kładka nad ulicą Hallera nie spełnia standardów dostępności, dlatego koncepcja musi przeanalizować możliwości rozwiązania tego problemu. Stwierdzenie, że z rowerów korzystają wyłącznie osoby sprawne jest niezgodne z prawdą. Coraz częściej korzystają z nich osoby z niepełnosprawnościami i starsze (zwłaszcza z rowerów ze wspomaganie elektrycznym). Uwzględniając problem wysokościowy i bliskość nasypu kolejowego, rozważone zostanie prowadzenie trasy rowerowej po wschodniej stronie Wzgórza Gajowickiego.

28	Ciąg pieszo-rowerowy, z oświetleniem. Nawierzchnia np. taka, jak ścieżki rowerowej na Promenadzie Staromiejskiej - odcinek Świdnicka – Narodowe Forum Muzyki. Proszę również o wyremontowanie i udostępnienie mieszkańcom kortu tenisowego, który znajduje się na promenadzie na odcinku między Racławicką a Sokołą.	Opinia zasadna w zakresie prowadzenia ciągów pieszego i rowerowego – założenia projektowe dla Promenady Krzyckiej są podobne do założeń Promenady Staromiejskiej. Funkcja przyległych terenów sportowo-rekreacyjnych zostanie przeanalizowana w kontekście całego programu funkcjonalnego Promenady. Jednak fakt, że ten kort popadł w ruinę każe zastanowić się, czy jest to właściwe miejsce dla tej dyscypliny.
29	Ścieżka rowerowa, drzewa, alejka spacerowa i ławeczki.	Opinia zasadna Tego typu elementy zostaną zaprojektowane.
30	Idealnie byłoby tam gdzie szerokość na to pozwala wydzielić część pieszą i rowerową. Postawić odpowiednie słupki / blokady uniemożliwiające wjazd samochodów by nie uczynić z trasy kolejnej ulicy ale miejsce typowo do rekreacji.	Opinia zasadna Szerokości ciągów oraz ich rozdzielność będzie różna w zależności od zastanej szerokości pasa na komunikację oraz drzewostan.
31	Promenada o charakterze pieszo-rowerowym, bez ruchu samochodowego na całej długości.	Opinia zasadna Miejscowo dopuszcza się ruch samochodowy, jednak wyłącznie o charakterze dojazdowym do przyległych obiektów, które nie mają alternatywy komunikacyjnej.
32	Obecnie w propozycjach brak informacji o możliwości połączenia promenady z południowym klinem Wrocławia, którego konsultacje rozpoczną się w przyszłym roku. (pieniądze na ten cel mają być uwzględnione w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym 2019. To duży błąd, ponieważ południowy klin będzie prowadził aż do krańców południowej granicy Wrocławia.	Opinia zasadna Łącznikiem między tym obszarem a Promenadą Krzycką będzie ulica Pawia. Na skrzyżowaniu tej ulicy z Promenadą będzie urządzona strefa wejściowa W tym rejonie linie kolejowe (nr 349 - Towarowa Obwodnica Wrocławia i nr 285 - na Świdnicę/Sobótkę) zbliżają się do siebie na tyle, że nie ma możliwości zaplanowania dodatkowego przekroczenia torów, a Promenada prowadzona będzie jednostronnie (po północnej stronie nasypu). Strona południowa jest ukształtowana urbanistycznie jako osiedle o zabudowie jednorodzinnej. Połączenie między terenami zielonymi/spacerowymi będzie odbywać się przez ulice tego osiedla o ruchu uspokojonymi i z obecnością zieleni.
33	Ciąg pieszo-rowerowy. Dla roweru asfalt, a dla pieszych droga szutrowa jak w parkach miejskich.	Opinia zasadna Wskazane propozycje w pełni wpisują się w planowany standard Promenady Krzyckiej.

34	Jest to jedyna okazja do zrobienia fajnej obwodnicy Wrocławia na kształt Velostrady z drogą asfaltową: bezkolizyjna droga szybkiego ruchu dla rowerów, posiadająca dwie jezdnie i chodnik dla pieszych. Można by nawet wykorzystać obie strony torowiska do rozdzielenia tras w różnych kierunkach. Warto się posiłkować gotowymi rozwiązaniami – patrz: https://noizz.pl/lifestyle/pierwsza-w-polsce-autostrada-dla-rowerow-velostrada-w-jaworznie/5tk2kif . Piszę to jako doświadczony rowerzysta, który odstawił już samochód na rzecz roweru we Wrocławiu i robi średnio 8-10 tys. km rocznie. Po co jechać na rowerze środkiem miasta jak można jechać wzdłuż wałów kolejowych oraz wzdłuż rzek Ślęza i Odra.	Opinia częściowo zasadna Rozdzielenie kierunków ruchu po dwóch stronach nasypu powodowałoby sytuacje niebezpieczne związane z jazdą „pod prąd”. Przyjęto rozwiązania, które godzą funkcje komunikacyjną i spacerową.
35	Chciałabym aby Promenada Krzycka była miejscem aktywności mieszkańców Wrocławia. Powinna być wydzielona ścieżka dla rowerów oraz pieszych. Promenada powinna być dobrze oświetlona z dużą ilością ławek i koszy na śmieci. Nasyp kolejowy wzdłuż Promenady powinien być zagospodarowany poprzez nasadzenie odpowiednich roślin.	Opinia zasadna Wskazane propozycje w pełni wpisują się w planowany standard Promenady Krzyckiej.
36	Bezwzględnie należy zachować jej zielony charakter. Miejscami przekształcić ją w aleję, np. platanową (np. odcinek pomiędzy Hallera a Raclawicką od wsch), a miejscami zachować jej "dziki" charakter (np. pomiędzy Wyścigową a Bardzką). Na pewno rewaloryzację zieleni tej trasy należy zaplanować z rozważą - porządkowanie nie może wiązać się z "wygoleniem" zieleni niskiej. Z drugiej strony są miejsca, które wymagają nasadzeń właśnie krzewów, łąk kwietnych. Co do infrastruktury to przede wszystkim należy stworzyć wygodne nawierzchnie - bitumiczne dla rowerów, rolek itp., gliniasto-żwirowe dla pieszych, biegaczy. Miejscami zrezygnować z bitumicznych podkreślając walory przyrodnicze (np. wspomniany odcinek pomiędzy Raclawicką a Bardzką). Zapewne przydałoby się także oświetlenie. Ławki mogłyby znajdować się wzdłuż trasy (dla chwilowego wypoczynku lub w miejscach widokowych) oraz w okolicach wejść na poszczególne odcinki w formie grup, tzw. ławek społecznych służących integracji. Bezwzględnie całą trasę należy zaopatrzyć w kosze na śmieci. Elementy małej architektury powinny mieć charakter nowoczesny i prosty, aby nie ingerował swoją formą w otoczenie, odrzucam formy stylizowane.	Opinia zasadna Wskazane propozycje w pełni wpisują się w planowany standard Promenady Krzyckiej.
37	Zależy mi na tym, żeby nawierzchnia drogi dla rowerów była asfaltowa lub betonowa (z wyłączeniem kostki, płyt itp) z brakiem krawężników, żeby dało się podróżować z przyczepką dla dzieci bez amortyzacji.	Opinia zasadna
38	Asfaltowa droga rowerowa na całej długości.	Opinia zasadna Na zdecydowanej większości biegu PK ścieżka rowerowa będzie zrealizowana w nawierzchni asfaltowej.
39	Bardzo przydałoby się ułatwienie przejazdu przez fragment od Krzyckiej do Powstańców (zwłaszcza obniżenie krawężników przy Krzyckiej). Trzymam kciuki żeby udało się pociągnąć promenadę aż do Gazowej!	Opinia zasadna W 2017 roku wyznaczono nowe przejście dla pieszych z obniżonymi krawężnikami, po południowej stronie nasypu. W ramach koncepcji zostanie zaproponowane prowadzenie łącznika po stronie zachodniej, wraz z przekroczeniem ulicy Krzyckiej.

40	To powinna być też trasa dla rolkarzy, nawierzchnia gładka – asfaltowa lub kostka bez v-fugi.	Opinia zasadna Założeniem projektowym dla Promenady Krzyckiej jest prowadzenie w sposób ciągły drogi w nawierzchni asfaltowej o wygodnych parametrach (2,5 m szerokości; 3,0 m – na fragmentach pieszo-rowerowych). Ze względów przyrodniczych i przestrzennych nie widzimy możliwości utwardzenia nawierzchnią twardą, nieprzepuszczalną dwóch ciągów. Byłoby to też niezgodne z oczekiwaniem społecznym, wyrażonym przez wielu uczestników konsultacji, którzy postulują zachowanie naturalnego, parkowego charakteru szlaku. W Polsce nie jest usankcjonowane poruszanie się z wykorzystaniem rolek, hulajnóg, deskorolek itp. Na szczęblu krajowym zapowiadane są zmiany prawne, które dopuszczają poruszanie się z ich pomocą po drogach dla rowerów.
41	Należy zachować wszystkie drzewa i krzewy. Nawierzchnie ścieżek muszą pozostać przepuszczalne.	Opinia częściowo zasadna Ciągi PK będą odwadniana w sposób naturalny (mała retencja). Nawierzchnie ciągów spacerowych (pieszych) będą mieć charakter parkowy (przepuszczalny). Wycinki drzew będą się ograniczały do wycinek sanitarnych oraz kolizji z ukształtowaniem ciągów komunikacyjnych, których nie da się uniknąć nie przerywając ciągłości szlaków.
42	Wydaję mi się, że najlepiej to będzie droga z zakazem wjazdu dla samochodów (słupki przy wjazdach) gdzie połowa szerokości drogi jest zrobiona asfaltem (dla rowerzystów, którzy jeżdżą do pracy – nie będą się wtedy tworzyły kałuże i błoto), a druga połowa szerokości drogi będzie ziemna dla osób, które biegają (mniejsze obciążenie dla kolan i stawów).	Opinia zasadna
43	Zielona promenada będąca obwodnicą komunikacyjną dla pieszych i rowerzystów.	Opinia zasadna
44	Chciałbym żeby nawierzchnia była możliwie gładka tak aby można było jeździć po niej na rolkach.	Opinia zasadna Założeniem projektowym dla Promenady Krzyckiej jest prowadzenie w sposób ciągły drogi w nawierzchni asfaltowej o wygodnych parametrach (2,5 m szerokości; 3,0 m – na fragmentach pieszo-rowerowych). W Polsce nie jest usankcjonowane poruszanie się z wykorzystaniem rolek, hulajnóg, deskorolek itp. Na szczęblu krajowym zapowiadane są zmiany prawne, które dopuszczają poruszanie się z ich pomocą po drogach dla rowerów.

45	Przed wszystkim należy zachować całą istniejącą zielenią, w szczególności starodrzew. Nie powinny ucierpieć także młodsze drzewa i krzewy.	Opinia częściowo zasadna Wycinki drzew będą się ograniczały głównie do wycinek sanitarnych. Na odcinkach gdzie nie ma odpowiedniej ilości miejsca, w pierwszej kolejności będą wycinane drzewa w złej kondycji zdrowotnej lub obcego pochodzenia (np. robinia biała).
46	Szeroka promenada, mocno zadrzewiona, nawierzchnia żwirowa (podobna jak na wałach przeciwpowodziowych), przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów na skrzyżowaniach z ulicami, oświetlenie LED.	Opinia zasadna Wskazane propozycje w pełni wpisują się w planowany standard Promenady Krzyckiej.
47	Wyremontowanie szczególnie odcinka przy stadionie na Oporowskiej, do tego na całym odcinku od Grabiszyńskiej do Powstańców (więcej trasy nie znam) postawienie oświetlenia, uprzątnięcie śmieci (zdarzają się tam wielkogabarytowe...), oczyszczenie terenu, ale też zachowanie starej roślinności.	Opinia zasadna
48	Powinna zachować romantyczny klimat - starodrzew w całości do pozostawienia. Nowe drogi i chodniki zrobione tak, by nie niszczyć systemu korzeniowego drzew. Jednocześnie można prześwietlić teren, przez usunięcie dzikorosnących mniej cennych drzew. Zwłaszcza odcinek Krzycka - Hallera jest wartu ochrony. Należy zgłosić do PKP prośbę o odstąpienie w usuwaniu drzew rosnących w promieniu <15 od skrajnego toru, dla starodrzewu (są to m.in. dęby o kilkumetrowych obwodach).	Opinia zasadna W ramach inwestycji miejskiej nie będą usuwane żadne drzewa w oparciu o przytoczony przepis. UM stoi na stanowisku, że w ramach ewentualnych inwestycji kolejowych należy ograniczyć wycinkę do niezbędnego minimum.
49	Powinien w ramach promenady powstać osobno ciąg pieszy (możliwie jak najszerszy) i osobno rowerowy (również jak najszerszy). Nie powinno to wyglądać tak, jak odcinek który powstał przy nasypie w okolicy ul. Kukuczki/Borowska – na takim łączonym, dość wąskim ciągu pieszo-jezdnym ani pieszy, ani rowerzysta nie będzie czuł się bezpiecznie/komfortowo. ul. Koszycka powinna być natomiast dwukierunkową jezdnią dla samochodów - połączenie pomiędzy ul. Wyścigową i ul. Grota Roweckiego, co stanowiłoby alternatywę dla zupełnie "niewydolnej" ul. Zwycięskiej.	Opinia częściowo zasadna Układ Promenady nie może mieć charakteru tranzytowego dla ruchu samochodowego, a wyłącznie dojazdowy do przyległych obiektów.
50	Według mnie powinna być osobna ścieżka dla spacerowiczów z psami, sama ma łobuziarę, która stresują tłumy ludzi i rowery, to byłoby wygodne i dla ludzi chodzących z psami i bez, ponieważ ludzie z dziećmi nie będą musieli się obawiać bardziej nerwowych czworonogów.	Opinia zasadna Co do zasady przewidziano prowadzenie dwóch ścieżek komunikacyjnych – w nawierzchni asfaltowej w nawierzchni szutrowej (parkowej). Pierwsza z nich przewidziana będzie głównie dla rowerzystów (zapowiadane zmiany prawne mają dopuścić także użytkowników hulajnóg, deskorolek itp.), druga dla spacerowiczów. Ze względów przestrzennych nie ma możliwości wydzielenia szlaku dla spacerowiczów z czworonogami. Nie ma takiego rozwiązania w żadnym z wrocławskich parków.
51	Aby znajdował się w jej okolicach zestaw do street workout (nie siłownia zewnętrzna) oraz tor pumptrack,	Opinia zasadna
52	Jasna i doświetlona, z miejscem na jazdę nie tylko rowerem, ale też rolkami, hulajnogami, dostępna i bezpieczna dla ludzi jak i czworonogów	Opinia zasadna Patrz też odpowiedź na uwagę nr 50.

53	Wzdłuż wiaduktu kolejowego w niektórych miejscach jest rów. Rów ten jest mocno zarośnięty oraz wyrzucane do niego są śmieci. Z tego co orientuję się sam rów jest już terenem należącym do PKP. Zasypanie tego rowu lub położenie rur betonowych i przysypanie ziemią poszerzyło by teren dostępny pod promenadę a jednocześnie zwiększyło by bezpieczeństwo. Ryzyko wpadnięcia do rowu. Alternatywnie można by było zabezpieczyć rów barierkami (co niestety szpecić by krajobraz) lub usypaniem muldy z ziemi wzdłuż rowu.	Opinia niezasadna Koncepcja ogranicza ingerencję w tereny PKP i prowadzenie tamtędy ciągów komunikacyjnych. Rów stanowi dodatkową barierę dla wstępu na teren kolejowy, który także powoduje zagrożenia wskazywane przez zarządcę linii. Zasypywanie rowów melioracyjnych jest też niezgodne z polityką Wrocławia w zakresie tzw. małej retencji.
UCHWAŁA NR XVIII/87/18) RADY OSIEDLA KRZYKI-PARTYNICE Z DNIA 9 PAŹDZIERNIKA 2018 R. W SPRAWIE PROMENADY KRZYCKIEJ		
	1. Starodrzew (w tym przypadku drzewa powyżej 40-50 lat) jest ważny i powinien zostać zachowany. Drzewa pełnią ważną funkcję w ekosystemie (wiązaną gleby korzeniami – zapobieganie erozji, korzystny wpływ na retencję wody, tworzenie habitatu dla grzybów, porostów, ptaków, nietoperzy). Wiążą trwale duże ilości dwutlenku węgla i wydzielają tlen. Zwiększają wilgotność powietrza i obniżają temperaturę otoczenia, co jest korzystne dla innych roślin i całego miasta. Liście drzew przechwytyują zanieczyszczenia pyłowe i gazowe, a korzenie oczyszczają wody opadowe (fitoremediacja). Zwarty drzewostan obniża siłę wiatru i zapobiega nawiewaniu śniegu na torowisko.	Opinia zasadna
	2. Krzewy są ważne i powinno się je dosadzać. Pełnią podobne funkcje w ochronie klimatu i gleby jak drzewa. Ponadto stanowią miejsce zakładania gniazd i żerowania związanych z tą warstwą zwierząt, głównie chronionych gatunków ptaków. Nie stanowią zagrożenia dla transportu kolejowego, a ich obecność zmniejsza koszty pielęgnacji nasypu (koszenie, usuwanie siewek drzew).	Opinia zasadna
	3. Drzewa i krzewy rosnące w układzie liniowym tworzą korytarz ekologiczny, przecinający miasto i umożliwiające migrację zwierząt.	Opinia zasadna
	4. Zabezpieczenie torowiska powinno polegać na obsadzeniu niezadrzewionych przestrzeni docelowo gęstymi krzewami (śliwa tarnina, róża dzika, róża wielokwiatowa i inne gatunki, głóg, kolcowój pospolity, trzmielina zwyczajna), niskimi drzewami (np. owocowymi), oraz posadzenie pod drzewami krzewów znoszących suszę o zacienienie (lilaki, suchodrzewy, tawuła Billarda i ożanko listna). Wśród krzewów można zastosować przegrodę z siatki panelowej.	

5. Zawłaszczenie przestrzeni. Część osiedli ogrodziło swoje tereny wchodząc w dawną drogę. Nie ma miejsca na ciąg pieszo-rowerowy, może należałoby zawalczyć o ten teren.	Opinia zasadna częściowo Tam, gdzie nie jest możliwe zachowanie ciągłości szlaku pieszo-rowerowego, uwzględniona będzie ingerencja w tereny innych właścicieli. Warto podkreślić, że nieregularny charakter dostępności terenu i przez to problem z utrzymaniem ciągłości, miejscowe zwężenia i poszerzenia były specyficzne dla tej trasy również w pierwszej połowie XX w. (Hugo Richter Weg)
6. Przyległe tereny zieleni osiedlowej i nowe parki należy zagospodarowywać włączając w nie istniejącą zielen – nie tylko drzewa, ale i krzewy. Dotyczy to np. pozostałości ogródków działkowych.	Opinia zasadna
7. Wzgórze Gajowe jest terenem trudnym do zagospodarowania zielenią (gleba szkieletowa lub antropogeniczna, przewyższenie, strome skarpy). Jednocześnie jest ważnym punktem na trakcie Promenady Krzyckiej i w zieleni osiedlowej. Należy chronić zbiorowisko roślinne, które utworzyły się spontanicznie – zagajniki głogów, róż, robinii i białostrzewów. Tworzą one krajobraz antropogenicznego zbiorowiska, jakich we Wrocławiu już prawie nie ma, a przez dziesiątki powojennych lat porastało gruzowiska. Drzewa i krzewy na ubogim gruncie są niewysokie, mają ładnie wykształcone korony i świetnie sobie radzą w nieprzyjnym środowisku. Przy tym są domem i źródłem pokarmu dla wielu zwierząt. Nie można tego zepsuć banalnym zagospodarowaniem!	Opinia zasadna Dla obszaru Wzgórza Gajowego zostaną zaproponowane „proste”, nieinwazyjne formy zagospodarowania, które wpiszą się w zastany krajobraz scharakteryzowany we wniosku. Uporządkowanie dotyczy wyłącznie ciągu Promenady pomiędzy wzgórzem a nasypem kolejowym.
8. Za ulicą Sudecką, przy pętli tramwajowej rozciąga się teren zadrzewiony, który obecnie nie pełni żadnej konkretnej funkcji, a historycznie jest częścią Parku Południowego. Warto utworzyć tu funkcje ozdobnej i przyjaznej strefy wejścia. Przy torach znajdują się odrosty korzeniowe skrzydłorzecha kaukaskiego (w pobliżu jego powalonego pnia) – należałoby je zachować dla odtworzenia drzewa.	Opinia zasadna
9. Wykonanie nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego przepuszczalnej w miejscu proponowanego asfaltu. Rozpatrzenie nawierzchni szutrowej spowalniającej prędkość rowerzystów.	Opinia niezasadna Co do zasady ciągli pieszo-rowerowe budujemy w nawierzchni bitumicznej. Nawierzchnia szutrowa wyklucza „małe kółka”.

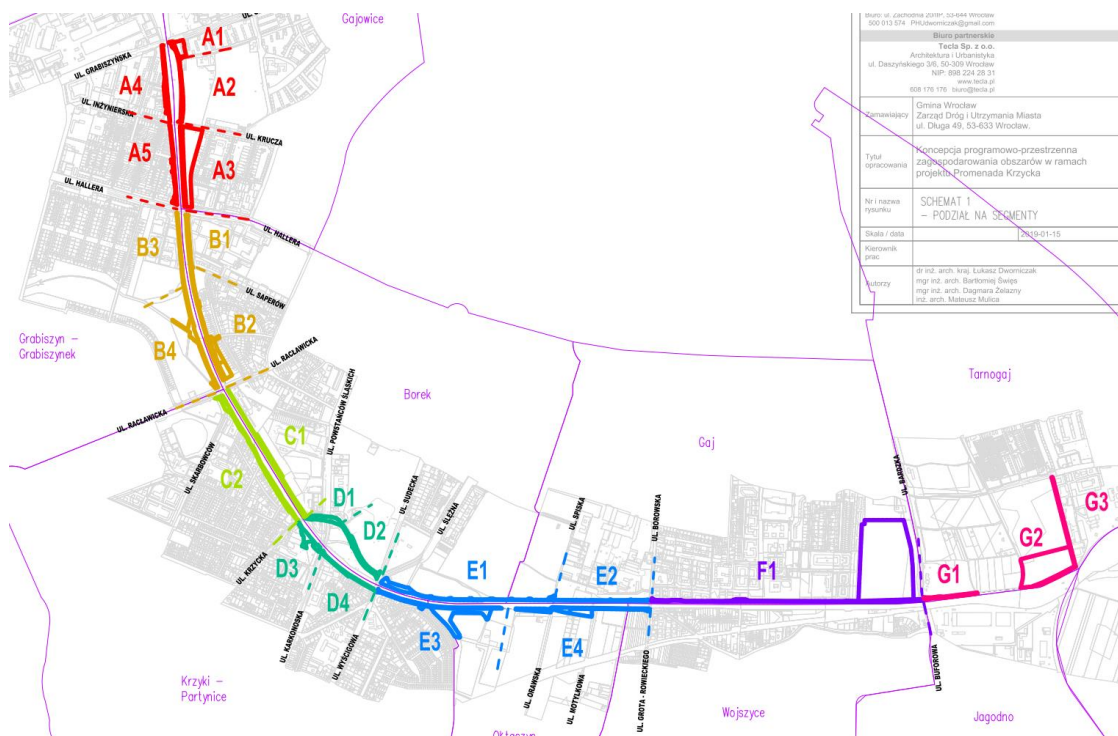
ETAP II

W trakcie drugiego etapu konsultacji społecznych, mieszkańcy Wrocławia zgłosili **138** opinii, w tym:

- **85** za pomocą formularza elektronicznego;
- **6** za pomocą poczty elektronicznej;
- **47** w czasie spotkania konsultacyjnego.

Odpowiedzi na opinie mieszkańców przedstawiono w poniższych grupach:

- Opinie ogólne;
- Opinie dla odcinków A-B ul. Grabiszyńska – ul. Raławicka;
- Opinie dla odcinków C-D ul. Raławicka – ul. Ślężna;
- Opinie dla odcinków E-G ul. Ślężna – ul. Gazowa;
- Opinie dotyczące osiedla Brochów.



2.1. Opinie ogólne

OPINIA	ODPOWIEDŹ
Gdzie ta Promenada Krzycka? Widzę tylko projekt "autostrady rowerowej". W prezentacji padają hasła: green way, mała retencja, itp. - super, tylko że w projekcie tego nie ma. Od kiedy asfaltowanie ścieżek jest "green" i sprzyja retencji wody? To jakaś kpina! Miało być europejsko, ekologiczne, a wyszło jak zawsze - byle jak i dziesiątki lat za obecnymi trendami...	Uwzględniono. Propozycje działań podnoszących bioróżnorodność – rozdział <u>3.1.1.</u> Propozycje działań z zakresu małej retencji – rozdział <u>3.1.2.</u>
Kolejny projekt forsowany przez lobby rowerowe. Już nikt inny nie liczy się w tym mieście? Zwężenie ulic na rzecz ścieżek to już za mało? Teraz wzięli się za ścieżki piesze. Jeszcze trochę i zaleją asfaltem wszystkie parki. Jakoś kiedyś dało się jeździć rowerami bez 2,5 metrowej bitumicznej drogi.	Częściowo uwzględniono. Uzasadnienie wprowadzania nawierzchni asfaltowej (rozdział <u>3.1.4.</u>) Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku B2. (rozdział <u>3.2.1.</u>) Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2. (rozdział <u>3.3.1.</u>)
Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska wydaje miliony na ratowanie naturalnego środowiska (m.in. ochrona pszczół, zajęcy), a tutaj zalewa się asfaltem zielone zakątki Wrocławia. To paranoja.	
To miała być zielona promenada, a wyszła asfaltowa autostrada dla rowerów z niewielkim poboczem dla pieszych.	
Ciekawy pomysł Promenady Krzyckiej. Mam tylko jedną uwagę - asfalt nie bardzo pasuje do koncepcji Greenway, która zdaje się sugerować przyjazne naturze rozwiązanie. Nawet na przedstawionych w prezentacji powyżej slajdach (np. Porto City Park, ul. Żwirki i Wigury w Warszawie) przedstawione są rozwiązania, które są znacznie bardziej "green", bez nawierzchni bitumicznej. Myślę, że dla przyrody i mieszkańców korzystniejsze są właśnie takie rozwiązania.	
Asfaltowa Promenada Krzycka? To nieporozumienie.	
Promenada Krzycka miała być odtworzeniem historycznego, przedwojennego, szerokiego szlaku spacerowego, łączącego parki Wrocławia. Niestety nie wykonano tego zadania. Według proponowanego rozwiązania jest drogą bitumiczną dla rowerów z przyległą, wąską ścieżką spacerową i nie przypomina przedwojennego, parkowego traktu. Czy nie protestuje przeciwko temu Miejski Konserwator Zabytków – bo ja protestuję.	
Zdecydowanie jestem przeciw nawierzchni bitumicznej. Aktualna nawierzchnia ziemno/żwirowa nie jest zła. Rower dobrze się jeździ. Można wyrównać taką nawierzchnię aby zminimalizować możliwość powstawania kałuż i będzie naprawdę dobrze. Roślinności i drzew nie należy usuwać, dołożyć tam gdzie brakuje. NIE BETONUJMY alejek parkowych. Droga rowerowa dla rodzin z dziećmi, do rekreacji nie musi/nie może być asfaltowa. Upadki są groźniejsze. Obniżenie krawężników, tak jak pisałem, wyrównanie dziur, czasem lekkie poszerzenie i będzie naprawdę wystarczająco.	
Proszę pamiętać, że Promenada Krzycka to część przyszłej Zielonej Obwodnicy Rowerowej, która ma ogromne poparcie Wrocławian. Musi więc być przejezdna przez cały rok dla rowerów. Takiej przejezdności nie zapewni droga parkowa, ale ścieżka z twardej nawierzchni.	Uwzględniono. Ciągłość i przejezdność Promenady Krzyckiej (rozdział 3.1.6.)
Ciągi rowerowe muszą być z nawierzchni twardej w celu utrzymania przejezdności w okresie zimowo-jesiennym.	Uwzględniono. Uzasadnienie jak wyżej.

Niewybaczalnym i karygodnym błędem będzie usuwanie i niszczenie drzew i krzewów po to tylko, by tworzyć infrastrukturę - ścieżki rowerowe, trotuary itd. Do wykorzystania są metody wyznaczenia tak tras, aby nie oznaczały wycinania ani niszczenia korzeni. Wrocław nie może już tracić drzew dla wygody rowerzystów!!!	Uwzględniono. Minimalizowanie kolizji ciągów z drzewami (rozdział 3.1.3.)
Obiekt bardzo potrzebny – oby jak najszybciej. Wymaga zastanowienia się aby ścieżki rowerowe nie kolidowały z pieszymi, najlepiej odgródzone (bezpieczeństwo maluchów) np. żywopłotem.	Uwzględniono. Bezpieczeństwo na Promenadzie Krzyckiej (rozdział 3.1.8.)
Ciągi rowerowe koniecznie powinny być wizualnie odseparowane od pieszych.	
Konieczność wybudowania w przyszłości przejazdów pieszo-rowerowych przez miejsca przerwania ciągu promenady (np al. Karkonoska przy radiu i telewizji).	
Proszę pamiętać, że jest to ścieżka dla spacerujących mieszkańców, spacerujących z dziećmi, spacerujących z psami.	Częściowo uwzględniono. Jak wyżej.
Bezwzględna budowa przejść naziemnych w ciągu promenady na wszystkich przecinających ją drogach.	
Bardzo dobry i bardzo potrzebny projekt. Mieszkam w dzielnicy Krzyki od ponad 10 lat i widzę jak tereny zielone ubywają. Możliwość komunikacji pieszej i rowerowej na tak długim obszarze byłaby bezpieczna i wygodna. Myślę że zachęciłaby do zastąpienia samochodu rowerem.	
Jest niezwykle potrzebna!	-
Bardzo potrzebna promenada!	-
Konieczność wykonania oświetlenia w celu utrzymania promenady w użytku po godzinach wieczornych, zwłaszcza na odcinkach oddalonych od terenów mieszkalnych.	Uwzględniono. Oświetlenie Promenady Krzyckiej (rozdział 3.1.7.)
Jestem zachwycona.	-
To jest wspaniały pomysł. Z pewnością wart szybkiej realizacji, co mam nadzieję w pewnym stopniu pozwoli również odkorkować miasto. Projektując nawierzchnię proponuję uwzględnić również inne niż rowery aktywności ruchowe (rolki, hulajnogi). Macie Państwo moje pełne poparcie w głosowaniach.	Uwzględniono. Małe kółka na Promenadzie Krzyckiej (rozdział 3.1.9.)
Koncepcja powinna zapewniać wygodne ścieżki rowerowe i rolkowe w asfalcie, ale również spacerowe i dla biegaczy szutrowe lub ziemne. Nie można zabetonować wszystkiego.	
Podaje się Wam na tacy super projekt i jeszcze pytacie o zdanie? Nic tylko ruszać z robotami!!	-
Jestem bardzo za!	-
Popieram budowę kładki przy Kruczej i przebudowę kładki przy Hallera.	-
Uważam, że ulica Waligórskiego powinna zostać zamknięta dla ruchu kołowego, ponieważ historycznie była częścią Parku Południowego.	Częściowo uwzględniono. Planowane działania na ul. Waligórskiego (rozdział 3.3.2.)
Uważam, że należy zmienić zaprojektowane odgięcie Promenady Krzyckiej w rejonie ulicy Borowskiej. Jeśli trasa ma mieć charakter komunikacyjny to rowerzyści muszą przekroczyć jezdnię po najkrótszej możliwej drodze.	-
Popieram budowę dodatkowych przejść dla pieszych na skrzyżowaniu Powstańców Śląskich z Krzycką oraz na Krzyckiej przy wiadukcie kolejowym.	-

Popieram przedstawione w koncepcji założenia dotyczące rodzaju nawierzchni. Zastosowanie asfaltu na ciągach rowerowych jest konieczne jeżeli trasa ma pełnić ważną rolę w układzie komunikacyjnym.	-
Nawierzchnia rowerowa utwardzona, dobre oświetlenie na całej trasie, miejsca odpoczynku (ławki, skwerki), dużo zieleni, drzewa i krzewy kwitnące, „łęki kwitów”, miejsce na kiosk, food track aby można było kupić wodę, miejsca na dłuższy postój, fontanny i obiekty typu design (jak na bulwarze).	Uwzględniono. Koncepcja będzie zawierać program funkcjonalny ze wskazaniem możliwych lokalizacji dla poszczególnych elementów (m.in. mała architektura, usługi, rekreacja).
Czekam na wdrożenie projektu.	-
Powinna powstać najpierw z jednej strony torów a następnie z drugiej. To ważne, bo przez małą ilość przejść pod torami, nowa droga pieszo-rowerowa powinna być w pełni dostępna dla mieszkańców po jednej i drugiej stronie torów.	Uwzględniono. Ciągłość i przejezdność Promenady Krzyckiej (rozdział 3.1.6.)
Propozycja mi się podoba. Proszę nie zapomnieć o nasadzeniach roślinności: kwitnących krzewów i kwiatów wzdłuż trasy.	Uwzględniono. Propozycje działań podnoszących bioróżnorodność (rozdział 3.1.1.)
Dobra i potrzebna inwestycja. Osobiście preferuję nawierzchnie w stylu Wrocławskich Wałów, ale bitumiczna też jest dobra i łatwiejsza w utrzymaniu. Wały po kilku latach (3?) już wymagają poprawienia. Ważne, aby nawierzchnia pasa rowerowego była jednolita, aby całość była przejezdna lub nie np. na rowerze szosowym.	Uwzględniono. Uzasadnienie wprowadzania nawierzchni asfaltowej (rozdział 3.1.4.)
Promenada powinna rozciągać się dalej za ulicę Grabiszyńską i połączyć się nowym dużym osiedlem Budimexu, które będzie budowane w tym miejscu (przy byłej Fadromie).	Uwaga nie dotyczy obecnego zakresu prac. Zaplanowano przekroczenie przez ul. Grabiszyńską; teren po północnej stronie tej ulicy jest objęty obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania, który nie przewiduje kontynuacji promenady, a jedynie komunikację ulicami wewnętrznymi; Studium przewiduje kontynuację szlaku po zachodniej stronie nasypu kolejowego.
Wspaniały pomysł! Próbowałem niedawno rowerem przejechać od ul. Wyścigowej wzdłuż nasypu w kierunku wschodnim ale nawierzchnia jest okropna a potencjał dla trasy jest niewątpliwy: cisza i zieleń. Zagospodarowywanie dawnych szlaków kolejowych na trasy rowerowe widziałem np. w Walii i jest to super pomysł bo teren od razu jest w miarę poziomy więc odpowiedni dla pieszych i rowerzystów. Trzymam kciuki za ten projekt!	-
Dzień dobry, w mojej ocenie brakuje wizualizacji, przykładu ścieżki rowerowej/dla pieszych współdzielonej z drogą dojazdową (ta koncepcja przewidywana jest na odcinku hallera/raclawicka). Czy droga rowerowa będzie w jakikolwiek sposób wydzielona od drogi dojazdowej? Myślę, że warto w projekcie zamieścić też propozycję zmian w ramach samego nasypu - rozumiem, że zachowana zostanie zieleń będąca naturalną zasłoną nieestetycznej trakcji?	Uwzględniono. Rozdział 3.1.10. <u>Drogi dojazdowe w ciągu Promenady Krzyckiej</u>
W 100% popieram. Wspaniały koncept.	-

Projekt bardzo ciekawy i niezmiernie potrzebny. W samym sercu miasta jest miejsce w tej chwili ciemne, brudne i odstrasające. Sugerowałabym także, aby także zachodnia część traktu była przede wszystkim spacerowa. Dojazd tą drogą powinien być tylko i wyłącznie dla mieszkańców i pojazdów uprzywilejowanych.	Uwzględniono. Rozdział <u>3.1.8. Bezpieczeństwo na Promenadzie Krzyckiej</u>
Super inicjatywa. Cokolwiek nie zostałyby tam zrobione będzie lepiej niż obecnie! Jeden komentarz: myślę, że wyremontowanie dróg może spowodować większy ruch samochodowy i kuszącą drogę „na skróty”. Obecnie to nie ma większego sensu (np. z względu na ogromne dziury na drodze między Hallera a Raławicką).	
Na całej długości Promenady musi być całoroczna, czyli asfaltowa ścieżka dla rowerów.	Uwzględniono. Uzasadnienie wprowadzania nawierzchni asfaltowej (rozdział <u>3.1.4.</u>)
Proszę by nawierzchnia stosowana na ścieżkach dla pieszych była taka, jak w Parku Południowym (remontowanym kilka lat temu), a nie ta która jest zastosowana na górze Pa-Fa-Wag i w nowopowstałym parku na Gaju. Mi to wygląda na jakiś odpad budowlany. W deszczowy dzień nogi się zapadają i grzęźnie się idąc (pak na Gaju), a w suchy dzień nad ścieżką unosi się pył (górką Pa-Fa-Fag). Przeanalizujcie z czego robi się te ścieżki, niech będzie jak w Południowym.	Uwzględniono. Do koncepcji zostaną dodane postulowane zapisy.
Uwzględniając panujące wśród ekologów nastroje, proponuję następujący przebieg asfaltowej całorocznej drogi dla rowerów, która ma być wybudowana w ramach promenady Krzyckiej. Po pierwsze odcinek Krzycka - Raławicka - jest przedłożeniem ciągu Powstańców-Ślężna (Park Południowy) – unikamy przejeżdżania pod wąskim wiaduktem (Krzycka) i zachowujemy parkowy charakter ścieżki od strony Krzyków (południowa strona nasypu).	Uwzględniono.
Odcinek Raławicka-Hallera, tu nie ingerujemy w parkowy charakter ścieżki po stronie północnej. Prowadzimy ścieżkę rowerową po drugiej stronie nasypu, czyli od strony parku Grabiszyńskiego.	Uwzględniono. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku B2. (rozdział <u>3.2.1.</u>)

Przejazd nad Hallera po północnej stronie i po tej samej kontynuacja asfaltu dla rowerów - znów unikamy konfliktu i ingerencji w zagospodarowaną już górkę Pa-Fa-Wag. Trzymamy się ze ścieżką rowerową tej samej strony nasypu aż do Grabiszyńskiej. Dalsza kontynuacja ścieżki rowerowej za Grabiszyńską na dzień dzisiejszy jest możliwa tylko od południa, więc unikamy ciągłego przerzucania rowerzystów z jednej strony nasypu na drugą.	Nie uwzględniono. Cała trasa pieszo rowerowa od ul. Gazowej projektowana jest po północnej stronie. Ma to na celu zachowanie czytelności rozwiązania oraz ułatwienie wszystkim użytkownikom intuicyjne korzystanie z projektowanej trasy. Nie jest zatem pożądana zmiana strony prowadzenia ciągu na drugą stronę linii kolejowej. Co więcej wygodny dojazd powinien być zaplanowany do Wzgórza Gajowickiego, bo jest to naturalna droga w celach rekreacyjnych. Nie możemy wykluczać korzystania z tych funkcji żadnej z grup. Dodatkowo strona południowo-zachodnia jest obciążona funkcją dojazdową do wielu obiektów (budynków, garaży, ogrodów działkowych). Jest ona zdecydowanie mniej przyjazna dla użytkownika i należy spodziewać się, że będzie wybierana mniej chętniej np. jako dojście do najbliższej możliwości przejścia na drugą stronę nasypu. Właściwe założenie promenadowe możliwe jest zatem do realizacji na tym odcinku (Grabiszyńska-Raławicka) tylko po stronie północno-wschodniej.
Jedynie "aleja naturalna" (str.42) zawiera wszystkie warstwy roślinności. Niższe rośliny jak leszczyna, dziki bez albo kalina osłaniają pieszych i rowerzystów od ostrych podmuchów wiatru, a w pobliżu dróg samochodowych osłaniają od hałasu. Pozwalają one także na wykształcenie najniższych warstw roślinności. Czy projekt zakłada "punkty widokowe" na szerszą niezabudowaną panoramę?	Uwzględniono. Propozycje działań podnoszących bioróżnorodność (rozdział <u>3.1.1.</u>) Propozycje działań z zakresu małej retencji (rozdział <u>3.1.2.</u>) Zagospodarowanie punktów widokowych (rozdział 3.1.11.)
Wnosimy o uwzględnienie wątpliwości mieszkańców, w tym specjalistów (arborystów), co do lokalizowania ścieżek względem pni i korzeni drzew. Wnosimy o powstrzymanie ingerencji, które mogłyby zaszkodzić drzewom - infrastruktura twarda, szczególnie w takim miejscu, nie jest najważniejsza.	Uwzględniono. Minimalizowanie kolizji ciągów komunikacyjnych z drzewami (rozdział <u>3.1.3.</u>)
Należy utrzymać spójność Promenady Krzyckiej - uwzględnić elementy spajające promenadę – np. tablice informacyjne oraz opracować katalog dobrych praktyk.	Uwzględniono. W ramach koncepcji zostanie opracowany: Katalog jednolitych rozwiązań małej architektury – rozdział <u>3.1.12.</u>
Należy projektować wniesione przejścia dla pieszych.	Uwzględniono. Bezpieczeństwo na Promenadzie Krzyckiej (rozdział <u>3.1.8.</u>)

Należy zachować ciągłość promenady kosztem terenów działkowych.	Uwzględniono. W miejscach gdzie będzie to możliwe i konieczne będą pozyskiwane fragmenty ogrodów działkowych.
---	--

2.2. Opinie dla odcinków A-B ul. Grabiszyńska – ul. Raclawicka

OPINIA	ODPOWIEŹ
Obszar A: przy proponowanym przejściu dla pieszych przez ul. Hallera od strony północnej ukośna ścieżka jako skrót wydaje się niepotrzebna – istniejący chodnik zapewnia dojście do przejścia, a koncepcyjny przebieg ścieżki biegnie przez istniejące drzewa.	Uwzględniono. Dokonano korekty koncepcji.
Zarząd PZD ROD REZEDA we Wrocławiu przy ul. Hallera 98 składa protest do proponowanej koncepcji zagospodarowania Promenady Krzyckiej na odcinku łączącym ul. Hallera z ul. Raclawicką. Jest to jeden z etapów ciągu promenadowy między nasypem kolejowym, osiedlem Ogrody Hallera a terenem ogrodów działkowych ROD REZEDA i ROD ODPOCZYNEK. Na spotkaniu w dniu 13-03-2019 podczas prezentacji, dowiedzieliśmy się że ciąg komunikacyjny ma służyć wyłącznie pieszym i rowerzystom. A co z nami działkowcami? Prosimy wziąć pod uwagę że: Duża liczba osób to działkowcy 70+ i 80+ . Osoby starsze schorowane a poniektórzy to osoby z I lub II grupą inwalidzką. Ponadto działkowcy z ROD REZEDA i ich rodziny zamieszkują sąsiednie ulice od ul. O. Beyzyma, Podróżniczej, Żeglarskiej, Kreślarskiej, al. Pracy, Hallera, Grabiszyńskiej, Księgowej, Bzowej itd. A więc dojeżdżają nie od ul. Raclawickiej lecz od strony Ogrodów Hallera. Ponadto, Dom Działkowca ROD REZEDA jest budynkiem użyteczności publicznej. Służy nie tylko działkowcom, ale wielu innym którzy najmuja sale pod kontem zebrań, narad, imprez okolicznościowych, szkoleń itp. Do ogrodu wjeżdżają samochody ciężarowe po odbiór odpadów zielonych, mieszanych, szambo, papier i plastiki. Te wjazdy i wyjazdy w ciągu tygodnia odbywają się od dwóch do trzech razy. Grupy cateringowe obsługujące imprezy okolicznościowe oraz osoby niepełnosprawne przyjeżdżają na teren ogrodu (bo też tu posiadają swoje działki) i wracają drogą do ul Hallera. Nasz ogród jest ogrodem z tradycjami, istnieje od 90 lat. Działkowcy i ich rodziny przez wiele lat wjeżdżali do ogrodu drogą od ul. O. Beyzyma i drogą od nasypu kolejowego od strony ul. Hallera. Drogę od ul. Beyzyma na odcinku 150 m Straż Miejska wyłączyła z ruchu w 2015r. Pozostała nam do ruchu zaniedbana droga dwukierunkowa wzdłuż nasypu kolejowego łącząca ul. Hallera i nasze ogrody, jako jedyna możliwość dotarcia do ogródków działkowych. Społeczność działkowa ROD REZEDA nie wyraża zgody na proponowane zmiany przez radę osiedla Ogrodów Hallera, z której to wynika że na tym odcinku ma być wyłącznie ciąg spacerowy i rowerowy. Nasze ogrody istnieją od 1925 r., zaś Ogrody Hallera od 2010 r. Nie byłoby ich bez nas. Dlatego apelujemy o przyjęcie innego wariantu na tym odcinku. Droga dwukierunkowa z wjazdem i wyjazdem od strony ul. Hallera do końca ogrodu ROD REZEDA z możliwością traktu pieszego i rowerowego, bądź wyjazdem przez osiedle Ogrody Hallera.	Uwzględniono. Zaproponowano: <u>Dwa warianty rozwiązania komunikacji na odcinkach B3 i B4 – rozdział 3.2.3.</u>
Popieram rozwiązanie projektowe dla Promenady Krzyckiej. W szczególności popieram rozwiązanie zastosowane na zachodnim odcinku od ul. Hallera do ul. Raclawickiej, przewidujące chodnik i ścieżkę rowerową od osiedla Ogrody Hallera do wjazdu na ogródki działkowe.	-
Chciałbym prosić o zaplanowanie fizycznych barier (składane słupki, szynki) uniemożliwiających wjazd samochodów na ten odcinek. Poprawa nawierzchni może spowodować, że droga wzdłuż torów stanie się tranzytowym skrótem od ul. Hallera do ul. Raclawickiej lub parkingiem dla biurowca przy ul. Hallera lub ogródków działkowych. Uniemożliwienie regularnego wjazdu samochodów na ten odcinek, pozwoli zachować rekreacyjny charakter Promenady.	Uwzględniono. Dokonano korekty koncepcji.

Głosowałam w WBO na projekt rewitalizacji ścieżki pod nasypem (odcinek C2) zanim powstał pomysł stworzenia Promenady Krzyckiej. Rewitalizacja miała przywrócić dawny blask ścieżki zachowując jej dawny charakter. Byłam zadowolona, że w końcu zajęło się tym też miasto. Czar jednak przysł, kiedy zobaczyłam propozycje projektową... Zabiera się nam - okolicznym mieszkańcom – lokalny zielony łącznik parków na rzecz asfaltowej obwodnicy rowerowej. Nie tego chcieliśmy zgłaszając projekt rewitalizacji tego odcinka do WBO!	Uwzględniono. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2. (rozdział <u>3.3.1.</u>) Propozycje działań podnoszących bioróżnorodność (rozdział <u>3.1.1.</u>) Dla odcinka C2 nie jest realizowany projekt WBO. Wszystkie wygrane projekty WBO w ramach Promenady Krzyckiej, poza projektami związanymi z rewitalizacją Wzgórza Gajowickiego, postulowały stworzenie „Rowerowo-piesznej obwodnicy Wrocławia” podkreślając jej znaczenie komunikacyjne oraz wprowadzenie wygodnych dla rowerzystów nawierzchni twardych.
Obawiam się, że wbrew zapewnieniom ekipy projektowej dojdzie do zniszczenia drzew i krzewów na trasie promenady. Byłoby to z ogromną szkodą dla miasta - starodrzew, głównie dęby, ma pomnikowe rozmiary, a krzewy tworzą jedyny w mieście wielokilometrowy korytarz dla słowików. Już mówię, skąd moje obawy: zarówno żwirowa, jak i asfaltowa nie mają być na korytowanym podłożu – z roślinnością można się zatem pożegnać.	Uwzględniono. Uzasadnienie wprowadzania nawierzchni asfaltowej (rozdział <u>3.1.4.</u>) <u>Minimalizowanie kolizji ciągów komunikacyjnych z drzewami</u> (rozdział <u>3.1.3.</u>) Propozycje działań podnoszących bioróżnorodność (rozdział <u>3.1.1.</u>)
Miasto powinno zacząć od odzyskania/pozyskania terenów zajętych między ul. Modlińską a Sokolą i należących do Skarbu Państwa do ulicy Raclawickiej. W przeciwnym razie skazuje się korytarz ekologiczny od strony zachodniej na zniszczenie. Uważam, że ścieżka bitumiczna powinna iść tylko po stronie wschodniej. Najważniejsze jest dla mnie zachowanie dotychczasowego charakteru promenady - zielonego korytarza dla rodzin, psiarzy i biegaczy.	Uwzględniono. Włączenie do Promenady terenów nielegalnie wygradzonych na odcinku B2 (rozdział <u>3.2.2.</u>)
Ścieżki rowerowe można puścić np. ulicą Modlińską.	Uwzględniono częściowo. Koncepcja Promenady Krzyckiej zakłada budowę ciągłej ścieżki rowerowej. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku B2. (rozdział <u>3.2.1.</u>)
Oświetlanie siedlisk słowików uważam za pomyłkę. Najważniejsze jest zrobienie kładek pieszo-rowerowo-wózkowych nad ulicami Hallera, Raclawicką i Krzycką. Podsumowując: najpierw odzyskanie terenów umożliwiających budowę ścieżek bez konieczności niszczenia obecnie istniejącej promenady, potem budowa kładek, następnie dopiero konsultacje co do ostatecznego kształtu projektu.	Częściowo uwzględniono. Koncepcja ustala które przekroczenia przewidujemy w formie kładki (Hallera, Krucza), a które w formie przejścia naziemnego (Raclawicka, Krzycka). Kwestia oświetlenia Promenady została omówiona w rozdziale <u>3.1.7.</u>
Chciałabym też zwrócić Państwa uwagę na to, że formularz konsultacyjny w obecnej formie jest zdecydowanie nieprzyjazny dla użytkownika. Trudno się formułuje dłuższą wypowiedź, nie mogąc zerknąć na dotychczas napisany tekst. (czy to ma być test na demencję?)	Uwzględniono. Wydział Partycypacji Społecznej dokonał stosownej korekty formularza.
Jeszcze jedno: prosiłabym o wskazanie jednej przykładowej lokalizacji, w której w ciągu ostatnich 5 lat wykonano poprawnie roboty drogowe - bez niszczenia zieleni z równą, niepyłącą, niezapadającą się nawierzchnią? Może warto najpierw przeanalizować możliwości realizacji tak ważnej inwestycji, zamiast zakładać, że "jakoś to będzie"? Bo ta promenada w obecnej formie nie jest zła, tylko śmieci	Uwzględniono. Rozdział <u>3.1.5. Realizacje nawierzchni szutrowych</u>

zebrać i trochę żwiru w dziury by sypanąć...	
Konieczne są ekrany akustyczne wzdłuż osiedla Ogrody Hallera!!	Nie uwzględniono. Nie ma możliwości wprowadzania ekranów akustycznych w ramach Promenady Krzyckiej z uwagi na konieczność wzniesienia tego typu konstrukcji na poziomie emisji hałasu – czyli przy samych torach kolejowych.
Mam mieszkania w Ogrodach Hallera w budynku tuż przy torach. Odgłos pociągu jest dużo większy niż Archicom zapowiadał. Dodatkowe jakiegokolwiek odgłosy z tamtej strony będą wymagać ekranów wyciszających, bo cena tych mieszkań była stosunkowo duża właśnie ze względu na niby cichą lokalizację.	Nie uwzględniono. Uzasadnienie jak wyżej.
Jestem ZA pieszą i rowerową ścieżką, ale PRZECIW dodatkowej bramie i wjazdom samochodów na osiedle. Oczywiście popieram wyciszające ekrany gdyby była taka możliwość rozważana.	Uwzględniono. Zaproponowano: <u>Dwa warianty rozwiązania komunikacji na odcinkach B3 i B4 – rozdział 3.2.3.</u>
Jako mieszkanka okolic Krzyki-Grabiszyn postuluje by na całej długości obwodnicy była asfaltowa, całoroczna ścieżka dla rowerów. Koniecznie musi być to asfalt tak, aby w okresie zimowo-jesiennym była ona przejezdna. W innym przypadku rowerzyści będą się przesiadać po deszczu i w zimie do samochodów, co spowoduje pogorszenie i tak już zanieczyszczonego powietrza (ma szczególne znaczenie zimą). Dbajmy o powietrze w mieście !!! Oddychają nim nie tylko ludzie ale i żyjące w naszym mieście zwierzęta, ptaki, sarny i dziki .	Uwzględniono. Rozdział <u>3.1.4. Uzasadnienie wprowadzania nawierzchni asfaltowej</u>
Wnosimy o jak najszybsze odzyskanie działek Grabiszyn, AR_44, 28 oraz Grabiszyn, AR_44, 2/2 na tyłach ogródków domów przy ulicy Modlińskiej. W tej chwili część promenady została (najprawdopodobniej w sposób bezprawny) przejęta przez prywatnych właścicieli i włączona w ich prywatne ogródki. Należy jak najszybciej odzyskać te tereny, aby właściciele nie mogli powołać się na tzw. "zasiedzenie", w przeciwnym wypadku - aby uzyskać odpowiednią (planowaną) szerokość ciągu pieszo-rowerowego, konieczne będą wycinki wiekowych drzew. W dodatku brak działań oznacza kapitulację przed nielegalnie wykorzystującymi teren miejski osobami prywatnymi, co byłoby skandalem.	Uwzględniono. Rozdział <u>3.2.2. Włączenie do Promenady terenów nielegalnie wygradzonych na odcinku B2</u>
Wnosimy o doprowadzenie do jak najszybszej komunalizacji działek Grabiszyn, AR_45, 16/1 oraz Grabiszyn, AR_45, 2/7, tworzących zielony skwer w obrębie skrzyżowania ulic Modlińskiej i Raławickiej. Historycznie jest to teren parku - polana ze szpalerami wiekowych olbrzymich dębów po obu jej stronach. W koncepcji była mowa o strefach wejściowych Promenady Krzyckiej. Dlatego właśnie teren ten należy jak najszybciej odzyskać od Skarbu Państwa, który w uzasadnieniu nieprzekazania go do tej pory miastu powołuje się m.in. na wizję lokalną, w której stwierdza, że jest on niezagospodarowany, bo "rosną tam tylko drzewa i krzaki", co samo w sobie jest rażące. Dodatkowo powołuje się na brak MPZP.	Wyjaśnienie. Na etapie przygotowania inwestycji konieczne będzie pozyskanie terenu. Obecnie nie jest możliwe określenie optymalnej procedury prawnej.
Wnosimy o pilne ustanowienie planu zagospodarowania dla terenu w kwartale: Obwodnica Kolejowa – Raławicka – Modlińska – Sokola.	Wyjaśnienie. Wniosek o sporządzenie/zmianę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego należy złożyć w Biurze Rozwoju Wrocławia. http://bip.um.wroc.pl/sprawa-do-zalatwienia/8825/wniosek-o-sporzadzenie-zmiane-miejscowego-planu-zagospodarowania-

	przestrzennego
w strefie wejściowej na Plac Srebrny i przy stadionie Śląska - nieprowadzenie ścieżki tuż przy nasypie, pozostawienie krzewów przy nasypie;	Uwzględniono. Zaprezentowany przebieg ścieżki nie koliduje z krzewami.
zapewnienie dojazdu do obsługi Domu Kultury w okolicy ul. Bzowej;	Uwzględniono. Dom kultury Bakara ma zapewniony dostęp do drogi publicznej od strony ul. Różanej
uszanowanie lokalnych uwarunkowań okolicy Wzgórza Gajowickiego – zachowanie istniejących ciągów komunikacyjnych i wejść;	Uwzględniono. W koncepcji uwzględniono zrealizowany projekt Wzgórza Gajowickiego.
dosadzenie jaśminowców przy platanach koło górki PaFaWag (Wzgórze Gajowickie);	Uwzględniono. W koncepcji uwzględniono postulat.
wejście na obecną kładkę jest trudne – lepsza byłaby rampa z łagodnym podjazdem ale bez mocnej ingerencji w polanę Gajowicką i statykę nasypu kolejowego;	Uwzględniono. W koncepcji zaproponowano postulowane rozwiązanie.
zgłoszenie postulatu do PKP: przy przebudowie TOW poszerzyć przejście pod wiaduktem na ul. Hallera i uwzględnić kładkę pieszo-rowerową w nasypie;	Uwzględniono. Szczegółowe rozwiązania projektowe ustalane będą na etapie przygotowawczym inwestycji kolejowej (uzgodnienia zakresu).
mieszkańcy pytają czy nowe przejście przez ul. Hallera będzie powodować korki, przejście w okolicy ul. Ojca Bezyma jest zbyt daleko od nasypu;	Wyjaśnienie. Warunki techniczne lokowania nowych przekroczeń ustala Wydział Inżynierii Miejskiej. Jednostka ta dba również o to, aby nowa sygnalizacja świetlna nie zaburzała ruchu, co jest możliwe dzięki odpowiedniej koordynacji z przyległymi skrzyżowaniami.
dostęp do ROD Rezeda od strony ul. Hallera – dojazd, obsługa domu działkowca oraz obsługa śmieciarki. Przeważająca większość użytkowników ROD Rezeda, w tym starszych ludzi, mieszka na Grabiszynie (w okolicach Hallera i na północ od ROD Rezeda) stąd postulat dostępu od tej strony;	Uwzględniono. Zaproponowano: <u>Dwa warianty rozwiązania komunikacji na odcinkach B3 i B4 – rozdział 3.2.3.</u>
dostęp do drugiej bramy osiedla Ogrody Hallera oraz do stacji transformatorowej od strony ul. Hallera, mieszkańcy osiedla dopuszczają możliwość rozmów na temat ew. przejazdu dla obsługi miejskiej (np. śmieciarek) przez osiedle natomiast nie dopuszczają przejazdu samochodów prywatnych spoza osiedla (np. działkowców);	
wyjazd z osiedla Ogrody Hallera jest trudny – ograniczone bezpieczeństwo, wąsko, ostre kąty;	
dostęp do ROD Odpoczynek od strony ul. Racławickiej, tylko do pierwszej bramy, bez przejazdu dalej do ROD Rezeda;	
nie może być ciągłego przejazdu z ul. Hallera do ul. Racławickiej – uniemożliwienie tranzytu;	Uwzględniono. Przejazd samochodem pomiędzy ulicami Racławicką i Hallera będzie niemożliwy.

zachowanie zieleni na nasypie ze względu na właściwości ograniczania hałasu;	Wyjaśnienie. Miasto nie ma formalnych możliwości ustalania zasad utrzymania i pielęgnacji zieleni rosnącej na terenie kolejowym. Obowiązek zgłaszania wycinek dotyczy wyłącznie drzew. W przypadku ingerencji w zieleń cenną przyrodniczo kierujemy wnioski o zachowanie poszczególnych drzew.
szczególna ochrona drzew w strefie wejściowej od ul. Racławickiej, między nasypem a ul. Modlińską - mieszkańcy zgłaszają tą część jako szczególnie cenny fragment, gdzie okazałe drzewa należy chronić nawet kosztem ciągłości nawierzchni promenady - odsunięcie ew. nawierzchni bitumicznej od cennych drzew;	Uwzględniono. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku B2. - rozdział <u>3.2.1.</u> Minimalizowanie kolizji ciągów komunikacyjnych z drzewami – rozdział 3.1.3._
zastosowanie różnych nawierzchni: bitumicznej po jednej stronie nasypu (dla rowerzystów), szutrowej po drugiej stronie (dla biegaczy), tak aby nie wszystko było wyasfaltowane.	Częściowo uwzględniono. Zachowano różnorodne nawierzchnie i ograniczono ilości ścieżek rowerowych: Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku B2. (rozdział <u>3.2.1.</u>) Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2. (rozdział <u>3.3.1.</u>)
potrzeba drogi rowerowej od strony ul. Modlińskiej – osiedle domów.	Uwzględniono. Po obu stronach nasypu zaprojektowana jest możliwość przejazdu rowerem.
konieczność określenia standardów prac przy drzewach na terenach zielonych, korytowanie może być niebezpieczne dla drzew.	Uwzględniono. <u>Minimalizowanie kolizji ciągów komunikacyjnych z drzewami</u> – rozdział <u>3.1.3.</u>

2.3. Opinie dla odcinków C-D ul. Raławicka – ul. Ślężna

OPINIA	ODPOWIEŹ
Obszar D: przy ul. A Waligórskiego, na przedłużeniu osi pomnika Chopina zasadnym wydaje się rezygnacja z miejsc parkingowych, natomiast zastanawiający jest zabieg zrobienia „zatoczki”/ placu kosztem istniejącego żywopłotu. Skoro ul. A. Waligórskiego nadal będzie ciągiem jezdnią to plac, który miał kiedyś uzasadnienie, nie będzie obecnie pełnić żadnej funkcji np. jako miejsce odpoczynku z ławkami czy podobne.	Uwzględniono. Wrysowana „zatoczka” będzie zagospodarowana zgodnie z wytycznymi Miejskiego Konserwatora Zabytków.
Prosiłoby się, aby odcinek Raławicka-Krzycka po południowej stronie był reprezentacyjnym ciągiem pieszo-rowerowym o nawierzchni żywiczno-mineralnej, bez asfaltu i kolizji z drogą rowerową na przejściu dla pieszych.	Uwzględniono. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2. (rozdział <u>3.3.1.</u>)
Uważam, że na odcinku Raławicka - Krzycka ścieżka rowerowa powinna przebiegać po północnej stronie torów kolejowych, a po południowej, słonecznej stronie powinna być szeroka aleja spacerowa, łącząca sąsiednie parki.	
Odcinek Raławicka-Krzycka to bardzo uczęszczany, piękny łącznik spacerowy łączący Górę Skarbowców z Parkiem Południowym. Zaasfaltowano go i zniszczono jego parkowy charakter. To skandal!	
Moje uwagi dotyczą odcinków C i D, w których omówieniu uczestniczyłam w Firleju: Uważam, że miasto powinno odzyskać zajęte tereny przy ul. Warsztatowej, bo tylko to pozwoli skutecznie chronić drzewa.	Uwzględniono. W koncepcji zostaną wskazane dodatkowe formy ochrony drzew
We wnętrzu przy terenach sportowych powinna zostać odtworzona polana, Wiese.	Uwzględniono. Teren ma uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z którym może być przeznaczony pod funkcje sportowo-rekreacyjne.
Chciałabym rozdzielania ruchu pieszego i rowerowego nasypem kolejowym na odcinku C (ruch pieszy po stronie południowej), co pozwoliłoby uniknąć nieuchronnych przy niewielkiej szerokości traktu konfliktów między rowerzystami a pieszymi i skuteczniej chronić zieleń.	Uwzględniono częściowo. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2 (rozdział <u>3.3.1.</u>). Możliwość przejścia i przejazdu rowerem dotyczy jednak obu stron nasypu, w przeciwnym razie dostęp do Promenady byłby ograniczony dla mieszkańców zabudowy przy danym odcinku.
Postuluję zachowanie naturalnej zieleni na nasypie, dosadzenie licznych krzewów dla słowików, rezygnację z oświetlenia lub znaczne jego ograniczenie i przyjęcie rozwiązań redukujących smog świetlny.	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej. Patrz również: <u>Oświetlenie Promenady Krzyckiej</u> – rozdział <u>3.1.7.</u>
To, co zaproponowano na południowym odcinku między ul. Raławicką i Krzycką nie można nazwać Promenadą, tj. miejscem przeznaczonym na spacer. Z istniejącego, szerokiego traktu spacerowego, biegnącego wzdłuż nasypu kolejowego, zabrano większą część na asfaltową drogę dla rowerów, a pozostałą resztę o szerokości 2m pozostawiono dla spacerowiczów. Utworzono asfaltowy skrót łączący dwie ruchliwe ulice, po którym na pewno będą jeździć intensywnie rowery, skutery i motocykle. Proponowane rozwiązanie jest bardzo niebezpieczne dla spacerujących rodzin z małymi dziećmi i jestem jemu zdecydowanie przeciwny.	Uwzględniono. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2. (rozdział <u>3.3.1.</u>)

Z przerożeniem stwierdzam, że proponowane rozwiązanie południowej części Promenady Krzyckiej na odcinku między ul. Raławicką i ul. Krzycką to dewastacja środowiska naturalnego, istniejącego między ogrodami domów jednorodzinnych a nasypem kolejowym. Przeszło połowę tego pięknego, spacerowego terenu zamierza się zalać asfaltem, pozostawiając tylko parkową ścieżkę o szerokości 2 m. Stanowczo protestuję przeciwko takiemu rozwiązaniu!	Uwzględniono. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2. (rozdział <u>3.3.1.</u>)
Wnosimy o wyłączenie ulicy Waligórskiego z ruchu, ewentualnie dopuszczenie jedynie ruchu autobusów MPK na tej ulicy. Planowany Ciąg Pieszko-Rowerowy (CPR) po stronie nasypu kolejowego będzie niewygodny dla użytkowników (pieszych i rowerzystów) oraz wprowadzi konflikty między użytkownikami. Dodatkowo Park Południowy nadal pozostanie przecięty na dwie niepowiązane części (w oryginalnej przedwojennej koncepcji ulica Waligórskiego była jedynie lokalną drogą do obsługi restauracji w parku, nie pełniła ona funkcji komunikacyjnej, a co za tym idzie nie dzieliła sztucznie Parku Południowego na dwie osobne części).	Uwzględniono. <u>Planowane działania na ul. Waligórskiego – rozdział 3.3.2.</u>
nawierzchnia asfaltowa najbardziej pożądana przez rowerzystów dla szybkiego i wygodnego poruszania się po promenadzie	Uwzględniono.
Postuluje o oświetlenie promenady w celu zapewnienia bezpieczeństwa,	Uwzględniono. Odpowiedź: <u>Oświetlenie Promenady Krzyckiej – rozdział 3.1.7.</u>
Proponuję pomysł na rozdzielenie części spacerowej – spokojniejszej po jednej stronie kolei a od drugiej strony nasypu stworzenie szybkiego tranzytu dla rowerzystów oraz oddzielenie ciągów pieszego i rowerowego przez rozsuniecie lub pas zieleni w celu uniknięcia kolizji użytkowników. Użytkownicy ciągu pieszego preferują poruszanie się po zacienionej stronie.	Uwzględniono częściowo. - Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2. (rozdział <u>3.3.1.</u>)
niebezpieczne miejsce przejścia przy wiadukcie przy ul. Krzyckiej – pomysł na wyniesienie przejścia dla pieszych w celu zapewnienia bezpieczeństwa	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej.
pytanie o schemat powiązań funkcjonalnych z istniejącą siecią dróg rowerowych we Wrocławiu,	Wyjaśnienie. Schemat powiązań funkcjonalnych sieci dróg rowerowych publikowany jest w Studium – Rys. 14. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - polityka zrównoważonej mobilności.
Proszę o włączenie uszanowanie istniejącego korytarza ekologicznego wzdłuż promenady – zminimalizowanie oświetlenia oraz wycinki drzew	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej.
potrzeba lokalizacji śmietników i ławek wzdłuż ciągów pieszych,	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej.
potrzeba wymiany nawierzchni na ul. Warsztatowej	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej.

Proszę o włączenie polan zlokalizowanych pomiędzy basenem a kortami tenisowymi w przestrzeń promenady – propozycje na zrobienie placów zabaw, boisk, łąki.	Uwzględniono. Teren ma uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zgodnie, z którym może być przeznaczony pod funkcje sportowo-rekreacyjne.
Postulowana potrzeba oddzielenia ciągu rowerowego od ulicy w celu zablokowania możliwości parkowania aut na ścieżce rowerowej np. poprzez słupki lub wysoki krawężnik,	Uwzględniono. Zakłada się zabezpieczanie wszystkich ciągów pieszych i rowerowych przed nielegalnym wjazdem i parkowaniem samochodów. Są to szczegóły projektowe do rozwiązania na dalszych etapach projektowania.
Postulowana potrzeba wypłaszczenia krawężników w miejscach, w których rowerzysta ma zjechać ze ścieżki rowerowej na jezdnię lub na odwrót,	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej. Patrz również: <u>Planowane działania na ul. Waligórskiego – rozdział 3.3.2.</u>
Propozycja lokalizacji punktów napraw rowerów, punktów wypożyczenia rowerów, parkingów rowerowych wzdłuż promenady, szczególnie w punktach węzłowych,	
Ul. Waligórskiego- Ślężna – zagospodarowanie w sposób jak najmniej wzmagający ruch kołowy oraz dopuszczanie ruchu rowerowego.	

2.4. Opinie dla odcinków E-G ul. Ślężna – ul. Gazowa

OPINIA	ODPOWIEDŹ
Obszar E: Przejście dla pieszych i rowerzystów po północnej stronie wiaduktu przy ul. Borowskiej powinno znajdować się zaraz przy wiadukcie, a nie przy wylocie ul. Kukuczki.	Uwzględniono. Dokonano korekty koncepcji. Utworzenie nowego przejścia przy wiadukcie jest możliwe, jeśli zostanie wyposażone w sygnalizację świetlną.
Ul. Koszycka od południowej strony nasypu powinna być ścieżką rowerową, a od północnej jej strony powinien być puszczony ruch kołowy od ul. Orawskiej (pod nasypem) z Ołtaszyna. To bardzo udrożniłoby tę część miasta.	Nie uwzględniono. Postulat jest niezgodny z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w których ul. Orawska i ul. Spiska wyznaczone są jako ciągi pieszo-rowerowe jedynie z możliwością dojazdu samochodów do przyległych posesji.
Przejazd Promenadą Krzycką przez ul. Borowską powinien odbywać się płynnie w linii – w kontynuacji przebiegu ścieżki, a nie z odbiciem do istniejących przejść dla pieszych. Obecnie rowerzyści przejeżdżają "na dziko" od północnej strony nasypu pokonując ulicę nielegalnie. Po powstaniu Promenady może stać się to tym bardziej nagminne i niebezpieczne. W kontekście małego światła przejazdu pod nasypem, być może wprowadzenie świateł na przycisk lub kładki byłoby rozwiązaniem godzącym ruch aut i przejazd ścieżki rowerowej?	Uwzględniono. <u>3.4.1. Planowane przekroczenie przez ul. Borowską</u>
Należy przywrócić reprezentacyjną funkcję wzgórza Skórnik wraz z odbudową istniejącej tam dawniej altany oraz przywróceniem czytelnego układu ścieżek wokół wzgórza.	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej.
Przy dawnym placu Bismarcka zamieszkuje (czy legalnie?) osoba utrudniająca korzystanie z tego miejsca wraz z psami, które odstraszały od posesji i placu jednocześnie. Obszar dawnego placu jest mocno zaśmiecony – wymaga sprzątnięcia.	Uwzględniono. W koncepcji zostaną wskazane wytyczne do rewaloryzacji tego obszaru.
Według relacji jednego z mieszkańców Gaju na odcinku między ul. Pawią, a Buforową istnieje zasypany przejazd pod nasypem – należałoby potwierdzić te informacje i uczynić przejazd.	Uwzględniono. Obiekt ten zostanie rozpoznany na etapie prac opracowania koncepcji
Wnoszę o włączenie do Promenady Krzyckiej terenów na południe od nasypu w odcinku Borowska - Buforowa. Fragment tego odcinka - klin między nasypem a ul. Terenową – to teren nieużytków, należących obecnie do PKP. Miasto powinno przejąć władanie nad tym obszarem, ze względu na ogromny potencjał tego miejsca względem poszerzenia Promenady Krzyckiej o przylegające większe tereny zieleni. Na Wojszycach i Jagodnie zdecydowanie brakuje terenów zieleni, a obszar ten mógłby zapewnić tereny rekreacyjne dla mieszkańców. Miejsce jest przyrodniczo cenne ze względu na znajdujące się tam wysokie drzewa oraz wody stojące - kontekst wód opadowych! Prawie wszystkie obszary okresowo zalewane lub stałe zbiorniki wodne na terenie Wojszych i Ołtaszyna zostały osuszone i zabudowane, lub planuje się ich zabudowanie. Należy bezwzględnie zachować te istniejące przy ul. Terenowej.	Wyjaśnienie. Obszar nie jest objęty koncepcją. Realizacja postulatów jest bardzo trudna ze względu na fakt, że jest to teren kolejowy rozdzielający dwie linie, z których jedna jest przewidziana w najbliższych latach do rewitalizacji. Ponadto nadal nie zapewniono by ciągłości pomiędzy ul. Grota-Roweckiego a ul. Pawią (istniejąca zabudowa jednorodzinna).
Obszar E: Przejście dla pieszych i rowerzystów po północnej stronie wiaduktu przy ul. Borowskiej powinno znajdować się zaraz przy wiadukcie, a nie przy	Uwzględniono. Rozdział <u>3.4.1. Planowane przekroczenie</u>

wylocie ul. Kukuczki.	<u>przez ul. Borowską</u>
Promenada to świetny pomysł. Sądę, że warto byłoby przedłużyć ją wzdłuż ulicy Mongolskiej lub nawet do Parku Bieńkowickiego. Ruch rowerowy w tej okolicy jest znaczny, umożliwiłoby to stworzenie bezpiecznego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż wiaduktu - gdzie nie ma alternatywnego przejścia. Dla pieszych z okolicy Gaju, spacer do Parku Bieńkowickiego byłby atrakcyjny - park ma zaplecze rekreacyjne a w przypadku zakończenia Promenady na ul. Gazowej nie sądzę aby była ona atrakcyjna dla spacerujących dzieci.	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej.
Odcinek Bardzka-Gazowa powinien sięgać do Parku Wschodniego.	Uwzględniono. <u>Rozdział 3.1.14. Kontynuacja Promenady Krzyckiej w kierunku Parku Wschodniego</u>
Zielone Wzgórze: powinna powstać trasa dookoła wzgórza, która łączyłaby się z kolejnym parkiem przed wzgórzem.	Częściowo uwzględniono. Obszar Wzgórza Gajowego jest objęty procedurą sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który rozstrzygnie prowadzenie ciągów komunikacyjnych. Koncepcja Promenady nie wyklucza wprowadzenia postulowanych rozwiązań.
Mniej więcej w 1/3 ul. Koszyckiej po jej południowej stronie obszar "Promenady" jest przerywany. Z czego wynika ta nisza? Czy w tym miejscu będzie urwany ślad lub obejście ścieżki? Dzisiaj ul. Koszycka jest przejezdna rowerem w całości.	Uwzględniono. Przerwy wynikały z odrębnych własności. Poprawiono ciągłość Promenady.
Niespójne jest oznaczenie granicy (na różnych mapkach są inne zakresy) Promenady w obszarze przy osiedlu Alina (Koszycka od Agrestowej). Czy polany tzw. Korner Wiese będą objęte zakresem wpisania do Rejestru Zabytków?	Uwzględniono. Poprawiono oznaczenia granicy. Obecnie nie planuje się objęciem ochroną konserwatorską tego obszaru.
Czy promenada nie będzie utrudniać wyjazdu z miasta samochodom po kluczowych drogach: Powstańców Śl., Ślężna, Bardzka?	Wyjaśnienie. Nie. Nowe przekroczenia i ich sygnalizacja świetlna będą zsynchronizowane w ramach systemu zarządzania ruchem.
Dwukierunkowa jezdnia na ul. Koszyckiej zdecydowanie odciążałaby wąskie gardło - wiadukt przy Borowskiej oraz częściowo wieczne zakorkowaną Zwycięską.	Nie uwzględniono. Postulat jest niezgodny z założeniami koncepcji.
Od ulicy Wyścigowej do Borowskiej powinna być po południowej stronie wiaduktu utworzona dwukierunkowa jezdnia.	Odpowiedź: <u>3.1.8. Bezpieczeństwo na Promenadzie Krzyckiej</u>
Wnosimy o zaprojektowanie przecięcia ulic Borowskiej i Grota Roweckiego przez promenadę, bez odgięć w przebiegu promenady. Jeżeli WIM lub ZDiUM uważają, że to niebezpieczne, należy zaprojektować wyniesienia DDR i chodnika lub sygnalizację świetlną.	
Rów wzdłuż obwodnicy kolejowej na odcinku Bardzka – Borowska powinien zostać skanalizowany, a przestrzeń wykorzystana na powierzchnie Promenady.	Nie uwzględniono. Rów jest w zarządzie odrębnych właścicieli. Jest częścią terenu kolejowego i stanowi element odwodnienia nasypu kolejowego. Zarowywanie rowów jest również działaniem niezgodnym z nowymi

	zasadami gospodarowania wód opadowych (tzw. małej retencji)
Proszę o uwzględnienie łącznika z ulicą Strońską. Podczas projektowania parku na Gaju ten kawałek nie został uwzględniony.	Uwzględniono Dodano połączenie w koncepcji.
dopuszczenie ruchu w kierunku centrum miasta przez ul. Spiską i ul. Orawską,	Nie uwzględniono. Koncepcja promenady Krzyckiej wyklucza wprowadzanie nowego ruchu kołowego. Jest to także postulat niezgodny z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który ulicom tym wyznacza funkcję ciągu pieszo-rowerowego z możliwością dojazdu samochodów do przyległych posesji.
ograniczenie ruchu tranzytowego przez ul. Koszycką,	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej.
Proszę uwzględnić rewaloryzację zieleńca przy ul. Agrestowej oraz odbudować altanę na Wzgórzu Skórnik.	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej. W koncepcji wskazano potrzebę rewaloryzacji tego miejsca.
Proszę urządzić punkt widokowy na Wzgórzu Skórnik.	
Należy uwzględnić Tramwaj na Ołtaszyn,	Uwzględniono.
Ważna jest lokalizacja dla foodtrucków i ciekawe kompozycje zieleni na Wzgórzu Skórnik,	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej.
Wniosek o: uspokojenie ruchu na skrzyżowaniu ul. Borowskiej i Promenady,	Uwzględniono. <u>Rozdział 3.4.1. Planowane przekroczenie przez ul. Borowską</u>
Wniosek o: rozważenie przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Borowskiej i Promenady,	
Warto rozpoznać bocznicę kolejową przez nasyp biegnące historycznie do terenów przemysłowych (obecnie Wzgórze Gajowe wzgórz kolejowych.	Uwzględniono. Obiekt ten zostanie rozpoznany na etapie prac opracowania koncepcji.
Wykonanie dogodnych przejść dla pieszych w rejonie ul. Bardzkiej i Buforowej,	Uwzględniono. <u>Rozdział 3.4.2. Planowane przekroczenie przez ul. Buforową</u>
Wykonać nasadzenia klonów kulistych przy cmentarzu,	Uwzględniono.
Bezpośrednie połączenie parteru wzgórza z jego szczytem; włączenie sadów,	Uwzględniono. Postulat zgodny z założeniami koncepcji Promenady Krzyckiej. Miejsca publiczne objęte są zakazem spożywania alkoholu. Rada Miejska może w ramach swoich kompetencji wprowadzić odstępstwo w określonym miejscu publicznym.
Zaprojektować przy Wzgórzu Tarnogajskim miejsce do spożywania alkoholu oraz miejsce do grillowania,	
Rozwiązać problem anonimowych osób spożywających alkohol	

2.5. Opinie dotyczące osiedla Brochów

OPINIA	ODPOWIEDŹ
Konieczne do Brochowa.	Uwzględniono. Patrz rozdział 3.1.15. Kontynuacja Promenady Krzyckiej w kierunku Brochowa
Promenada powinna sięgać aż po Brochów.	
Trasa powinna być przedłużona tak, aby połączyć się ze ścieżką rowerową biegnącą wzdłuż torów pomiędzy ul. Konduktorską a Buforową, a następnie wzdłuż tych samych torów od Konduktorskiej do Parku Brochowskiego.	
Proszę wziąć pod uwagę również Brochów. Potrzebujemy połączenia z miastem. Taka ścieżka rowerowo i dla pieszych bardzo by nam się przydała. Temat został również poruszony na forum Facebooka Brochowanie.	
Jako przedstawiciel Zarządu jednej z wielu nowych wspólnot mieszkaniowych na Brochowie (prawie 100 mieszkań) mam pytanie o możliwość przedłużenia tej wspaniałej trasy wycieczkowo-rekreacyjnej do Brochowa. Brochów dawniej był miasteczkiem pod Wrocławiem, takim na uboczu i niestety wciąż jest troszkę zapomniany przez władze miasta. Powstało tu w ostatnich latach wiele osiedli mieszkaniowych: TBS przy Leonarda da Vinci oraz Mościckiego, osiedle Parkowe, Grafitowe i MW na Semaforowej – łącznie ok. 500 mieszkań, powstaje TBS na Afgańskiej i wiele innych. Kilka tysięcy "nowych" mieszkańców oraz kilka tysięcy "starych" wciąż nie może się doczekać trasy wyjazdowej z Brochowa w stronę centrum miasta - najlepiej wzdłuż ulicy Mościckiego do skrzyżowania ulicy Gazowej i Karwińskiej. Z uwagi na to, że w/w skrzyżowanie jest bardzo wąskie i niebezpieczne, być może lepszym pomysłem na połączenie Brochowa ze światem byłaby trasa wzdłuż torów kolejowych przy ul. Mościckiego aż do stacji kolejowej Wrocław- Brochów, zaplanowana nie bezpośrednio przy bardzo ruchliwej ulicy. Stworzyłoby to możliwość rodzinnych wycieczek w bezpieczny sposób, a także codziennego przemieszczania się wielu mieszkańców Brochowa do pracy w centrum miasta. A przecież towarowa linia kolejowa, wzdłuż której miasto planuje zbudować Promenadę, łączy się z linią kolejową Wrocław Główny - Wrocław Brochów na skrzyżowaniu Wiaduktowa-Moscickiego i wystarczyłoby zrobić jej przedłużenie do centrum naszej dzielnicy. Jeśli nie w I etapie, to może w etapach kolejnych.	
Proszę o przedłużenie promenady na Brochów i dalej, na Bieńkowice. W tej chwili wydostanie się z Brochowa rowerem do ul. Gazowej to horror.	
Odcinek Bardzka—Gazowa powinien iść do Brochowa.	
Powinna zostać wydłużona do Brochowa	
Uważam, że świetnym przedłużeniem Promenady będzie jej odcinek do Brochowa. Myślę, że połączenie Promenady Krzyckiej z Brochowską to bardzo dobre rozwiązanie dla ogromnej masy rowerzystów z Brochowa, Iwin i Bieńkowic.	
Przedłużmy promenadę na Brochów! Nie mamy jak wyjechać z Brochowa rowerem. Jest niebezpiecznie. Połączenie Promenady Krzyckiej z Brochowską mogłoby być świetnym rozwiązaniem.	
Promenada Krzycka winna zostać przedłużona do Brochowa/połączona z Promenadą Brochowską.	
Proponowałbym przedłużenie promenady na Brochów przez Wiaduktową, dwa parki brochowskie do parku w Bieńkowicach. Nazywamy to Promenadą Brochowską. Proszę zwrócić uwagę na mapę. Promenada Krzycka kończy się na Brochowie, bo przed wojną tam kończył się Wrocław. Teraz Brochów należy do Wrocławia.	
Proszę aby promenada była połączona z Brochowem.	
Promenadę można zrobić również przez Brochów.	
Wnoszę o przedłużenie promenady do Brochowa. Przez Wiaduktową, Park Brochowski i Park Bieńkowicki.	
Uważam, że jest to świetna inicjatywa, mogąca znacznie umilić życie we Wrocławiu. Myślę że można by przedłużyć inwestycje samych ścieżek rowerowych i spacerowych prowadzących na Brochów, ponieważ	

brakuje ich tam zwłaszcza przy początku ul. Mościckiego. Wszystko otoczone jest ogrodami działkowymi i nie ma bezpiecznej trasy pieszej. Promenada Krzycka według mnie jest świetną inicjatywą, która bardzo pomoże skomunikować południową część miasta.	
---	--

3. PODSUMOWANIE

W tym rozdziale zaprezentowano odpowiedzi szczegółowe dotyczące najistotniejszych kwestii zgłaszanych przez mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych. Odniesienia do tych odpowiedzi zamieszczono w rozdziale 2.

3.1. Odpowiedzi na opinie ogólne, dotyczące całego projektu

3.1.1. Propozycje działań podnoszących bioróżnorodność

Wskazane zalecenia związane z utrzymaniem terenów zieleni w sąsiedztwie Promenady Krzyckiej¹:

- utrzymanie terenów z roślinnością naturalną (spontaniczną), z rozbudowanym runem; w sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych, prowadzenie/zachowanie obszarów naturalnego runa z zachowaniem roślinności podszytu, grup krzewów lub wybranych samosiewów drzew, na których możliwe jest rozrzucanie części biomasy, co obniża koszty związane z utrzymaniem terenów zieleni;
- racjonalizacja zabiegów pielęgnacyjnych – ograniczenie koszenia, wygrabiania liści i wywozu biomasy;
- zakładanie naturalnych powierzchni zadarnionych (naturalne mieszanki traw, łąki i murawy kwiatowe) utrzymywanych ekstensywnie (z ograniczoną liczbą koszeń w ciągu roku); łąki kwiatowe i rabaty ruderalne mogą być traktowane jako alternatywa dla trawników;
- kształtowanie wielogatunkowych grup roślin i biogrup, w nawiązaniu do zastanego siedliska;
- stosowanie roślin okrywowych z bylin, niskich, zwartych krzewów lub pnączy – w szczególności roślin miododajnych;
- ograniczanie użycia środków ochrony roślin, w szczególności nioselektywnych substancji biologicznie czynnych oraz środków należących do klasy bardzo toksycznych;
- pozostawianie części martwego drewna oraz gałęzi jako siedlisk owadów i bazy pokarmowej dla ptaków.

Wskazane zalecenia w celu zwiększenia bazy pokarmowej i siedlisk dla pożytecznych owadów w sąsiedztwie Promenady Krzyckiej, zaleca się:

- promować rośliny miododajne, krzewy obficie kwitnące oraz zarośla bylinowe i łąki kwiatowe; zalecane rodzaje drzew i krzewów do niewielkich terenów zieleni: jarząb (wszystkie gatunki), głóg, jabłoń, wiśnia, śliwa, czeremcha, bez czarny, śliwa tarnina, ognik, róża, irga;
- ograniczyć formowanie (strzyżenie) krzewów, na rzecz prowadzenia ich w formie swobodnej, co pozwoli im obficie kwitnąć;
- pozostawiać część drzew z wewnętrznymi wypróchnieniami lub świadków, z zachowaniem bezpieczeństwa dla ludzi i mienia;
- tam gdzie ze względów estetycznych nie jest konieczne utrzymanie trawników parków, skwerów

¹ Opracowano na podstawie Standardów proponowanych przez Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu, które współtworzyli również autorzy koncepcji Promenady Krzyckiej – www.sak.org.pl/standardy/.

i zieleńców w najwyższym standardzie i możliwe jest ich bardziej ekstensywne utrzymanie, w tym na powierzchniach trawiastych położonych w obrębie dolin rzecznych, pierwsze koszenie wykonywać dopiero w czerwcu i ograniczyć je maksymalnie do trzech razy w ciągu roku;

- zakładanie hoteli dla owadów (np. w postaci naturalnych stert gałęzi lub specjalnie budowanych konstrukcji) – powinny one zapewniać różnorodne warunki siedliskowe, dedykowane różnym grupom owadów: błonkówkom (dzikim pszczołom i trzmielom), chrząszczom, motyłom dziennym i nocnym, itd.

W celu zwiększenia bazy pokarmowej i siedlisk dla ptaków w sąsiedztwie Promenady Krzyckiej zaleca się:

- zwiększyć liczbę drzew i krzewów o gęstych koronach, pozwalających na bezpieczniejsze ukrycie gniazd oraz utrzymywać gęste, cierniste krzewy, w których ptaki mogą szukać schronienia;
- pozostawiać część drzew z wewnętrznymi wypróchnieniami lub świadków, z zachowaniem bezpieczeństwa dla ludzi i mienia;
- wywieszać różne typy skrzynek lęgowych dla ptaków oraz karmniki dla ptaków, z zapewnieniem ich odpowiedniego zaopatrzenia zimą, instalować poidła w sezonie wiosenno-letnim.

W celu poprawy warunków bytowych nietoperzy zaleca się w miarę możliwości pozostawiać drzewa dziuplaste oraz wywieszać skrzynki lęgowe dla nietoperzy.

3.1.2. Propozycje działań z zakresu małej retencji

Obszar Promenady Krzyckiej posiada specyficzne uwarunkowania dla gospodarowania wodami opadowymi. Z uwagi na wąskie pasy drogowe i brak odwodnień liniowych, konieczne jest zagospodarowanie wód opadowych wzdłuż ciągów pieszych i rowerowych na Promenadzie. Realizowane więc będą działania z zakresu retencjonowania wód opadowych i roztopowych, czyli organizowania odpływu i czasowego ich zatrzymywania za pomocą specjalnych powierzchni (jak np.: niecki retencyjne, tereny podmokłe, ogrody deszczowe) i urządzeń (jak np. małe zbiorniki retencyjne).² Tego typu rozwiązania są niezbędne w przypadku realizacji nowego zagospodarowania terenu, jeżeli nie wchodzi one w kolizję z zastanymi drzewami. Prace z zakresu rozprowadzania, gromadzenia i infiltracji wód opadowych należy realizować z zachowaniem zasad ochrony systemów korzeniowych roślin zastanych na terenie. Działania z zakresu retencji nie powinny w drastyczny sposób zmieniać warunków siedliskowych dojrzałych drzew.

W koncepcji zaproponowano następujące rozwiązania w zakresie pozyskania wody:

- umożliwianie powierzchniowego, grawitacyjnego spływu wód opadowych z chodników, ścieżek dla rowerów lub placów w kierunku powierzchni przepuszczalnych;
- składowanie śniegu na powierzchniach chłonnych zdolnych przyjąć znaczne ilości wód roztopowych;
- rozszczelnianie nawierzchni, które nie są posypywane solą w okresie zimowym, poprzez nawiercanie lub obniżanie krawężników ograniczających spływ wody oraz stosowanie w dylatacjach płyt materiałów przepuszczalnych dla wody;

² Opracowano na podstawie Standardów proponowanych przez Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu, które współtworzyli również autorzy koncepcji Promenady Krzyckiej – www.sak.org.pl/standardy/.

- kierowanie wód z rur spustowych na tereny zieleni zamiast do podziemnego systemu kanalizacji.

W koncepcji zaproponowano następujące rozwiązania w zakresie rozprowadzania, gromadzenia i infiltracji wód opadowych:

- powierzchnia chłonna – powierzchnia terenu zdolna przyjąć wody opadowe lub roztopowe; przyjęcie wód opadowych oznacza zarówno ich czasowe zatrzymanie (retencję), jak i przesączanie do gruntu (infiltrację) oraz zasilanie wód gruntowych;
- poprawa struktury gruntu (do głębokości ok. 80 cm) – pełna wymiana warstwy gruntu poza zasięgiem systemów korzeniowych oraz stworzenie nowego profilu glebowego na terenach silnie zdegradowanych, w celu zwiększenia powierzchni chłonnej oraz poprawy warunków siedliskowych; poprawa struktury gruntu powinna być dostosowana do lokalnych warunków glebowo-wodnych oraz uwzględniać ukształtowanie terenu sprzyjające retencji wody;
- niecka retencyjna, niecka chłonna – otwarta, zagłębiona i zazwyczaj zazieleniona powierzchnia, umożliwiająca gromadzenie powierzchniowego grawitacyjnego spływu wody deszczowej lub roztopowej, w korzystnych warunkach umożliwiając jej powolne wsiąkanie do gruntu; niecka retencyjna zazwyczaj posiada przepuszczalne dno o profilu umożliwiającym sprawne wsiąkanie wód (kamienie, żwir, piasek);
- mulda, mulda chłonna – podłużna niecka retencyjna, służąca przekazywaniu wody dalej, a także jej częściowemu gromadzeniu, podczyszczeniu i infiltracji; mulda lokalizowana jest zazwyczaj wzdłuż ciągów komunikacyjnych lub parkingów;
- zielony rynsztok – rynsztok ukształtowany w powierzchni chłonnej, prowadzący wody opadowe, zazwyczaj porośnięty roślinnością; zielony rynsztok stanowi alternatywne rozwiązanie dla terenów, gdzie nie zaleca się wprowadzania prefabrykowanych elementów betonowych;
- roślinny pasaż – niewielkie wydłużone zagłębienie obsadzone roślinnością hydrofitową, o uszczelnionym dnie, umożliwiające powolny przepływ i oczyszczanie wody.

3.1.3. Minimalizowanie kolizji ciągów komunikacyjnych z drzewami

Na etapie koncepcji ścieżki projektowane są w biegu obecnych ciągów komunikacyjnych, gdzie zazwyczaj nie ma korzeni drzew (np. odcinek Promenady na Placu Dębowym – zachowana obecna szerokość 3,2m). W sytuacji gdzie poszerzany jest ciąg Promenady starano się odsuwać od drzew, aby minimalizować ryzyko kolizji.

W części opisowej projektu zalecane są następujące metody unikania kolizji:

- wykonywanie nawierzchni bez obrzeży, które wymagają głębszego korytowania;
- przygotowanie terenu budowy z wykorzystaniem w obrębie systemów korzeniowych technologii wydmuchiwania gruntu sprężonym powietrzem – prace ziemne polegające na stopniowym wydmuchiwaniu wierzchnich warstw gruntu przy pomocy strumienia sprężonego powietrza, które nie powoduje istotnego uszkodzania systemu korzeniowego;
- wykonywanie zabiegów pielęgnacyjnych – poprawa warunków siedliskowych roślin obejmujące kompleksowe działania, dostosowane do danego stanowiska, poprawiające dostępność: wody, powietrza i składników odżywczych dla roślin oraz działania ochronne minimalizujące antropopresję na siedlisko; podstawowe zabiegi pielęgnacyjne to: wymiana wierzchniej warstwy gleby z wykorzystaniem technologii wydmuchiwania gruntu sprężonym powietrzem; aeracja; nawożenie;

ściółkowanie; mikoryzacja i podlewanie; zalecane są również pozyskanie i retencję wód opadowych w strefie systemów korzeniowych (patrz rozdział 3.1.2.).

W sąsiedztwie najbardziej okazałych drzew wskazywane będą konieczności wykonywania nadzorów dendrologicznych (realizowanych np. przez arborystów).

Ostateczny kształt Promenady Krzyckiej i zakres prac ochronnych będzie precyzowany w projektach budowlanych i wykonawczych, gdzie projektanci będą szczegółowo rozpatrywać każdą sytuację.

Osobnym problemem jest technologia realizacji prac i „kultura pracy” firmy budowlanej. UM Wrocławia widzi potrzebę sprawowania dokładniejszych nadzorów na etapie realizacji prac.

3.1.4. Uzasadnienie wprowadzania nawierzchni asfaltowej

Infrastruktura dedykowana rowerzystom powstaje we Wrocławiu w oparciu o Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego Wrocławia (Zarządzenie Prezydenta Wrocławia) oraz Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego (Uchwała Zarządu Województwa Dolnośląskiego). Standardy te zostały stworzone na podstawie doświadczeń wielu krajów europejskich oraz potrzebą większego skupienia na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Obydwa dokumenty wskazują na nawierzchnie z betonu asfaltowego jako te najbardziej pożądane dla ruchu rowerowego. Co więcej w ramach projektowanego założenia Promenady Krzyckiej spodziewany jest również ruch tzw. małych kółek (wrotki, rolki, deskorolki, hulajnogi, segway-e, itp.) oraz potencjalnie również osób na wózkach (z niepełnosprawnością ruchu). Ci użytkownicy, przy zastosowaniu nawierzchni szutrowej byliby praktycznie wykluczeni z korzystania z Promenady Krzyckiej. Zdecydowano zatem o tym, aby przynajmniej po jednej stronie linii kolejowej powstała komfortowa infrastruktura dla użytkowników „kołowych”.

Zastosowanie takiej nawierzchni oczywiście nie może mieć negatywnego wpływu na rosnące stare drzewa, w tym ich systemu korzeniowego i późniejszego rozwoju. Kluczowe są zasady, aby podczas budowy nie uszkadzać bryły korzeniowej oraz żeby na późniejszym etapie nie odciąć dopływu wody. Pierwsze zamierzamy osiągnąć np. poprzez inwentaryzację głównych korzeni oraz rezygnację z układania obrzeży betonowych, ławy i oporu, które najgłębiej ingerują w grunt. Nawierzchnię z betonu asfaltowego można układać w taki sposób, aby zapewnić spływ wody właśnie w kierunku bryły korzeniowej drzew.

Postuluje się wybór mieszanek bitumicznych o jasnej barwie, tj. uwzględniające w składzie np. kruszywa granitowe, gąbrowe, amfibolitowe. Ten zabieg ograniczy nagrzewanie się nawierzchni oraz zwiększy spójność estetyczną rozwiązań (szary kolor będzie zbliżony do barwy nawierzchni szutrowej).

Wprowadzenie nawierzchni asfaltowej jest niezbędne z uwagi na:

- zachowanie standardów dla tras rowerowych;
- udostępnienie obszarów Promenady Krzyckiej dla osób poruszających się na wózkach, rolkach, hulajnogach, deskorolkach, etc.;
- zmniejszenie oporów toczenia, wibracji i w konsekwencji energii potrzebnej do poruszania się;
- skuteczne utrzymanie odprowadzanie wody oraz śniegu;
- wiele argumentów w tej sprawie zawartych jest w przytoczonych powyżej standardach oraz w publikacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad:
www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/opinia_nawierzchnia.pdf

Po konsultacjach społecznych dokonano następujące zmiany w koncepcji Promenady Krzyckiej:

- Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku B2. (rozdział 3.2.1.);
- Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2. (rozdział 3.3.1.).

Wprowadzenie nawierzchni asfaltowych nie odbiera naturalnych walorów Promenadzie Krzyckiej. Zielony charakter Promenady jest priorytetem w koncepcji – w sąsiedztwie ciągów komunikacyjnych projektowane będą naturalne grupy roślin oraz systemy małej retencji (patrz rozdział 3.1.1. oraz 3.1.2.).

3.1.5. Realizacje nawierzchni szutrowych

W ramach koncepcji zwrócono uwagę na jakość wykonania nawierzchni szutrowych. Najważniejsze przy wykonywaniu ciągów mineralnych – nawierzchni żwirowych utwardzonych to zastosowanie odpowiednich warstw kruszywa o różnej frakcji, frakcja najmniejsza 0-8 nie powinna przekraczać 2 cm, dzięki czemu przy wałowaniu powinna odpowiednio się zaklinować w warstwie podbudowy kruszywa o większej frakcji. Ponadto warstwa wierzchnia o frakcji 0-8 nie może zawierać więcej niż 4% pyłów. W przypadku prowadzenia inwestycji w pobliżu drzew, można ograniczać korytowanie poprzez zmianę krawężników betonowych na opaski granitowe, lub stalowe albo ostatecznie na ekobordy. Przekrój ścieżki może mieć od 25 do 30 cm dla obciążenia 3,5t, chyba że badania gruntu pokazują, że pracujemy na humusie, w takiej sytuacji należy zejść do odpowiedniego gruntu, w innym przypadku nawierzchnie będą „pływać”. Krawężniki betonowe wymagają wykonania ławy fundamentowej na ok. 40 cm w związku z czym zalecane są tylko tam, gdzie nie ma w pobliżu drzew. Jeśli zbliżamy się do drzew można zastosować krawężniki stalowe, mocowane na szpilki lub ekobordy, a ostatecznie przerwać na wysokości drzewa krawężnik lub wykonać rampę. Inną metodą na ograniczenie korytowania jest lekkie wyniesienie ciągów nawet o ok. 10 cm. Następnie usypanie przy krawężnikach lekkich skarp.

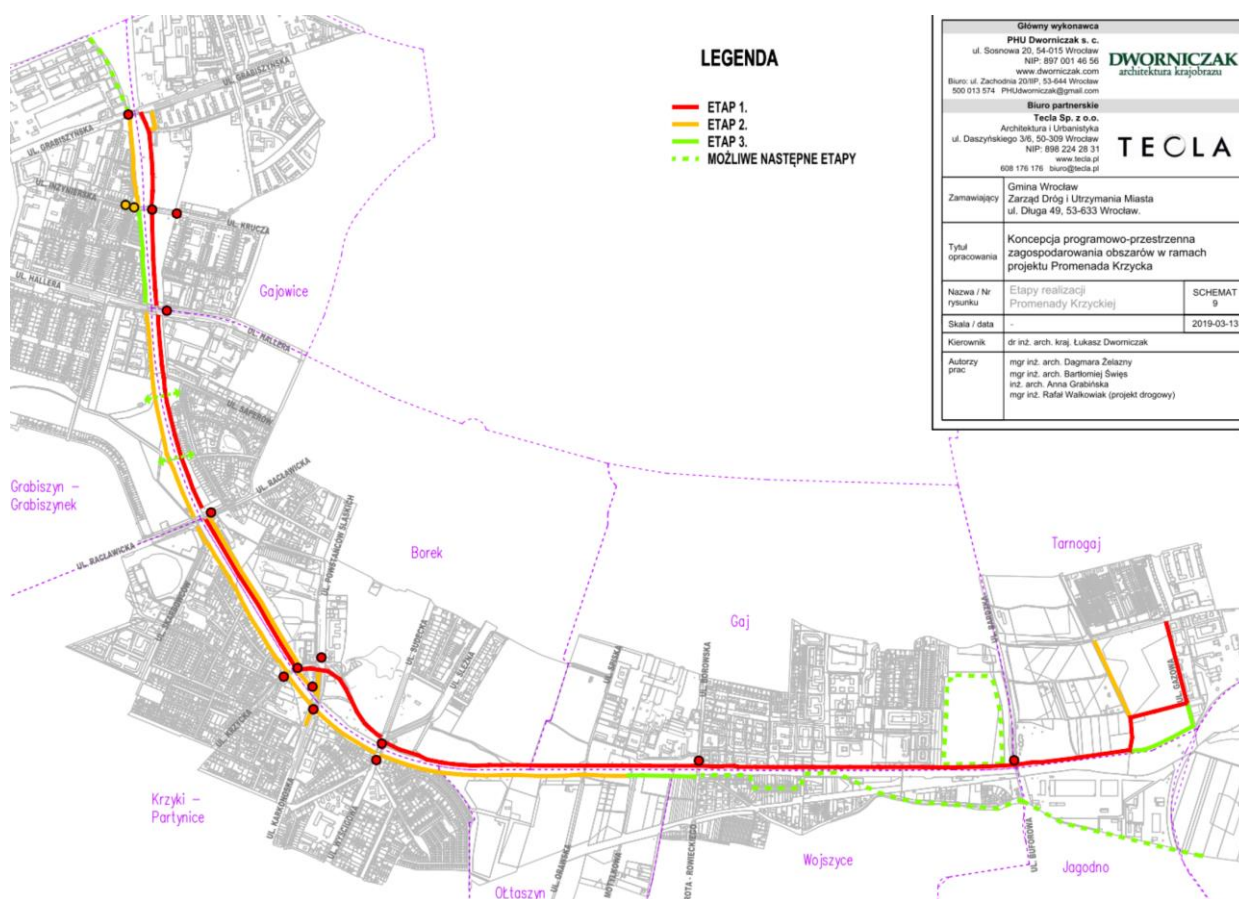
Poniżej wskazano modelowe realizacje:

- w Parku Zachodnim w 2014 r. zrealizowano inwestycję: „Zagospodarowanie strefy wejściowej Parku Zachodniego we Wrocławiu – wejście od strony ul. Lotniczej” – wykonano dwa ciągi komunikacyjne o nawierzchni żwirowej utwardzonej z poszanowaniem istniejącej zieleni;
- w Parku Staszica w 2012 r. przeprowadzono rewaloryzację całego obiektu – ciągi wybudowane w 2012 r. o nawierzchni żwirowej utwardzonej do dnia dzisiejszego są w dobrym stanie technicznym, obrzeża były wykonane z kostki granitowej, która wymaga płytszych ław fundamentowych niż klasyczne krawężniki betonowe, dzięki czemu można było w sposób bezpieczny dla istniejącego drzewostanu przeprowadzić nowy układ komunikacyjny, który był odtworzeniem układu historycznego; podobna sytuacja jest w Ogrodzie Staromiejskim, który został zrewaloryzowany w 2010 r.;
- w 2018 r. Zarząd Zieleni Miejskiej zrealizował na Gądowie Małym inwestycję pn. „Polana Integracyjna”, w ramach której wybudowano ciągi żwirowe utwardzone, w krawężnikach betonowych; obecnie można stwierdzić że są wykonane dobrze, zastosowanie odpowiednich warstw kruszywa i ich uwałowanie utwardziło nawierzchnię tak, że ich użytkowanie nie jest w żaden sposób uciążliwe.

3.1.6. Ciągłość i przejezdność Promenady Krzyckiej

Skorygowano schemat etapowania realizacji Promenady Krzyckiej w nawiązaniu do postulatów uczestników konsultacji.

W ramach pierwszego etapu zostanie wypracowana ciągłość Promenady po wschodniej / północnej stronie – od strony centrum miasta. Wybór tej strony Promenady wynika również z zaawansowania projektów Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego – Pieszorowerowej obwodnicy Wrocławia.



3.1.7. Oświetlenie Promenady Krzyckiej

Koncepcja będzie zakładała oświetlenie wszystkich odcinków Promenady Krzyckiej. W pierwszej kolejności będą oświetlane te, realizowane w ramach Etapu 1.

Oświetlenie będzie zaprojektowane tak, aby przede wszystkim poprawić bezpieczeństwo w obrębie stref wejściowych i skrzyżowań. Na obszarze całej Promenady zaprojektowano jednolity wzór i kolorystykę słupów oraz opraw oświetleniowych. Na odcinkach przejazdowych latarnie będą rozmieszczone co ok. 25–50 m (w zależności od typu oprawy), co pozwoli na minimalizowanie kolizji z roślinami.

Pierwszym odcinkiem, na którym jest realizowane oświetlenie to fragment południowy Promenady, pomiędzy ulicami Krzycką i Raclawicką.

Koncepcja zakłada ograniczenie tzw. „smogu świetlnego” poprzez:

- instalowanie sterowników oświetlenia zmniejszających natężenie światła o określonych porach (w cyklach doby i roku);

- wprowadzanie oświetlenia o cieplejszej barwie;
- wprowadzanie opraw kierujących światło wyłącznie w kierunku nawierzchni.
- określenie dwóch typów opraw: parkowej – emitującej rozproszone światło o stosunkowo niewielkim zasięgu oraz drogowej – emitującej ukierunkowane światło, pozwalające doświetlić kierunkowo ciągi komunikacyjne oraz znacząco zwiększyć odległości pomiędzy punktami świetlnymi.

3.1.8. Bezpieczeństwo na Promenadzie Krzyckiej

Zachowanie bezpieczeństwa użytkowników jest jednym z głównych celów rewaloryzacji Promenady Krzyckiej. W ramach koncepcji proponowane są rozwiązania, które mają usprawnić mobilność w ciągu Promenady, przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa.

Bezpieczeństwo pieszych i innych użytkowników

W pierwszej kolejności projektanci starają się wprowadzać ciągi rozdzielone z przyjęciem zasady, że droga rowerowa zlokalizowana jest bliżej nasypu. Układ ten jest najmniej kolizyjny (piesi mogą swobodnie przechodzić na sąsiednie tereny zieleni). W tym układzie ciągi rowerowe będą wizualnie odseparowane od ciągów pieszych za pomocą pasa zieleni lub pasa nawierzchni (np. kostka kamienna).

Na odcinkach gdzie, z uwagi na brak miejsca, trzeba prowadzić ciąg współdzielony, zostaną zastosowane rozwiązania, które ograniczą kolizje (miejscowe poszerzenia, odsuwanie elementów małej architektury od pasa komunikacyjnego itp.).

Ograniczanie przejazdów samochodów przez Promenadę

W ramach koncepcji przyjęto zasadę ograniczania przejazdów samochodów przez ciąg Promenady Krzyckiej. Zostaną zachowane lokalne drogi dojazdowe (ślepe), które komunikują obecnie warsztaty lub garaże zlokalizowane wzdłuż Promenady. Zasady kształtowania dróg dojazdowych opisano w rozdziale 3.1.10. Drogi dojazdowe w ciągu Promenady Krzyckiej.

Zakłada się zabezpieczanie wszystkich ciągów pieszych i rowerowych przed nielegalnym wjazdem i parkowaniem samochodów. Są to szczegóły projektowe do rozwiązania na dalszych etapach projektowania.

Wytyczanie nowych przekroczeń przez jezdnie

W związku z koniecznością poprawy ergonomii ruchu na Promenadzie, zaproponowano również wiele nowych przekroczeń – przejść dla pieszych i rowerzystów w bezpiecznych miejscach:

- ul. Grabiszyńska;
- ul. Krucza – 2 przekroczenia;
- ul. Hallera;
- ul. Racławicka – przekroczenie w realizacji;
- ul. Krzycka;
- al. Karkonowska;
- ul. Sudecka;
- ul. Borowska;
- ul. Bardzka.

Nowo projektowane przekroczenia przez drogi niższego rzędu oraz z zachowanymi warunkami widoczności będą miały przejścia wyniesione. W pozostałych przypadkach postuluje się stosowanie sygnalizacji świetlnej. Szczegółowe rozwiązania zostaną doprecyzowane na etapie opracowywania organizacji ruchu docelowego.

3.1.9. Małe kółka na Promenadzie Krzyckiej

W ciągu Promenady Krzyckiej spodziewamy się wielu użytkowników tzw. małych kółek. W ostatnim czasie rolki, wrotki, deskorolki, hulajnogi, segway-e i inne tzw. urządzenia transportu osobistego stają się coraz bardziej popularne. Z myślą o ich użytkownikach zaprojektowano nawierzchnie asfaltowe na ciągach rowerowych, po których z czasem będzie można się legalnie przemieszczać na innych pojazdach niż rower.

Przewidziano specjalne strefy aktywności dla użytkowników małych kółek w rejonie ul. Oporowskiej oraz przy basenach na ul. Raławickiej. Również w przypadku wprowadzenia ruchu uspokojonego na ul. Waligórskiego, będzie to dobra przestrzeń dla amatorów małych pojazdów.

3.1.10. Drogi dojazdowe w ciągu Promenady Krzyckiej

W strefach dojazdów do istniejących garaży lub posesji zaprojektowano drogi dojazdowe w nawierzchni z kostki betonowej z możliwością retencji wód opadowych na skrajach drogi lub w poboczach. Ciągi te będą miejscami zawężane, aby kierowcy samochodów nie rozwijali większych prędkości. W przewężeniach mogą być sadzone drzewa i krzewy lub lokowane ławki.

Ciągi dróg dojazdowych są oznakowane jako strefy uspokojonego ruchu, gdzie piesi i rowerzyści mogą poruszać się po nich z zachowaniem pierwszeństwa przed ruchem samochodowym. Oznakowanie poziome ciągów lub ich wydzielenie zostanie dostosowane do klasy ciągu komunikacyjnego.

3.1.11. Zagospodarowanie punktów widokowych

Historycznie Promenada Krzycka łączyła kilka wzniesień, które były zagospodarowanymi punktami widokowymi z możliwością obserwacji terenów otwartych na południu Wrocławia z widokami w kierunku Ślęży i Sudetów. Pomysł Hugo Richtera – dyrektora ogrodnictwa miejskiego (l. 1891–1921) – na rekultywację terenów przedmiejskich, zdegradowanych przez budowę linii kolejowej, zakładał między innymi zagospodarowanie pozostałości materiałów po budowie nasypu i ukształtowanie nowych wzniesień. W ten sposób rozpoczęto kształtowanie sztucznych wzniesień wzdłuż Towarowej Obwodnicy Wrocławia, które są charakterystycznym elementem tej części miasta:

- **Wzgórza Bendera** (131 m n.p.m.) w Parku Południowym zagospodarowanie w 1892 r.;
- **Mała Sobótka** zagospodarowana w 1893 r. i przebudowa na górkę saneczkową (1937–1938) – obecnie **Górka Skarbowców** (135 m n.p.m.);
- wzniesienie **Skórnik** (19 m n.p.m.) zagospodarowane w 1897 r.;;
- **Górka przy ul. Agrestowej**, dawniej górka Hugo Kretschmera;
- **Wzgórze Gajowickie** (139,7 m n.p.m.) udostępnione po rekultywacji w 1932 r.;
- **Wzgórze Tarnogajskie** (133 m n.p.m.) oddane po rekultywacji ok. 1992 r.;

- **Wzgórze Gajowe** (155,4 m n.p.m.) kształtowane głównie w latach powojennych, poddane w części rewaloryzacji w 2015 r.

Koncepcja Promenady Krzyckiej zakłada powiązanie z istniejącymi już punktami widokowymi na: Wzgórzu Gajowickim, Górze Skarbowców, Wzgórzu Gajowym oraz na Wzgórzu Tarnogajskim. W koncepcji przewidziano rewaloryzację wzniesienia Skórnika, choć należy wspomnieć, że obiekt ten stracił już walory widokowe przez bujną zielenią i sąsiadującą zabudowę.

3.1.12. Katalog jednolitych rozwiązań małej architektury

W ramach koncepcji zostanie opracowany katalog jednolitych rozwiązań małej architektury dla obszaru Promenady Krzyckiej, który będzie obejmował propozycje rozwiązań elementów takich jak:

- ławki, siedziska i kosze na odpady;
- oświetlenie Promenady Krzyckiej;
- tablice informacyjne i system informacji wizualnej;
- stojaki na rowery i inne urządzenia dla rowerzystów.

3.1.13. Kontynuacja Promenady Krzyckiej w kierunku Zachodnim

Przewidziano możliwość kontynuacji Promenady Krzyckiej w kierunku zachodnim – w stronę osiedli Szczepin, Popowice i Muchobór Mały. W tym celu zaproponowano nowe przekroczenie przez ulicę Grabiszyńską po zachodniej stronie linii kolejowej, które będzie kierowało pieszych i rowerzystów w oś drogi dojazdowej do obecnych terenów magazynowych, gdzie w przyszłości mogą być wykreowane połączenia ze wspomnianymi osiedlami. Szlak ten jest przewidziany w uchwalonym w 2018 r. Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego Wrocławia.

3.1.14. Kontynuacja Promenady Krzyckiej w kierunku Parku Wschodniego

Przewidziano możliwość połączenia Promenady Krzyckiej z Parkiem Wschodnim poprzez ciąg ul. Gazowej i później ul. Karwińską. Z rejonu ul. Opolskiej można dostać się do Parku Wschodniego przez główne wejście lub od strony ulicy Rybnickiej, gdzie obecnie budowana jest nowa kładka.

3.1.15. Kontynuacja Promenady Krzyckiej w kierunku Brochowa

Przewidziano możliwość połączenia Promenady Krzyckiej z osiedlem Brochów, poprzez budowane obecnie ciągi piesze i rowerowe wzdłuż ulicy Buforowej i dalej ul. Konduktorską. Połączenie to będzie zdecydowanie najbardziej dogodne, z uwagi na konieczność przekroczenia linii kolejowej w sąsiedztwie parku Brochowskiego. Oprócz tego jest już istniejąca trasa wzdłuż torów kolejowych, od rejonu skrzyżowania Semaforowa/Konduktorska. W dalszej perspektywie Brochów będzie skomunikowany trasą wzdłuż ul. Wiaduktowej, określoną w Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego Wrocławia.

3.2. Odpowiedzi dla odcinków A i B ul. Grabiszyńska – ul. Raławicka

3.2.1. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku B2

Po konsultacjach społecznych dokonano następujących zmian projektowych na odcinku B2:

- zrezygnowano z rozdzielnego ciągu pieszego i rowerowego na obszarze Placu Dębowego;
- na obszarze Placu Dębowego zaprojektowano ciąg współdzielony o szerokości obecnej ścieżki – 3,2 m, co pozwoli na znaczne ograniczenie kolizji w czasie ewentualnego remontu nawierzchni;
- na tym odcinku nie będzie realizowane obrzeże ciągu komunikacyjnego, co pozwoli na uniknięcie głębokiego fundamentowania;
- na etapie projektów szczegółowych zostaną rozpoznane realne zasięgi systemów korzeniowych, aby dokonać niezbędnych zabezpieczeń już na etapie projektowym;
- obszar ten wymaga kompleksowego i całościowego opracowania z rozwiązaniem wszystkich wejść i funkcji; na podstawie tego opracowania w koordynacji z Zarządem Zieleni Miejskiej zostanie podjęta decyzja jaki rodzaj nawierzchni wprowadzić w ciąg Promenady;
- w koncepcji zaproponowano nawierzchnię bitumiczną w kolorze jasnopiaskowym, ale potwierdzenie tej dyspozycji powinno nastąpić w ramach opracowania kompleksowego dla całego Placu Dębowego.

3.2.2. Włączenie do Promenady terenów nielegalnie wygradzonych na odcinku B2

Nielegalne wygradzenia są zjawiskiem marginalnym. Tam, gdzie nie jest możliwe zachowanie ciągłości szlaku pieszo-rowerowego uwzględniona będzie ingerencja w tereny innych właścicieli. W koncepcji zostaną wskazane miejsca, które należy włączyć do Promenady. Dodatkowo działki na tyłach ogrodów domów przy ulicy Modlińskiej są zarządzane przez Zarząd Zieleni Miejskiej, który teren ten dzierżawi mieszkańcom zamieszkałym przy ul. Modlińskiej. Dla potrzeb realizacji Promenady możliwe jest rozwiązanie umowy dzierżawy i odpowiednie zagospodarowanie terenu na potrzeby Promenady (np. rozdzielenie ciągu pieszego od rowerowego na tym odcinku z nasadzeniami).

3.2.3. Dwa warianty rozwiązania komunikacji na odcinkach B3 i B4

Organizacja ruchu na odcinkach B3 i B4 Promenady Krzyckiej wymaga pogodzenia interesów działkowców oraz mieszkańców osiedla "Ogrody Hallera". Obie strony mają konkretne oczekiwania wobec rozwiązań realizowanych w ramach Promenady Krzyckiej. W zaistniałej sytuacji przyjęto dwa warianty rozwiązania zakładające scenariusz porozumienia się dwóch stron oraz braku zgody:

- **Wariant 1** zakłada zgodę działkowców i mieszkańców osiedla na wprowadzenie jednolitych wspólnych rozwiązań:
 - budowa drogi dojazdowej bramy ogrodów działkowych od strony ulicy Hallera;
 - udostępnienie drogi dojazdowej dla obsługi bramy osiedla;
 - udostępnienie przejazdu przez teren osiedla dla śmieciarek w jednym kierunku (powrotnym w stronę ul Hallera).

- **Wariant 2** zakłada brak porozumienia pomiędzy działkowcami i mieszkańcami osiedla co jest jednoznaczne z rezygnacją z budowy drogi dojazdowej;
- droga dojazdowa do obsługi ogrodów działkowych zostanie zbudowana od ulicy Raławickiej do pierwszej bramy zlokalizowanej w rejonie placu pod Grabiszyńką.

3.3. Odpowiedzi dla odcinków C i D ul. Raławicka – ul. Ślężna

3.3.1. Zmiana rozwiązań projektowych na odcinku C2

Po konsultacjach społecznych dokonano następujących zmian projektowych na odcinku C2:

- zrezygnowano z wprowadzania rozdzielnych ciągów komunikacyjnych pieszych i rowerowych na całym odcinku;
- zaproponowano pozostawienie ciągu współdzielonego w nawierzchni szutrowej na większym fragmencie odcinka od strony ulicy Krzyckiej, gdzie mamy do czynienia z największymi walorami przyrodniczymi;
- rozdzielne ciągi komunikacyjne piesze i rowerowe utrzymane w zachodniej części odcinka od ulicy Raławickiej do rejonu ul. Korfantego i drogi dojazdowej do tamtejszych warsztatów; na tym odcinku wprowadzenie rozdzielnych ciągów komunikacyjnych nie koliduje w żaden sposób z roślinnością, ponadto jest zasadne z uwagi na odtworzenie historycznego szpaleru dębów.

3.3.2. Planowane działania na ul. Waligórskiego

W ramach koncepcji zaproponowano:

- uspokojenie ruchu na ul. Waligórskiego poprzez zwężenie szerokości dostępnej dla ruchu kołowego, zróżnicowanie nawierzchniowe (zaznaczenie przekroczeń naturalnych szlaków komunikacyjnych wewnątrz Parku Południowego), eliminację nielegalnego parkowania (generuje ono obecnie dużą część ruchu na tej ulicy);
- organizacyjnie przewiduje się zachowanie ruchu jednokierunkowego w kierunku ulicy Powstańców Śląskich ze względu na nienormatywny wiadukt nad ulicą Ślężną; w stronę przeciwną konieczne jest zachowanie ruchu kołowego na krótkim odcinku stanowiącym dojazd do wyznaczonego parkingu oraz możliwość przejazdu autobusów komunikacji miejskiej.

3.4. Odpowiedzi dla odcinków E, F i G ul. Ślężna – ul. Gazowa

3.4.1. Planowane przekroczenie przez ul. Borowską

W koncepcji uwzględniono nową lokalizację przekroczenia przez ul. Borowską bliżej Promenady Krzyckiej. Budowa tego przekroczenia będzie związana z instalacją sygnalizacji świetlnej.

3.4.2. Planowane przekroczenie przez ul. Buforową

W koncepcji uwzględniono nową lokalizację przekroczenia przez ul. Buforową w ciągu Promenady

Krzyckiej. Budowa tego przekroczenia będzie związana z instalacją sygnalizacji świetlnej.

Organizator konsultacji
Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia
Dyrektor: Beata Bernacka
Koordynator konsultacji: Krzysztof Ziental
Współpraca: Rafał Florczak, Paulina Olejniczak-Brząkała

Wsparcie merytoryczne
PHU Dworniczak s.c. oraz Tecla Sp. z o.o.
Zespół: Łukasz Dworniczak, Dagmara Żelazny, Bartłomiej Świąs

Biuro Zrównoważonej Mobilności
Dyrektor: Monika Kozłowska-Święconeć
Zespół: Tomasz Stefanicki, Marta Grabowska, Daniel Chojnacki

Zarząd Zieleni Miejskiej
Dyrektor: Joanna Koniecka-Pasierska
Zespół: Ewa Partyka

Opracowanie raportu
PHU Dworniczak s.c. i Tecla Sp. z o.o. oraz Biuro Zrównoważonej Mobilności,
we współpracy z Wydziałem Partycypacji Społecznej oraz Zarządem Zieleni Miejskiej.

Wrocław | czerwiec 2019



**WROCŁAW
ROZMAWIA**