



# JAK ZMIENIĆ GAJOWICKĄ?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

## ZAŁĄCZNIK 1 - PYTANIA I ODPOWIEDZI

W zapisie pytań z czatu zachowano pisownię oryginalną.

### 1. **Brak przejazdu rowerowego z ulicy Pretficza?**

**Odp. Biura Zrównoważonej Mobilności (BZM):** Przejazd rowerowy jest wyznaczony równolegle do przejścia, aby zapewnić komunikację z obu stron ulicy Pretficza.

### 2. **Co z miejscami parkingowymi dla mieszkańców przy Hallera?**

**Odp. BZM:** Biorąc pod uwagę wykorzystywaną do parkowania ulicę obsługującą przy budynkach Gajowicka 145-161, rejon ten zostanie ponownie przeanalizowany w projekcie budowlanym pod kątem możliwości przyjęcia rozwiązania z pozostawieniem obustronnego parkowania i wprowadzenia dwukierunkowego ruchu rowerowego w przestrzeń jezdnią ulicy obsługującej.

### 3. **A co z miejscami parkingowymi na wysokości od Hotelu Wieniawa do jednostki wojskowej przy Hallera?**

**Odp. BZM:** Przy uwzględnieniu niezbędnych elementów pasa drogowego, w tym stworzenia pełnowymiarowych ciągów pieszych i rowerowych niemożliwe jest zachowanie dotychczasowej liczby miejsc postojowych na tym odcinku po stronie zachodniej. Natomiast po stronie wschodniej wydzielono zatokę do parkowania równoległego. Biorąc jednak pod uwagę wykorzystywaną do parkowania ulicę obsługującą przy budynkach Gajowicka 145-161, rejon ten zostanie ponownie przeanalizowany w projekcie budowlanym pod kątem możliwości przyjęcia rozwiązania z pozostawieniem obustronnego parkowania i wprowadzenia dwukierunkowego ruchu rowerowego w przestrzeń jezdnią ulicy obsługującej.

### 4. **Również chciałem się odnieść do kwestii przejściowej. Uważam, że Gajowicka powinna być od razu budowana z torowiskiem, to pozwoli otrzymać dotacje z UE. Miejsce, gdzie będą tory mogłyby być od razu buspasem do czasu kiedy pojedzie nim**



**tramwaj. Nie budowanie torowiska oznacza odłożenie wybudowanie tramwaju na tzw. święte nigdy. Proszę odpowiedzieć, który wariant jest bardziej preferowany przez UM?**

**Odp. BZM:** Przedstawiona koncepcja uwzględniała w przekroju torowisko tramwajowe, ponieważ korytarz na tramwaj w ul. Gajowickiej przewidują dokumenty strategiczne miasta, w tym przede wszystkim Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia. Koncepcyjne „rozplanowanie” wszystkich elementów ulicy pozwoliło porównać warianty między sobą (z torowiskiem wbudowanym w jezdnię lub torowiskiem wydzielonym na zewnątrz). Wariant z torowiskiem wbudowanym jest wariantem lepszym pod wieloma względami: mniejszej liczby kolizji z infrastrukturą podziemną czy też zielenią wysoką. Pozwala także zrealizować ulicę w docelowych krawężnikach niejako przygotowując przestrzeń dla tramwaju na przyszłość. Nie rozważano zadania inwestycyjnego w postaci torowiska tramwajowego, bo nie jest to obecnie zadanie priorytetowe w planie rozbudowy szynowej komunikacji zbiorowej w mieście. Priorytetem jest natomiast na pewno przebudowa ulicy w zakresie poprawy jej nawierzchni, funkcjonalności komunikacji zbiorowej (zwłaszcza przesiadki pomiędzy krzyżującymi się liniami w tym rejonie) oraz stworzenie wygodnych i komfortowych warunków do poruszania się pieszo i rowerem wzdłuż ulicy. Na konsultacjach został przedstawiony wariant rekomendowany przez jednostki miejskie wraz z pokazaniem, jak w jego ramach można w przyszłości dobudować torowisko tramwajowe.

**5. Czy analizowano koszt w wariantcie przejściowym bez torowiska i z torowiskiem uwzględniając nawet 70% dotacji unijnej?**

**Odp. BZM:** Analiza kosztów nie była wykonywana na tym etapie, jednak należy dodać, że w obecnej perspektywie unijnej 2013-2020 nie ma w harmonogramie żadnych dodatkowych naborów umożliwiających pozyskanie dofinansowania z UE na inwestycje tramwajowe. Nowa perspektywa 2021-2027 dopiero się kształtuje - trwają obecnie rozmowy z Komisją Europejską, w jakim kierunku pójdą poszczególne programy. Takie inwestycje jak trasy tramwajowe będą planowane do dofinansowania, ale na nowych zasadach, bardziej rygorystycznych niż dotychczas. Na dziś dofinansowanie planowane jest na poziomie 55% kosztów kwalifikowanych inwestycji. Niezależnie od tego, Wrocław z pewnością będzie czynił starania o pozyskanie wszelkich rodzajów dofinansowań, w



tym także z środków UE. Jeśli zostanie uruchomiony właściwy program, a projekt będzie spełniał wymogi i warunki dofinansowania - wniosek o dofinansowanie zostanie złożony.

**6. Czy przebudowa Gajowickiej bez torowiska ma szansę na dotację z UE? Jeśli tak, to w ramach jakich zadań/programów/celów?**

**Odp. BZM:** Nowa perspektywa 2021-2027 dopiero się kształtuje - trwają obecnie rozmowy z Komisją Europejską, w jakim kierunku pójdą poszczególne programy. Wrocław z pewnością będzie czynił starania o pozyskanie wszelkich rodzajów dofinansowań, w tym także z środków UE. Jeśli zostanie uruchomiony właściwy program, a projekt będzie spełniał wymogi i warunki dofinansowania - wniosek o dofinansowanie zostanie złożony.

**7. Dlaczego etap przejściowy zakłada realizację inwestycji bez torowiska - wbrew zapisom Polityki Mobilności z 2013, wbrew Planowi Zrównoważonego Transportu zakładającego priorytet dla rozwoju transportu szynowego?**

**Odp. BZM:** Oba te dokumenty zakładają rozwój transportu szynowego, jednak zarówno jeden, jak i drugi dokument nie ustalają konkretnych tras do realizacji. Priorytet dla transportu szynowego oznacza potrzebę rozwijania tras tramwajowych realizując te zadania zgodnie z harmonogramem potrzeb. Harmonogram ten (pilność inwestycyjną na określonych kierunkach) wyznaczał między innymi Program Tramwajowy, ogłoszony jeszcze przez Prezydenta Rafała Dutkiewicza w roku 2016., w programie tym ul. Gajowicka nie miała wyznaczonego horyzontu czasowego, co oznacza odległy priorytet. Ul. Gajowicka została zaprojektowana koncepcyjnie z torowiskiem tramwajowym, ponieważ dla tej ulicy Studium przewiduje korytarz tramwajowy, co oznacza potrzebę takiego zaprojektowania przekroju ulicy, który uwzględnia możliwość jego powstania. Zadanie projektowe w kierunku realizacyjnym miało skupić się na takim zaprojektowaniu ulicy, aby można było szybciej zrealizować niezbędne dla niej elementy wymagające pilnej poprawy jak nawierzchnia, chodniki czy droga dla rowerów z założeniem minimalizacji robót straconych w przyszłości. Przedstawiona koncepcja dokładnie to założenie realizuje.

**8. Gdzie miejsce na tramwaj, od Hallera do Orlej?**



**Odp. BZM:** Na odcinku od al. Hallera do ul. Raławickiej ze względu na ograniczenia terenowe torowisko tramwajowe jest możliwe do wprowadzenia, jednak wyłącznie przy założeniu wspólnego pasa dla samochodów i tramwaju.

#### **9. Gdzie tramwaj od Hallera do Raławickiej?**

**Odp. BZM:** Na odcinku od al. Hallera do ul. Raławickiej ze względu na ograniczenia terenowe torowisko tramwajowe jest możliwe do wprowadzenia, jednak wyłącznie przy założeniu wspólnego pasa dla samochodów i tramwaju.

#### **10. Dlaczego w takim razie na tym trudnym odcinku istniało już kiedyś torowisko? [Nie jest to łatwy temat, to prawda. Ale co w związku z tym, że obecnie są tam tory tramwajowe? Położone w szerokości drogi dwujezdniowej.]**

**Odp. BZM:** Korytarz dla transportu szynowego został wskazany w dokumentach strategicznych na całej długości ul. Gajowickiej, jednak odcinki te znacznie różnią się od siebie pod kątem zarówno uwarunkowań pasa drogowego jak i sąsiedztwa. Na odcinku, gdzie obecnie są „stare” tory tramwajowe jezdnia jest szeroka i kiedyś umożliwiała zarówno ruch samochodów jak i tramwajów – to odcinek łatwiejszy, którego potencjał można wykorzystać w sposób przywracający w przyszłości ruch tramwajowy wzdłuż ulicy – wbudowując w przestrzeń jezdnią torowisko tramwajowe (z wykorzystaniem zieleni rozdzielającej i przy zawężeniu pasów dla samochodów). Odcinkiem „trudnym” jest odcinek od al. Hallera do ul. Raławickiej, gdzie niemożliwe jest w dostępnej przestrzeni ulicznej przygotowanie przekroju pod odrębnie prowadzony ruch samochodowy i ruch tramwajowy. W związku z powyższym na tym odcinku w konsultowanej koncepcji torowisko tramwajowe zostało poprowadzone po pasie dla samochodów jako wspólny pas ruchu.

#### **11. Czy wykonano analizę dostępności w promieniu 200-500 m od ile osób zyskałoby dostęp do tramwaju? [Może być przedział 200 i 500 m. Dziękuję.]**

**Odp. BZM:** Wykonana analiza dostępności do przystanków tramwajowych zaprojektowanych w koncepcji ulicy Gajowickiej pokazuje, że dostęp ten zyskałoby 3181 osób w zasięgu 200 m i 18 656 osób w zasięgu 500 m. Przy czym należy dodać, że dostępność mierzona w zasięgu 500 m obejmuje także mieszkańców, którzy już ten dostęp mają poprzez przystanki tramwajowe usytuowane wzdłuż ul. Powstańców Śląskich (osoby są liczone na podstawie bazy zameldowań, stan na 31 grudnia 2019).



**12. Czy będzie prowadzony nadzór dendrologiczny podczas budowy?**

**Odp. BZM:** W ramach realizacji zadania roboty będą podlegać ścisłemu nadzorowi dendrologicznemu, a wykonawca będzie zobowiązany do zatrudniania osób ze stosownym doświadczeniem.

**13. Czemu nie ma zatok przystankowych i lewoskrętów w wariancie przejściowym? Jeżeli będzie jeden pas ruchu w każdym kierunku i krawężniki po obu stronach będzie problem z ominięciem np. zepsutego pojazdu.**

**Odp. BZM:** Założeniem w koncepcji było poprawienie warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej, stąd brak zatok przystankowych, które powodują straty czasu poprzez wyłączenie i włączanie się do ruchu. Biorąc jednak pod uwagę opinie zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych do projektu budowlanego rekomenduje się przyjęcie rozwiązania, w którym w przestrzeni jezdni zostanie wygospodarowany osobny pas dla autobusów oraz osobny dla aut.

**14. W czym tkwi problem z lewoskrętami? Ich brak generuje problemy.**

**Odp. BZM:** Brak przestrzeni na wyznaczenie lewoskrętów.

**15. Dlaczego z al. Hallera nie przewidziano budowy lewoskrętów? Obecnie brak tej możliwości, szczególnie od strony cent. handlowego Borek zdecydowanie utrudnia poruszanie się w tym rejonie. Wiele aut skręca w prawo na południe i nawraca przy jednostce wojskowej.**

**Odp. BZM:** Brak miejsca w programach sygnalizacji świetlnej na dodatkową fazę ruchu obsługującą lewoskręty z ulicy Hallera.

**16. Czy w tym układzie gdzie jest zwężenie ulicy do jednego pasa ruchu w obie strony nie będzie powodowało dodatkowych korków przy skrętach w lewo na ulicami Krucza, Żelazna?**

**Odp. BZM:** Skrzyżowanie ul. Gajowickiej z ulicą Kruczą ze względu na usytuowanie w obrębie planowanego węzła przesiadkowego, gdzie następować będzie krzyżowanie ruchu autobusowego i samochodowego rekomenduje się do objęcia nadzorem sygnalizacji świetlnej. Natomiast należy dodać, że biorąc pod uwagę opinie zgłoszone w



trakcie konsultacji społecznych do projektu budowlanego rekomenduje się zmianę w stosunku do rozwiązania zaproponowanego w koncepcji prezentowanej na konsultacjach i przyjęcie rozwiązania, w którym w przestrzeni jezdni zostanie wygospodarowany osobny pas dla autobusów oraz osobny dla aut (w obie strony).

**17. Wspomniane zostały konsultacje z MPK – pytania: 1) jaką strategię MPK ma na poprowadzenie dalszego torowiska od skrzyżowania Zaporoskiej/Gajowickiej? 2) jakie linie autobusowe zostałyby wyłączone z ruchu dzięki pojawieniu się nowej linii tramwajowej? [Ponawiam pytanie: czy MPK ma strategię transportu w tym rejonie miasta na najbliższe 10-20 lat, która zakłada powstanie linii tramwajowej (bądź nie) na ulicy Gajowickiej? Jeżeli tak, to gdzie będzie prowadziła, jakie linie autobusowe zostaną zlikwidowane?]**

**Odp. BZM:** MPK nie zajmuje się planowaniem transportu zbiorowego, jest to zadanie przypisane do Biura Zrównoważonej Mobilności oraz Wydziału Transportu Urzędu Miejskiego. Obecnie, ze względu na brak planów realizacji torowiska tramwajowego w ul. Gajowickiej, takie rozważania dotyczące planowania konkretnych linii nie mają miejsca. Natomiast każdorazowo planowane uruchomienie komunikacji tramwajowej jest związane z reorganizacją w układzie linii. W szczególności dotyczy to linii autobusowych kursujących po tym samym korytarzu, co nowe linie tramwajowe. Zwyczajowo jest to też zagadnienie, które podlega konsultacjom społecznym, w tym w szczególności opiniowaniu przez rady osiedli.

**18. A propos parku, zlikwidowane zostało główne wejście od strony Gajowickiej. To przeoczenie?**

**Odp. BZM:** Na etapie projektu budowlanego uwzględnione zostaną dowiązania do istniejących wejść z terenów przyległych w zakresie powiązania z projektowanymi chodnikami.

**19. Duża szerokość pasów ruchu, będzie skłaniać kierowców do znacznego przekraczania prędkości. Jakie rozwiązanie będzie zaproponowane, żeby zwiększyć bezpieczeństwo pieszych?**

**Odp. BZM:** Zaprojektowana szerokość pasa ruchu została przyjęta zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi dotyczącymi projektowania dróg publicznych, a dla bezpieczeństwa pieszych przy przejściach zostały zaprojektowane azyle. Jednakże,



po przeanalizowaniu wszystkich złożonych w trakcie konsultacji społecznych opinii, rekomenduje się zawężenie pasa dla samochodów z jednoczesnym wydzieleniem odrębnego pasa dla autobusów – oczywiście, aby uzyskać wystarczającą szerokość dla buspasa i pasa dla samochodów będzie konieczność zawężenia projektowanego pasa rozdziału. W takim rozwiązaniu bezpieczeństwo pieszych wymagać będzie ponownej analizy rozwiązań i być może przewidzenia przy przejściach sygnalizacji przyciskowej.

**20. Czy będzie przejście dla pieszych z sygnalizacją na wysokości ulicy Sztabowej?**

**Odp. BZM:** Przy rozwiązaniu zaproponowanym w przedstawionej na konsultacjach koncepcji nie było takiej potrzeby, ponieważ dla pieszych został przewidziany azyl, który pozwalał bezpiecznie przekroczyć ulicę. Należy jednak dodać, że po przeanalizowaniu wszystkich złożonych w trakcie konsultacji społecznych opinii rekomenduje się zawężenie pasa dla samochodów z jednoczesnym wydzieleniem odrębnego pasa dla autobusów – oczywiście, aby uzyskać wystarczającą szerokość dla buspasa i pasa dla samochodów będzie konieczność zawężenia także projektowanego pasa rozdziału. W takim rozwiązaniu pieszy będzie pokonywał 2 pasy w każdym kierunku (buspas i pas dla aut), a więc zapewnienie bezpieczeństwa pieszych wymagać będzie ponownej analizy rozwiązań i być może przewidzenia w miejscu przejścia sygnalizacji przyciskowej.

**21. Czy zostanie wewnętrzna uliczka na przeciwko hotelu Wieniawa?**

**Odp. BZM:** Ulica obsługująca przy budynkach Gajowicka 145-161 pozostanie, natomiast być może będzie wymagała przeorganizowania w kontekście wprowadzenia ruchu rowerowego.



## ZAŁĄCZNIK 2 – NADESŁANE OPINIE ORYGINALNE

Opinie zostały ponumerowane chronologicznie, zgodnie z datą wpływu.

Lp.	Opinia
1	<p>- Na odcinku od ulicy Raławickiej (rondo), do ulicy Sokolej chodnik po stronie wschodniej ma jedynie 1,80 szerokości - obecnie standardem jest budowa chodników o szerokości minimum 2m i należy w tym miejscu chodnik poszerzyć, nawet kosztem pasa zieleni.</p> <p>- Na odcinku od ulicy Hallera do ulicy Pretficza planowany jest wspólny ciąg pieszo-rowerowy, tam gdzie pozwala na to szerokość chodnika (wynosząca czasami ponad 5m) dobrym rozwiązaniem byłoby wydzielenie drogi dla rowerów, a wspólny ciąg pieszo-rowerowy stosować tylko w miejscach, gdzie inne rozwiązanie nie jest możliwe. Zwiększy to znacznie bezpieczeństwo pieszych.</p> <p>- W ramach rozwiązania przejściowego pojawienie się jezdni w miejscu przyszłego torowiska uważam za zły pomysł, chyba że byłby to buspas, nawet w tym przypadku lepszym rozwiązaniem jest zieleni.</p> <p>- Przy rondzie z ulicą Raławicką, droga rowerowa zanika, a ulica ma ponad 7m szerokości, w tym miejscu można wprowadzić pas rowerowy, kosztem szerokości ulicy, szczególnie, że na rondzie kierowcy i tak powinni poruszać się powoli i zachować szczególną ostrożność. Ten krótki odcinek pasa rowerowego mógłby prowadzić aż do przejścia dla pieszych na ulicy Gajowickiej, aby ułatwić rowerzystom włączenie się do ruchu. Szczególnie w kierunku ulicy Raławickiej.</p>
2	<p>Moje uwagi jako wieloletniego mieszkańca osiedla Borek:</p> <p>1) Proszę o przywrócenie południowego przejścia dla pieszych przez ulicę Gajowicką w ciągu ulicy Sokolej. Mamy 2020 rok. Miasto powinno stawiać na rozwój ruchu pieszego i rowerowego.</p> <p>Gajowicka to nie jest droga krajowa, a na osiedlu mieszka mnóstwo osób starszych, które teraz często muszą przechodzić przez 3 przejścia dla pieszych, zamiast jednego. Usunięcie tego przejścia w latach 2000' było olbrzymim błędem. Prosimy o jego naprawę. Osoby - mieszkańcy spółdzielni MSM Energetyk - muszą mocno nadrabiać drogi idąc do parku Mordechaja Anielewicza.</p> <p>2) Zgłaszam wniosek o nasadzenia zieleni wysokiej - drzew - w pasach zieleni, wszędzie, gdzie to możliwe. Jeśli nie jest możliwe, to wysokie krzewy. Wysianie jedynie trawy w dobie kryzysu klimatycznego ogłoszonego w 2019 przez miasto,</p>





	<p>jest podejściem skrajnie nieodpowiedzialnym. Mieszkańcy Borka domagają się drzew między innymi w pismach do Rady Osiedla.</p> <p>3) Dodanie przejścia po północnej stronie skrzyżowania z Jastrzębią to plus, jednak likwidacja przejścia po stronie południowej zasługuje na mocną krytykę. Zwłaszcza ze względu na dzieci chodzące na przerwach, przed i po lekcjach ze szkoły do sklepu. Proszę się zastanowić, czy na pewno będą nadrabiać drogi, czy może jednak pójdą nielegalnie na skróty. Kolejny przykład likwidacji przejścia - wbrew przyjętej przez miasto polityce mobilności. Proszę tego nie robić!</p> <p>4) Czy wyjazd z jednostki wojskowej musi mieć łuki o promieniu 17 metrów - jak na autostradzie? Proszę wyostrzyć te łuki, tak żeby wygodnie było pieszym korzystającym z chodnika, nie samochodom.</p> <p>5) Przejazd rowerowy przez al. Hallera: dlaczego jest takie odgięcie? Czy nie może być wzdłuż jezdni - bliżej środka skrzyżowania? Czy rowery nie mogą jechać równocześnie z autami - podobnie jak w wielu miejscach na ul. Powstańców? Takie odgięcia to szkoła inżynierska a'la słusznie minione lata '90. Rowerzyści są w tym momencie dyskryminowanymi użytkownikami - zamiast jednej sygnalizacji mają ich kilka. Rower nie będzie wybierany jako szybki środek transportu. Jest to o tyle dziwne, że na przesunięcie ddr bliżej pasów dla aut jest tam miejsce. Nie ma drzew.</p> <p>6) Na duży plus zasługuje fakt nie projektowania zatok autobusowych - dziękujemy. XXI wiek wkracza do projektowania ruchu drogowego również we Wrocławiu. Dziękuję jeszcze raz!</p>
3	<p>W okolicach ronda z ulicą Ractawicką, projekt nie przewiduje możliwości wjechania na drogę rowerową w kierunku północnym, niezależnie od ulicy, z której rowerzysta próbuje to zrobić. Można założyć, że rowerzysta powinien w pewnym momencie zejść z roweru, wejść na chodnik, przeprowadzić rower chodnikiem i przejściami dla pieszych aż do drogi dla rowerów, a następnie kontynuować jazdę, ale jest to sprzeczne z faktem, że rower jest pojazdem.</p> <p>Jednym z rozwiązań może być rezygnacja z dwukierunkowej drogi rowerowej na odcinku od ronda do ulicy Hallera i zastąpienie jej dwoma jednokierunkowymi pasami rowerowymi po obu stronach ulicy Gajowickiej.</p>
4	<p>1) Przede wszystkim uważam, że w koncepcji przejściowej nie powinno być drugiego pasa dla samochodów, a torowisko powinno być buspasem dla jeżdżących tam autobusów 127 i 144.</p> <p>2) Rondo na styku ulic Gajowickiej i Ractawickiej powinno mieć ścieżkę rowerową po zewnętrznej stronie ronda. W takim wypadku rowerzysta bez problemu mógłby zjechać na dowolną ulicę, którą potrzebuje. Jest to normalne rozwiązanie</p>



	<p>stosowane w licznych krajach. W Belgii na przykład każde rondo samochodowe, które ma ścieżkę rowerową, ma dokładnie takie samo rozwiązanie.</p> <p>3) W miejscach, które przeznaczone są na trawnik zastanowiłbym się nad posadzeniem drzew, by maksymalnie wykorzystać takowe miejsca. Przykładowo na Gajowickiej od strony hotelu Wieniawa idealnie pasuje zasadzić drzewa. Tak samo wokół ronda przy styku ulicy Gajowickiej i Raławickiej jest dużo miejsca na posadzenie drzew.</p>
5	<p>1. Uważam że rozmieszczenie chodników, dróg rowerowych jest odpowiednie.</p> <p>Jedyną wątpliwość budzi we mnie zakończenie drogi rowerowej przed skrzyżowaniem z ulicą Raławicką. Na ulicy Raławickiej w połowie drogi między skrzyżowaniem z ul. Gajowicką a wiaduktem kolejowym zaczyna się ścieżka rowerowa. Z punktu widzenia rowerzysty, uważam że dobrym pomysłem byłoby połączenie planowanej ścieżki z istniejącą już na ulicy Raławickiej lub przynajmniej umożliwienie tego w kolejnych remontach ulicy Raławickiej.</p> <p>2. Zastanawia mnie, czy przesunięcie przejścia dla pieszych na ul. Gajowickiej przy skrzyżowaniu z ul. Jastrzębią będzie dobrym posunięciem. Obecnie przejście jest blisko sklepu a przesunięcie go może trochę utrudnić życie mieszkańcom. Dodatkowo przystanek tramwajowy planowany jest po drugiej stronie ul. Jastrzębiej - wydaje mi się że takie umiejscowienie przejścia będzie przyczyną notorycznego przechodzenia przez jezdnię w miejscu niedozwolonym. Do pozostałych elementów nie mam zastrzeżeń.</p> <p>3. Zależy mi na dużej ilości zieleni, nie mam więcej uwag.</p> <p>4. Bez zastrzeżeń.</p> <p>Bardzo cieszę się z planowanego remontu ulicy Gajowickiej! Projekt jest bardzo dobry, czekam na realizację.</p>
6	<p>Ze względu na pozostawione miejsce - pozwolę sobie wypowiedzieć się w punktach, w celu zachowania spójności i przejrzystości proponowanych zmian.</p> <p>1. Negatywnie oceniam koncepcję układu tymczasowego / przejściowego - uważam, że niezbędne jest dla dobrego funkcjonowania całego osiedla jak najszybsze przywrócenie komunikacji tramwajowej. Za szczególnie niedopuszczalne należy uznać przeznaczenie choćby części przyszłego torowiska na tramwaj [tu chyba miało być na jezdnię? – AC]. Nie ma również powodu by etapować inwestycję - w czasie jej realizacji można podjąć od razu analogiczne działania w celu zbudowania dalszej trasy tramwajowej i podłączenia torowiska od Ronda Żołnierzy Wyklętych do istniejącej sieci. Miasto z sukcesem etapowało inwestycję w sieć tramwajową np. w zakresie tramwaju na Nowy Dwór.</p>



	<p>2. Koncepcję układu docelowego oceniam pozytywnie, przy czym główną zaletą tej koncepcji jest większe urozmaicenie środków transportu (udział rowerów oraz tramwajów).</p> <p>3. Chodniki w każdym wypadku powinny zostać zaprojektowane w sposób zapewniający odpowiednią szerokość przejścia dla alei śródmiejskiej, zachowanie zieleni wysokiej już zlokalizowanej na ulicy Gajowickiej i uzupełnienia zieleni o dalsze nasadzenia - najlepiej w formie szpalerowej.</p> <p>4. Ulice i przestrzenie, w tym meble miejskie, powinny odpowiadać przede wszystkim funkcjonalności. Oznacza to, że zagospodarowanie powinno pomijać rozwiązania stosowane w innych miejscach miasta (np. Nowy Targ), w których zapomina się o oparciach na siedziskach lub stosuje materiały łatwo nagrzewające się w upałach / wiecznie chłodne, co utrudnia ich wykorzystanie; ponadto, należy zadbać o pełne dostosowanie przestrzeni do osób niepełnosprawnych, starszych i najmłodszych.</p> <p>5. Nie ulega wątpliwości że dostęp do każdego przystanku tramwajowego powinien być umożliwiony poprzez przejście dla pieszych z obu stron przystanku.</p> <p>6. Za przekształceniami układu komunikacyjnego powinny bezwzględnie iść w parze kolejne plany zagospodarowania przestrzennego, pozwalające na wprowadzenie spójnej zabudowy ulicy Gajowickiej i okolic, zgodnie z odpowiednim, śródmiejskim w istocie, charakterem tego osiedla.</p> <p>Jednocześnie dziękuję bardzo za udostępnienie możliwości wypowiedzi mieszkańcom Wrocławia i zachęcam do podejmowania dalszych kroków.</p>
7	<p>Pierwsza kluczowa uwaga to konieczność realizacji przedsięwzięcia od razu w wariantcie docelowym. Tylko takie rozwiązanie prowadzi do rzeczywistej poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej na omawianym terenie. W tym wariantcie mieszkańcy nie tylko uzyskają połączenie tramwajowe ale poprawie ulegną również warunki przejazdu autobusów (po torowisku). Ponadto tego rodzaju inwestycja wcale nie byłaby droższa, gdyż dawałaby możliwość pozyskania dotacji ze środków UE (jak np. na Hubskiej), w przeciwieństwie do wariantu przejściowego remontu ulicy. W związku z powyższym zakres inwestycji powinien być poszerzony o budowę torowiska oraz remont jezdni ul. Zaporoskiej, tak by umożliwić kursowanie tramwajów w relacji Krzyki-Hallera-Gajowicka-Zaporoska-Grabiszyńska i dalej w kierunku pl. Legionów. Remont Zaporoskiej i tak jest konieczny ze względu na bardzo zły stan tej ulicy. W kolejnym etapie zostałoby do wybudowania torowisko na południe od Hallera oraz od Ronda Żołnierzy Wyklętych do Powstańców Śląskich przez Szczęśliwą.</p> <p>Ponadto zgłaszam następujące uwagi szczegółowe do przedstawionych koncepcji:</p>



	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Wątpliwość budzi lokalizacja przystanku (w obu wariantach) przy skrzyżowaniu Gajowicka/Hallera (w kierunku Ractawickiej). Znajduje się on bezpośrednio za skrzyżowaniem, co rodzi niebezpieczeństwo blokowania przejazdu przez ruchliwe skrzyżowanie przez inne pojazdy, czekające na odjazd autobusu/tramwaju z przystanku.</li><li>2. Wątpliwość budzi rozwiązanie lewoskrętu z Gajowickiej w Hallera (z południa na zachód). W rozwiązaniu docelowym pojazdy oczekujące na możliwość skrętu będą blokowały tramwaj (w tym jadący prosto).</li><li>3. Postuluję rezygnację ze ścieżki rowerowej po południowej stronie ul. Kruczej. Została ona zaplanowana kosztem radykalnego zwężenia chodnika, który po tej stronie ulicy jest znacznie bardziej uczęszczany niż po przeciwnej. Lepszym rozwiązaniem jest ciąg pieszo-rowerowy.</li><li>4. Należy zaplanować przejścia dla pieszych wzdłuż przejazdu dla rowerów w ciągu zielonego pasa dzielącego jezdnie Hallera. Pieszy chcąc kontynuować tamtędy spacer musi trzykrotnie pokonywać sygnalizacje świetlne.</li></ol>
8	<ul style="list-style-type: none"><li>- Torowisko powinno być wydzielone (nie tylko znakami poziomymi) przynajmniej na odcinku od ul. Zaporoskiej do al. Hallera.</li><li>- Rozjazdy torowisk na skrzyżowaniu z linią tramwajową na al. Hallera powinny umożliwić skręt tramwaju w każdym kierunku - dzięki temu to torowisko może posłużyć za objazd w razie nieprzejezdności torowiska na ul. Powstańców Śląskich lub w ciągu al. Hallera.</li><li>- W zależności o od przyjętej koncepcji wpięcia linii tramwajowej na ulicy Gajowickiej z resztą systemu tramwajowego również i na innych skrzyżowaniach powinna być zagwarantowana możliwość wyboru przez tramwaj każdego kierunku jazdy w celu stworzenia większej elastyczności systemu tramwajowego.</li><li>- Torowisko powinno być wyciszone na całej długości.</li></ul> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Przystanek na skrzyżowaniu ul. Kruczej i Gajowickiej (tam gdzie zatrzymuje się autobus 144 jadący z centrum), powinien być usytuowany w sposób niekolidujący z ruchem pieszych - dzisiaj należy przechodzić albo wąskim przejściem za wiatą przystankową albo pod często załoczoną wiatą przystankową. Przystanek mógłby być przesunięty bliżej skrzyżowania z ul. Grochową aby umożliwić stworzenie jednego przystanku dla autobusów jadących ul. Kruczą w stronę FAT-u (zarówno przez ul. Kruczą jak i ul. Grochową) oraz dla autobusów i tramwajów jadących od ul. Zaporoskiej - dziś mamy w tym miejscu 4 przystanki w różnych częściach skrzyżowania, co może być utrudnieniem dla osób „nie miejscowych”.</li><li>3. Wzdłuż ulicy powinna dominować zieleń wysoka, można wykorzystać przesadzanie starszych drzew (jak przy budowie hotelu na Ostrowie Tumskim) w</li></ol>



	<p>celu zapewnienia w szybkim czasie wystarczającej ilości cienia oraz retencji wody opadowej. Ulica powinna być oddzielona od chodnika i trasy rowerowej pasem zieleni - bezpośrednio przy ulicy żywopłotem, a w drugim rzędzie drzewami.</p>
9	<p>1) Brak lewoskrętu z Hallera w Gajowicką w kierunku południowym.</p> <p>2) Brak dodatkowego pasa ruchu na Gajowickiej od skrzyżowania z Hallera do jednostki wojskowej (kierunek południowy), planowany w tym miejscu przystanek będzie powodował utrudnienia (tylko jeden pas).</p> <p>3) Przystanek na Gajowickiej, pomiędzy Jastrzębią a Saperów, po zachodniej stronie, jest źle usytuowany. Dużo lepszym rozwiązaniem z p. widzenia dostępności komunikacyjnej jest usytuowanie go pomiędzy ul. Saperów a Sokolą.</p> <p>4) Przystanek „Modlińska” należy zostawić bez zmian, nie należy go przesunąć bliżej w stronę ronda Gajowicka - Orla.</p>
10	<p>Należy brać tylko pod uwagę przebudowę ul. Gajowickiej wraz z budową torowiska tramwajowego. Miasto otrzyma dofinansowanie na te prace, bo jak wiadomo Unia wspiera transport niskoemisyjny (tramwaje). Torowisko powinno być połączone z tym na Hallera a z drugiej strony połączone nowym torowiskiem w ul. Zaporoskiej z ul. Grabiszyńską.</p>
11	<p>- Zależy mi na zieleni wzdłuż ulicy, coś ładniejszego niż pospolite krzewy, powinna tam być ładna, kwitnąca, elegancka zieleń, spójna, zaprojektowana przez architekta zieleni, nie „po tanioci” i ładne meble miejskie.</p> <p>- Poza tym koncepcja mi się podoba, w tej chwili ta ulica wygląda jak slumsy i nie da się na niej nie zniszczyć podwozia, więc cieszę się na remont.</p>
12	<p>1. Na odcinku Hallera - Zaporoska powinno się utworzyć wydzielony tram-bus-pas, aby pojazdy komunikacji miejskiej mogły poruszać się po torowisku. Wówczas przystanek „Krucza” powinien stać się przystankiem podwójnym, aby ułatwić przesiadki.</p> <p>2. Można też rozważyć wyznaczenie przejścia dla pieszych (być może bez sygnalizacji) w połowie odcinka Krucza - Grochowa i wyznaczenie przystanków tak, by znajdowały się przed wspomnianym przejściem (jak np. przystanki tramwajowe „Hutmen”). Umożliwiłoby to sprawniejsze przesiadanie się w sytuacji, kiedy pasażerowie musieliby przemieścić się między przystankami. W szczególności pragnę zwrócić uwagę na to, że autobusy w kierunku FAT-u odjeżdżać będą z przystanków po obu stronach jezdni (A, 125/325 po stronie nieparzystej numeracji, 124/134 po stronie parzystej numeracji).</p>



	<p>3. Brakuje przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Hallera/Gajowicka wzdłuż torowiska tramwajowego w osi ul. Hallera. Obecnie istnieje tylko przejazd dla rowerów, a przecież po obu stronach skrzyżowania w pasie między jezdniami znajdują się zarówno droga dla rowerów, jak i chodnik.</p> <p>4. Czy autobusy linii 126 i 133 zostaną skierowane w obu kierunkach przez ul. Gajowicką (na odcinku Hallera - Raławicka)? Jeżeli tak, to żadna z koncepcji nie przewiduje możliwości skrętu w lewo z ul. Hallera (od strony ul. Powstańców Śląskich) w ul. Gajowicką, która byłaby wymagana, aby obie linie autobusowe mogły być skierowane na wspomnianą trasę.</p> <p>5. Czy wiadome jest, które linie tramwajowe zostałyby skierowane przez ul. Gajowicką? Wypadałoby przy tym osobno rozważyć odcinki Hallera - Zaporoska oraz Hallera - Raławicka.</p>
13	<p>1. - Brak infrastruktury rowerowej od ronda na skrzyżowaniu Gajowicka/Raławicka jest największym mankamentem koncepcji. Spowoduje to utrwalenie wyrwy w infrastrukturze rowerowej od tego miejsca do skrzyżowania Raławicka/Modlińska, co bardzo utrudni poruszanie się rowerem dla osób obawiających się jazdy w ruchu ogólnym, do tego razem z tramwajem. Jest to zaprzeczenie założeń polityki mobilności Wrocławia („projektowanie inwestycji transportowych w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, w szczególności pieszym i rowerzystom”). Dookoła ronda należy wydzielić jednokierunkową drogę dla rowerów obsługującą każdy zjazd z tegoż, a wzdłuż ul. Raławickiej jednostronną dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie północnej, w zaproponowanym pasie zieleni.</p> <p>- Nalegam na zmianę planów miasta i przeprowadzenie całej inwestycji od razu z budową torowiska, co jest zgodne z wrocławską polityką mobilności - preferowaniem transportu szynowego. W takim scenariuszu dofinansowanie unijne na całą inwestycję sięgnie 70%, gdy w aktualnym scenariuszu bez tramwaju nie wystąpi żadne dofinansowanie.</p> <p>- Pewnym problemem jest brak wydzielonej drogi dla rowerów po obu stronach ul. Gajowickiej.</p> <p>- Szerokość pasów ruchu ogólnego na ul. Gajowickiej powinna zostać zmniejszona do szerokości 2,75 m, co jest wartością wystarczającą i często spotykaną przy nowych inwestycjach drogowych na drogach klasy Z. Spowoduje to uspokojenie ruchu i spowolnienie prędkości ruchu samochodowego do 50km/h. Zaproponowana szerokość 3 m nie spełni tego wymagania. Jezdnie dróg lokalnych krzyżujących się z Gajowicką (Żelazna, Krucza, Pereca, Sokola) powinny zostać zwężone do 5 m (2,5 m na pas każdego kierunku) w pobliżu skrzyżowań, na wzór zaproponowanej ul. Sztabowej, co jest zgodne z dzisiejszymi trendami w projektowaniu infrastruktury.</p>



	2. Tak. 3. - 4. Tak.
14	Wariant z tramwajem.
15	Od razu powinno się projektować tramwaj, bez projektu nie ma co się starać o unijną dotację. Tramwaj do pętli na Raławickiej powinien być priorytetową inwestycją w tej części miasta.
16	W pasie rozdziału, w miejscu przyszłego torowiska, powinien koniecznie powstać buspas taki jak aktualnie istnieje na Strzegomskiej w obrębie Nowego Dworu.
17	<p>1. Tramwaj</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- to etapowanie jest postawione na głowie! To czego najbardziej trzeba mieszkańcom Gajowic, tramwaj, powstanie na końcu. A ruch tranzytowy samochodów zwiększy się już o pierwszym etapie</li><li>- nie podano w ramach konsultacji co ma łączyć ten tramwaj, a to kluczowa kwestia.</li><li>- w południowym fragmencie torowisko będzie niewydzielone? To nie ma żadnego sensu etapować tego fragmentu, bo w II etapie rozrycie go będzie konieczne</li><li>- tramwaj w drugim etapie to pewnie będzie dobra wymówka, żeby odkładać to w nieskończoność</li><li>- zgodnie z przyjętymi strategiami komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet nad indywidualną. Zaproponowane etapowanie odwraca te priorytety</li><li>- docelowo ta trasa tramwajowa powinna biec Zielińskiego, Gajowicką, Raławicką, Aleją Piastów, Wiejską i mieć pętlę przy nowym osiedlu.</li></ul> <p>2. Autobus</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- powinien wszędzie mieć wspólne przystanki z tramwajem</li><li>- jeżeli nie uda się zmienić etapowania, to w pierwszym etapie i tak powinno powstać torowisko, bez sieci trakcyjnej, po którym jeździłyby autobusy docelowymi trasami.</li></ul>



	<p>3. Rower</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- nie zaproponowano połączenia drogi dla rowerów na ulicy Gajowickiej z istniejącą drogą na ulicy Ractawickiej, mimo że szerokość tej drugiej na to pozwala. To kardynalny błąd. Po uzupełnieniu tej luki uzyskamy piękne połączenie Gajowic z Oporowem.</li><li>- droga dla rowerów relacji Gajowicka &lt;-&gt; Ractawicka powinna zachować ciągłość przy rondzie, a pozostałe relacje powinny być obsłużone poprzez piąty wlot do ronda. Jeżeli chcemy by również w tym ciągu rowerzyści jechali na zasadach ogólnych, to na obu tych ulicach powinny być obustronne pasy rowerowe zamiast dróg dla rowerów.</li><li>- dwukierunkowa droga dla rowerów po stronie zachodniej jest ok, pod warunkiem, że zachowa się możliwość jazdy na północ po wschodniej stronie, po jezdni, po jednokierunkowej ddr lub ciągu pieszo rowerowym</li><li>- przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe przez Hellera są nieakceptowanie odsunięte od skrzyżowania. Po tym przysuniętym przejeździe będą masowo chodzić piesi.</li><li>- drogi dla rowerów powinny powstać dookoła całego ronda Żołnierzy Wyklętych, żeby umożliwić wygodny wjazd na Gajowicką.</li></ul>
18	<ul style="list-style-type: none"><li>- Moim zdaniem, wszystko, co trzeba (chodniki, ulica będzie równiejsza i bezpieczniejsza niż obecnie, będą ścieżki rowerowe (najlepiej jednokierunkowe po obu stronach ulicy na połowę szerokości chodników)).</li><li>- Parkingi to bym dał prędzej na przyboczne ulice.</li><li>- Tylko bardzo brakuje, co z tymi nieużywanymi torami tramwajowymi. Czy one tam wrócą po 75-80 latach nieobecności czy będą zlikwidowane po remoncie? Moim zdaniem TRAMWAJ MA TAM WRÓCIĆ, bo po pierwsze autobusy 127, 133 i 144 są wiecznie zapchane i spóźnialskie, a tramwaje rozwiążą te problemy. Po drugie, torowiska wzdłuż ulic Powstańców Śląskich z jednej i Grabiszyńskiej z drugiej strony osiedla trzeba odciążyć, bo tam jeździ po 4-5 linii tramwajowych + zjazdowe do zajezdni Borek. Ja bym na Gajowickiej widział linię np. nr 14 oraz 20. I po trzecie, co z tego, że będzie drożej na chwilę obecną, to i tak będzie o wiele mniej obciążające budżet miasta dzięki unijnemu dofinansowaniu w min. 2/3 wartości inwestycji i szybciej się zwróci w postaci biletów na tramwaj. Jak pamiętam z rozmowy z Panem Prezesem MPK, taka rewitalizacja i powrót torów tramwajowych na np. ul. Kościuszki kosztuje ponad 120 milionów. Czyli miasto może bulić max 40 milionów, a pozostałe 80 milionów będzie z UE. Ja, jako miłośnik komunikacji miejskiej oraz społecznik tego najbardziej oczekuję. Podobnie życzę tego np. na ww. ul. Kościuszki, na prawym ramieniu „Trójkąta Bermudzkiego” czy też na ul. Mickiewicza wzdłuż Parku Szczytnickiego. Oby taki</li></ul>





	<p>wariant docelowy przeszedł po mojej, moich kolegów po fachu i mieszkańców myśli! I tak nam, i tak Wam dopomóż Bóg! Dobranoc.</p>
19	<p>W propozycji (wariant przejściowy) jezdnie mają po 4 metry szerokości, co jest rozwiązaniem nieekonomicznym (niepotrzebne koszty) i generującym niebezpieczeństwo (szersza jezdnia pozwala na rozwijanie większych prędkości).</p> <p>Proponuję budować jezdnie o szerokości 3m w śladzie wariantu docelowego - nawet jeśli kolidują z sieciami i drzewami to nie stać nas na dwukrotny remont.</p> <p>Przestrzeń pomiędzy jezdniami:</p> <p>a) zostawić jako rezerwę na tramwaj (kiedy już będzie wiadomo skąd dokąd miałyby tamtędy jeździć tramwaje), obsiać trawą i nie kosić</p> <p>lub</p> <p>b) wybudować TAT (bez trakcji) i puścić tamtędy 127 oraz 144.</p> <p>Odnoszę wrażenie, że przebudowa zgodna z wariantem przejściowym w zaproponowanym kształcie odsunie budowę wariantu docelowego o 20-30 lat.</p>
20	<p>0) Najważniejsze aby jak najszybciej powstało torowisko tramwajowe, więc uważam że w okresie przejściowym najpierw budujemy torowisko, potem przebudowujemy ulicę dla samochodów.</p> <p>1) Przede wszystkim uważam, że w koncepcji przejściowej nie powinno być drugiego pasa dla samochodów, a torowisko powinno być buspasem dla jeżdżących tam autobusów 127 i 144.</p> <p>2) Rondo na styku ulic Gajowickiej i Raławickiej powinno mieć ścieżkę rowerową po zewnętrznej stronie ronda. W takim wypadku rowerzysta bez problemu mógłby, zjechać na dowolną ulicę, którą potrzebuje. Jest to normalne rozwiązanie stosowane w licznych krajach. W Belgii na przykład każde rondo samochodowe, które ma ścieżkę rowerową, ma dokładnie takie samo rozwiązanie.</p> <p>3) W miejscach, które przeznaczone jest, na trawnik zastanowiłbym, się nad posadzeniem drzew, by maksymalnie wykorzystać takowe miejsca.</p>
21	<p>- Koncepcja jest OK!!! Tylko w ciągach pieszo-rowerowych jak najwięcej jednolitej powierzchni, jak najbardziej płaskiej żeby wszyscy piesi, rolki, rowery, hulajnogi</p>



	<p>itp... mogli użytkować i wprowadzić narciarską zasadę odpowiedzialności ,że kto z tytułu to winny jak dojdzie do zdarzenia!!i</p> <p>- Żeby była harmonia, to jak najwięcej zieleni i torowisko też najlepiej na zieleni jak na Milenijnej - to dobre dla wszystkich łącznie z tramwajami.</p>
22	<p>Chciałabym wyrazić negatywną opinię nt. lokalizacji torowiska wbudowanego w jezdnię przy ulicy Gajowickiej. Jestem przeciwna budowie torowiska, z uwagi na już zbyt duży hałas występujący w tej części okolicy. Nie wyobrażam sobie jeszcze dodatkowych tramwajów w okolicy al. Hallera.</p>
23	<p>Plusy:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Bardzo cieszy, że projekt stara się zachować w jak największym stopniu istniejącą zielenią wysoką.</li><li>2. Docelowe przywrócenie tramwaju jest moim zdaniem bardzo dobrym planem.</li><li>3. Cieszy mnie również poprowadzenie szerokiej, bezpiecznej, oddzielonej zielenią drogi rowerowej.</li></ol> <p>Uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Czy planowane są nasadzenia zieleni wysokiej? To znaczy uzupełnienia istniejących szpalerów drzewami podobnymi do istniejących? Tzn. drzewa mające szansę osiągnąć duże rozmiary. Nie formy kartowate, kuliste czy kolumnowe, ale duże miejskie drzewa, najlepiej sadzone w rozmiarze ok. 6 m. Takie jak klony, lipy, kasztany, platany itd. Bardzo podobało mi się jak miasto zasadziło klony na ul. Nowowiejskiej na Ołbinie we Wrocławiu.</li><li>2. Skoro spójna i szeroka droga rowerowa planowana jest po zachodniej stronie jezdni, to może po wschodniej stronie warto byłoby zaplanować szpaler drzew na przemian z równoległymi miejscami parkingowymi i zrobić tylko ciąg pieszy? 1 drzewo co 2-3 miejsca parkingowe.</li><li>3. Czy latarnie pomiędzy miejscami parkingowymi muszą się znajdować na „trapezach” tzn. podwyższeniu krawężnikiem? Kierowcy rzadko to respektują i wjeżdżają jednym kołem prawie na latarnie. Uważam że lepiej byłoby postawić latarnie na tym samym poziomie co miejsca parkingowe i zabezpieczyć zaprojektowanym do tego elementem. Lub przenieść latarnie blisko krawędzi chodników i rozdzielać miejsca parkingowe drzewami.</li><li>4. Drzewa, chodniki powinny być zabezpieczone przed nielegalnym/dzikim parkowaniem.</li><li>5. W niektórych miejscach przy skrzyżowaniach szerokość pasów ruchu dochodzi do 4 m - czy jest to konieczne? Na przykład na skrzyżowaniu z Kruczą w jednym</li></ol>



	<p>miejscu pas ruchu ma 4 m, a po drugiej stronie wystarczają 3 m. Ten 1m wystarczy na oddzielenie drogi rowerowej od pieszej pasem zieleni i posadzenie w nim 2-3 drzew.</p> <p>6. Czy kostka betonowa jest najlepszym materiałem na wykonanie miejsc parkingowych? Może warto zastosować asfalt? A może odzyskaną kostkę granitową, która obecnie znajduje się na Gajowickiej?</p>
24	Stanowcze NIE dla lokalizacji torowiska wbudowanego w jezdnię, inne miejsca we Wrocławiu potrzebują trasy tramwajowej, al. Hallera już jest wystarczająco głośna.
25	Tramwaj jeździł od Hallera przez Gajowicką, Zielińskiego, pl. Muzealny aż do Podwala przecinając Piłsudskiego. Zastanówmy czy będzie taka opcja? Po tej trasie dlatego jeździ 144.
26	Po zapoznaniu się z projektem stwierdzam, że jest mało przejrzysty. Mam wątpliwości co do ilości zaplanowanych miejsc parkingowych dla lokatorów bloku Gajowicka 147 -161 . Miejsca parkingowe są tam konieczne ze względu na już wprowadzany zakaz parkowania na podwórku. Bardzo prosimy o uwzględnienie nie mniejszej liczby miejsc parkingowych niż jest to możliwe w tej chwili.
27	Zgłaszam sprzeciw w sprawie budowy torowiska tramwajowego przy ulicy Gajowickiej i al. Hallera, z uwagi na już występujący uporczywy hałas, a wprowadzenie tramwajów dodatkowo przyczyni się do zwiększenia poziomu hałasu.
28	Dlaczego brana jest pod uwagę budowa torowiska tramwajowego przy ulicy Gajowickiej i al. Hallera, kiedy zgłaszane były postulaty o zmniejszenie hałasu przy tych ulicach. Nie chcemy więcej tramwajów.
29	<p>- Moim zdaniem zasadne jest zrealizowanie wariantu rekomendowanego, przy czym jak najszybciej trzeba opracować koncepcję dla ulicy Zielińskiego i przystąpić do budowy tramwaju na ciągu obu tych ulic.</p> <p>- Rozmieszczenie elementów tj. chodniki i drogi dla rowerów jest odpowiednie.</p> <p>- Lokalizacja wyznaczonych przystanków, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych jest odpowiednia z wyjątkiem orientacyjnej lokalizacji przystanku przy skrzyżowaniu z Zaporoską - przystanek jest zbyt oddalony od skrzyżowania. Celowe jest lokalizowanie peronów jak najbliżej skrzyżowania w celu ułatwienia przesiadek i dojścia pieszych do komunikacji.</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- Projektowana zieleń powinna uwzględniać przede wszystkim duże drzewa, które będą rosnąć w górę i będą rozłożyste, by dawać cień, absorbować CO2 i zanieczyszczenia.</li><li>- Pomysł budowy węzła przesiadkowego przy kościele na Kruczej od razu w docelowym kształcie jest słuszny i należy go zrealizować.</li></ul>
30	Zgadzam się z koncepcją docelową. Świetna.
31	<ul style="list-style-type: none"><li>- Prosimy o wybudowanie przejścia ze światłami z Parku Langiewicza przez Gajowicką w kierunku ulicy Sztabowej. Jest to droga jaką część dzieci pokonuje idąc do szkoły przy ulicy Wandy z osiedla Gajowice. Takie rozwiązanie poprawi bezpieczeństwo w tym miejscu.</li><li>- Prosimy również o szczególne zabezpieczenie kasztanowców wzdłuż Gajowickiej przy kościele przy Kruczej.</li></ul>
32	<ul style="list-style-type: none"><li>- Jedyną słuszną koncepcją jest budowa torowiska od razu a nie w 2,3 czy 5 etapie, co pozwoli otrzymać dofinansowanie z Unii nawet do 70% dla całej inwestycji. Jeśli mamy do czynienia z tak dużą i zaawansowaną inwestycją to jestem zdania, że lepiej zrobić wszystko raz i porządnie, a nie dzielić na kolejne etapy co wydłuży proces przebudowy oraz spowoduje dłuższe utrudnienia w ruchu, niż ma to miejsce w remoncie ulicy wraz z jednoczesną budową torowiska.</li><li>- Dodatkowo zostawić po przebudowie osobny pas do skrętu w lewo z ul. Kruczej w ul. Gajowicką (skręcając w kierunku wojska) tak jak ma to miejsce teraz, zamiast stawiać tam wysepkę która spowoduje zakorkowanie ul. Kruczej.</li></ul>
33	Absolutnie chory pomysł z drogą dla rowerów. Szanowni władarze nie mieszkamy w strefie podzwrotnikowej aby jeździć tylko na rowerach. Przy fatalnej komunikacji miejskiej i blokowaniu przepustowości miasta przez drogi dla rowerów nie można się już przemieszczać. Drogi dwupasmowe zamieniane na pojedyncze pasy ruchu dla pojazdów i autostrady hulajnogowo-rowerowe nie poprawiają komunikacji i czystości powietrza, wszyscy stoją w korkach np. ul. Grabiszyńska i Piłsudskiego.
34	Jedna uwaga co do ścieżek rowerowych - w jakimkolwiek wariantcie niech będą one asfaltowe!
35	Popieram.
36	Przedstawione plany są kompletnie nieczytelne. Nazwy ulic zbyt małą czcionką. Nie wiem, na co patrzę. Trzeba przygotować plan na kilku stronach A4, abym



	<p>mógł to przeczytać na ekranie komputera. Jest to swojego rodzaju bezczelność publikować tego rodzaju dokument. A może mam to wydrukować na specjalnym ploterze? Oj, koronawirus, punkty oferujące takie usługi są zamknięte...</p> <p>Dlatego napiszę ogólnie.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Nie podoba mi się wrocławski styl układania ścieżek rowerowych - są zaplecione jak warkocz pierwszoklasistki, co kilkadziesiąt metrów przecinają się z „równoległym” chodnikiem, niepotrzebnie. Wysokie krawężniki, niedopasowany poziom przejścia przez drogi dojazdowe, itd. Po wybudowaniu ścieżki rowerowej i tak jest ona co jakiś odcinek poprzecinana zbyt wysokimi krawężnikami. Nie ma szlifierki w mieście? Kupić?</li><li>- Nie podoba mi się układ przystanków - słynna przesiadka po wrocławsku. W wielu miejscach można zrobić przystanki zbiorcze, rondo przesiadkowe (jak na pl. Grunwaldzkim), czy chociażby ograniczyć przesiadkę do minimalnej liczby przejść przez jezdnię - zamiast przystanki tramwajowe i autobusowe projektować na 4 ramionach skrzyżowania, można to ograniczyć do 2 ramion skrzyżowania. Proszę przesiąść się np. na pl. Kromera z autobusu A do tramwaju.</li><li>- Nie podoba mi się cackanie ze starym próchnem - te drzewa i tak złamią się przy najbliższej burzy i wyrządzą szkody materialne. Może to odkrycie, ale miasto jest dla ludzi. Należy wyciąć stary drzewostan, jeśli przeszkadza w poprawie ciągów komunikacyjnych. Potem należy dosadzić nowe drzewa, młode, odporne na warunki.</li></ul>
37	Jestem za wariantem przejściowym.
38	<p>Jestem mieszkanką ulicy Gajowickiej, budynek na przeciwko Hotelu Wieniawa.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Przede wszystkim proszę pamiętać o pozostawieniu miejsc parkingowych w takiej samej ilości jak dotychczas. Już teraz jest problem z parkowaniem. Parkują tu pracownicy ZUS-u, sztabu wojskowego, itp.</li><li>- Umiejscowienie ścieżki rowerowej nie do końca trafne.</li><li>- Byłoby dobrze aby pozostawić jak najwięcej z zielonego pasa zieleni na odcinku od Sztabowej do Hallera.</li></ul>
39	Rysunki obu wariantów są kompletnie nieczytelne.
40	Chcicie zrobić torowisko w jezdni Gajowickiej? Kto odpowiada za ten poroniony pomysł? W całym mieście, gdzie się da, wydzielacie torowiska i buspasy, a tutaj



	<p>chciecie zrobić torowisko w jezdni zbyt wąskiej na wydzielenie go z zachowaniem odpowiedniej szerokości pasów ruchu? Bardzo, bardzo zły pomysł. Chyba projektujący nigdy nie jechał tą ulicą.</p> <p>Zamiast mnożyć powolną i podatną na korki i sygnalizację świetlną komunikację tramwajową, powinniście budować bezkolizyjną szybką kolej miejską - tramwaje zostawcie w centrum, gdzie odległości nie są duże i czas podróży mniej jest istotny od małej odległości do przystanku.</p> <p>Nikt nie wybierze tramwaju, żeby podróżować po kilkanaście km z przystankami co kilkaset metrów, jeśli samochodem i tak będzie 2-3x szybciej. Tylko bezkolizyjna kolej w mieście tych rozmiarów jest w stanie zmniejszyć ruch indywidualny kołowy.</p>
41	<p>Po konsultacji z mieszkańcami odnośnie miejsc parkingowych dla mieszkańców Gajowickiej bloku 147 - 161 od strony ulicy jest bardzo duże zapotrzebowanie. W chwili obecnej po tej stronie ulicy jest zaparkowanych 70 samochodów, natomiast po przeciwnej mieści się 20. Pomimo to nie jest to wystarczająca ilość miejsc. W związku z tym jako mieszkańcy prosimy o przeznaczenie miejsc parkingowych odpowiadających naszym potrzebom.</p>
42	<p>Ad. 1 Ilość, szerokość dróg dla rowerów powinna zostać zmniejszona na rzecz poszerzenia ulic. Osiedla na trasie planowanego remontu są zamieszkiwane w większości przez osoby starsze, które korzystają niemal wyłącznie z komunikacji miejskiej i własnych samochodów, rower nie jest dla nich priorytetem. Co więcej pędzący nimi nierozważni rowerzyści stanowią zagrożenie dla pieszych.</p> <p>Ad. 2 Jest w porządku.</p> <p>Ad. 3 Zieleni powinno być jak najwięcej, można w tym celu zwęzać lub całkowicie zrezygnować ze ścieżki rowerowej. Co do mebli należałoby postawić na dużą ilość solidnych ławek i koszy na śmieci. Niepotrzebne są natomiast dziwne konstrukcje drewniane ustawiane w różnych częściach miasta (jak np. parklety), z których nikt nie korzysta, a które szpecą okolicę i są drogie.</p> <p>Ad. 4 Ilość wyznaczonych miejsc parkingowych jest zbyt mała. Dobrze byłoby gdyby były też szersze.</p>
43	<p>Super.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Nie da się chyba tego zrobić lepiej.</li><li>2. Przy kościele pw. św. Karola Boromeusza aktualnie ruch lubi się tamować, a w planie prócz przystanku autobusowego jest jeszcze tramwajowy. Trzeba będzie tutaj światła z obu stron, bo ruch niewątpliwie się zwiększy.</li></ol>



	<p>3. Nie.</p> <p>4. Od Ronda Żołnierzy Wyklętych nie ma zaprojektowanych miejsc parkingowych, a w tej okolicy brakuje parkingów. Warto byłoby przemyśleć dodanie pasa do parkowania równoległego w tej okolicy.</p>
44	<p>Chciałbym prosić o zamieszczenie również plików, które każdy zainteresowany mógłby bez trudu wydrukować na zwykłej drukarce formatu A4 i potem ewentualnie złożyć te wiele kartek w jedną całość. Obecna forma obrazka (choćby wektorowego) o wymiarach 4247 × 594 mm tego nie umożliwia.</p>
45	<p>Żadnych tramwajów! Autobusy są lepsze, tańsze i wygodniejsze.</p>
46	<p>1. W koncepcji przejściowej nie powinno być drugiego pasa dla samochodów, a torowisko powinno być buspasem dla jeżdżących tam autobusów 127 i 144.</p> <p>2. Rondo na styku ulic Gajowickiej i Raclawickiej powinno mieć ścieżkę rowerową po zewnętrznej stronie ronda. W takim wypadku rowerzysta bez problemu mógłby, zjechać na dowolną ulicę, którą potrzebuje. Jest to normalne rozwiązanie stosowane w licznych krajach.</p> <p>3. W miejscach, które przeznaczone jest, na trawnik zastanowiłbym, się nad posadzeniem drzew, by maksymalnie wykorzystać takowe miejsca.</p>
47	<p>Spokojnie można byłoby zrobić dwupasmową drogę z dwóch stron jezdni przez całą długość ulicy Gajowickiej. Proszę przestać utrudniać ruch drogowy!!!</p>
48	<p>Najbardziej odpowiadającym rozwiązaniem byłoby rozwiązanie przejściowe z jezdnią na wydzielonym pasie dla torowiska w przyszłości.</p> <p>Najmniej odpowiadającym rozwiązaniem jest pas torowiska z antyzatokami, które są niebezpieczne dla pieszych i spowalniają ruch. Dodatkowo zastanawia mnie od jakiegoś czasu jakie problemy stoją na przeszkodzie by budować torowiska na zewnętrznym pasie drogi? Byłoby to rozwiązanie o wiele bezpieczniejsze dla pasażerów, a ruch na pasie wewnętrznym pozostałby płynny.</p>
49	<p>Najlepszy wariant będzie posiadał dwupasmową jezdnię w każdym kierunku i wygospodarowane zatoczki autobusowe, aby nie tworzyć większych korków.</p>
50	<p>Piszę w imieniu mieszkańca ul. Gajowickiej, gdyż nie jest to osoba używająca na co dzień komputera, ale będąca obywatelem miasta Wrocławia od urodzenia.</p>



Moja uwaga dotyczy części ul. Gajowickiej pomiędzy ul. Pretficza, a ul. Kruczą. Chodzi im o miejsca postojowe/parkingowe dla mieszkańców i usługobiorców. Chciałbym się dowiedzieć, czy projektant wziął pod uwagę liczbę mieszkańców okolicy oraz wynikającą z tego faktu średnią liczbę aut przypadających na osobę, podczas projektowania miejsc parkingowych dla potrzeb lokalnych?

Załączone plany przewidują redukcję miejsc parkingowych tylko do strony (jak mniemam wschodniej?). Obecnie – nawet jak skorzysta się z narzędzia Google Earth (Google Maps) – można zauważyć, że lokalni mieszkańcy korzystają z obu stron jezdni do parkowania. Dodatkowo patrząc na całość przebudowy ul. Gajowickiej proponują Państwo znaczną redukcję miejsc postojowych na całej długości modernizowanej ul. Gajowickiej.

Plan wygląda świetnie, kolega rozumie światowe trendy modernizacji ulic, ale znaczne ograniczenie miejsc postojowych jeszcze bardziej utrudni życie lokalnym mieszkańcom. Dodam więcej – ograniczenie miejsc postojowych spowoduje niepotrzebny chaos. Ludzie będą zmuszeni parkować gdzie popadnie, przez co niewątpliwie będą karani mandatami przez straż miejską w przyszłości. Liczenie, że ludzie pozbędą się aut z powodu projektowanej linii tramwajowej oraz ograniczania miejsc postojowych jest mrzonką. W dalekiej perspektywie, modernizacja ul. Gajowickiej bez miejsc parkingowych spowoduje niezadowolenie społeczne, zapewne okazujące się w wyborach lokalnych/samorządowych. Mam nadzieję, że Urząd Miasta Wrocław zrobił rachunek zysków i strat?

Nadmienię – o czym już wspominałem – że nie tylko mieszkańcy korzystają z miejsc postojowych/parkingowych. W ciągu ul. Gajowickiej pomiędzy ul. Pretficza i ul. Kruczą znajduje się przedszkole, przychodnia, sklepy, a także inne usługi jak chociażby hotel mieszczący się w pobliżu. Musicie Państwo liczyć się z tym, że miejsca parkingowe mogą być czasowo zajęte przez interesantów, co wpłynie na niższe zadowolenie lokalnych mieszkańców - przez brak możliwości zaparkowania auta.

51 - Myślę że koncepcja przejściowa to jakieś totalne nieporozumienie, ul. Gajowicka nie ma ani jednego pasa zieleni, więc robienie go teraz dodatkowo jest pomysłem zupełnie nietrafionym, ponieważ generuje niepotrzebne koszty w jego realizacji.

- Na przedstawionych koncepcjach nigdzie nie widzę zatoczek dla autobusów, wszystko ma się odbywać na jednej jezdni??? Nie no, to przecież najlepszy sposób na paraliż też ulicy. To samo tyczy się ulicy Kruczej, zdaje się że zostaną wyeliminowane przystanki przy samej Gajowickiej - to w sumie dobrze, ale dojdą zbędne wysepki przy przejściach dla pieszych i zabrane zostaną pasy do lewoskrętu. Kto tam nie jeździ, nie wie, że auta skręcające w lewo mają problem wyjechać z Kruczej na Gajowicką (z obu stron Kruczej) i jak odejdzie pas lewoskrętu będą duże korki przez blokowanie przejazdu przez chcących skręcić w lewo (to samo będzie się tyczyło lewoskrętu z Gajowickiej w Kruczą), co oznacza





	<p>tylko tyle że albo będą 4 cykle świetlne, co jest bez sensu, albo będą ciągłe korki bo pierwsze auto w kolejce może zablokować cały ruch...</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Koncepcja w wariantcie docelowym z tramwajem nie jest wiele lepsza, bo przystanki są wyniesione na pas jazdy aut, zamiast zrobić buspas połączony z tramwajem aby przy okazji ułatwić przejazd służbom typu pogotowie czy policja. W tej koncepcji zagęszczenie przystanków pod kościołem, które w dodatku nie mają zatoczek jest zatrważające, w dodatku zastanawiające jest zmniejszenie jezdni na Hallera w kierunku FAT, gdzie autobusy miałyby teraz zamiast zatoczki blokować prawą jezdnię!!!! To jest niewyobrażalne, aby na dwupasmowej jezdni z wydzielonym przystankiem zmniejszać przepustowość, zwłaszcza że kierowcy będą jechali za autobusem, który nagle zatrzyma się 20m za skrzyżowaniem blokując cały ruch na swoim pasie, co niewątpliwie będzie skutkowało zatorami na skrzyżowaniu Gajowicka-Hallera...</li><li>- Nie ma także informacji jak te tramwaje miałyby kursować, czy będą zjeżdżały na al. Hallera czy będą jechały do Powstańców Śląskich? Peron na Hallera zaraz za skrzyżowaniem wyłączony kosztem jezdni dla aut to nietrafiony pomysł, tak samo jak ewentualna (bo nie wiem jak tramwaj pojedzie) kolizja pasa skrętu w lewo z Gajowickiej od strony centrum w Hallera, ze skrętem tramwaju w prawo w Hallera, bo tylko takie rozwiązanie może argumentować stworzenie peronu kosztem jezdni, co jak wspominałem jest zupełnie nietrafione i proszę o rozważenie innego rozwiązania, nawet w postaci przeniesionego przystanku!</li></ul>
52	<ul style="list-style-type: none"><li>- Moim zdaniem należy od razu wybudować linię tramwajową na całej długości ulicy. Przy możliwości otrzymania dofinansowania z UE jej brak byłby przykładem marnotrawstwa i braku perspektywicznego myślenia, ponieważ obecnie nie ma żadnej perspektywy jej powstania. Jeśli nie teraz, to najwcześniej za 50 lat.</li><li>- Poza tym uważam, że należy doprojektować przejazd rowerowy po północnej stronie skrzyżowania z ulicą Kruczą, a także zwrócić uwagę, aby po przebudowie program sygnalizacji świetlnej nie dyskryminował pieszych i rowerzystów uniemożliwiając przejście jezdni na raz.</li><li>- Uważam też, że błędem jest rozważanie możliwości budowy dwóch pasów ruchu dla aut w rejonie kościoła.</li><li>- Ponadto należy doprojektować brakujące przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach z ulicami Jastrzębią i Sokolą oraz należy przedłużyć dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie zachodniej północną stroną ulicy Raclawickiej do skrzyżowania z ulicą Modlińską.</li></ul>
53	<p>Wariant z tramwajem byłby najlepszy dla wszystkich - po modyfikacjach uwzględniających potrzeby wszystkich użytkowników dróg.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Rozmieszczenie poszczególnych elementów takich jak: chodniki i drogi dla rowerów, jest moim zdaniem nieodpowiednie. Szerokość drogi rowerowej</li></ol>



	<p>znacząco przerasta zapotrzebowanie. Stworzenie z jednej strony ulicy ciągu pieszo-rowerowego byłoby wystarczające.</p> <p>2) Lokalizacja wyznaczonych przystanków jest zła - tam gdzie to możliwe powinny powstać zatoki przystankowe które nie spowodują tamowania przepływu ruchu.</p> <p>Przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe są ok.</p> <p>3) Fajnie by było gdyby zostały nasadzone krzewy - trawniki w założeniu wyglądają ładnie, ale nie są zbyt ładne.</p> <p>4) Wyznaczonych miejsc parkingowych w obu planach praktycznie tu nie ma, a są one niezbędne mieszkańcom. Powinny tu zostać miejsca parkingowe w ilości podobnej lub większej niż obecnie oraz powinny powstać zatoki parkingowe aby uporządkować parkowanie na chodniku.</p>
54	<p>1) Rozmieszczenie chodników i drogi dla rowerów, jest złe. Szerokość „autostrady” rowerowej znacznie przewyższa zapotrzebowanie. Tu wystarczy ciąg pieszo-rowerowy z jednej strony.</p> <p>2) Lokalizacja wyznaczonych przystanków zaszkodzi przepustowości i tam, gdzie to możliwe, należy utworzyć zatoki, które nie będą zatrzymywać przepływu ruchu.</p> <p>Przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe - ok (pamiętajcie o dobrym doświetleniu).</p> <p>3) Więcej krzewów - dadzą więcej cienia, tlenu i izolacji od hałasu, nie zostaną zdeptane jak trawniki.</p> <p>4) Chciałbym zwrócić uwagę na skandaliczny niedobór miejsc parkingowych w koncepcjach. W tej ilości skrajnie nie odpowiadającej zapotrzebowaniu. Są one niezbędne dla mieszkańców. Powinny istnieć miejsca parkingowe w podobnej lub większej ilości niż obecnie. Można też zrobić zatoczki/pas do parkowania aby to ucywilizować.</p>
55	<p>- Ruch rowerowy to praktycznie tylko dzieci do szkoły, dlatego ciąg pieszo-rowerowy w moim odczuciu będzie wystarczający.</p> <p>- Natomiast, w koncepcjach jest mocny niedobór miejsc postojowych i to powinno być poprawione!</p> <p>- W odniesieniu do zieleni - optuję za nasadzeniami krzewów..., są znacznie efektywniejsze od trawników. Krzewy dają cień, zbierają zanieczyszczenia i niwelują hałas i są też domem dla ptactwa.</p>



56	Znaczny niedobór miejsc parkingowych. Z moich obserwacji wynika, że jedyny ruch rowerowy w okolicy to dzieci jadące do szkoły - wystarczy im ciąg pieszo-rowerowy.
57	<p>1.</p> <p>a) Należy zrezygnować ze wspólnych ciągów pieszo-rowerowych po wschodniej stronie. W szczególności niedopuszczalne jest wprowadzanie rowerzystów na chodniki przy kościele i między Grochową a Zaporoską. Rowerzyści to najbardziej agresywna grupa uczestników ruchu, niezanująca praw innych, lekceważąca przepisy, a wszystko to polane sosem poczucia wyższości. Dlatego właściwym jest separowanie ich od innych uczestników ruchu. Wschodnia pierzeja jest trasą wielu starszych osób do kościoła, apteki, przychodni, sklepów, administracji, rady osiedlowej. Odcinek pomiędzy ulicami Grochową i Zaporoską pełni z kolei rolę rekreacyjną, gdzie mnóstwo jest osób poruszających się nie tylko wzdłuż, ale i w szerz chodnika. W dodatku wielu z nich to osoby o ograniczonej zdolności obserwacji i oceny sytuacji: dzieci, seniorzy, ale też - nie bójmy się tego wskazywać! - lokalne pijaczki.</p> <p>b) Dlaczego nie zaplanowano remontu chodników na odcinku Grochowa-Zaporoska (strona parzysta)?</p> <p>c) Dlaczego zaplanowano remonty chodników na odcinkach Sztabowa-Prełficza i Krucza-Grochowa (strona parzysta)? One były niedawno robione (choć pod kościołem można mieć pewne zastrzeżenia dla jakości prac).</p> <p>d) Wprowadzenie układu docelowego pod kościołem jest obowiązkowe. Węzeł przesiadkowy wprowadzi na ten króciutki odcinek zbyt dużo linii autobusowych, aby nie wprowadzić możliwości omijania stojących na przystanku pojazdów przez pozostałych kierowców.</p> <p>e) Należy zachować wszystkie lewoskręty na skrzyżowaniu z ul. Kruczą.</p> <p>f) Absurdalne rozwiązania na samym skrzyżowaniu z Hallera, które tylko zablokują skrzyżowanie (przeniesienie przystanku tramwajowego skutkujące brakiem zatoki autobusowej). Dodatkowo generuje to niepotrzebne koszty. Obecne rozwiązania w ciągu al. Hallera są dobre.</p> <p>g) Dlaczego na odcinku „borkowym” chodnik idzie przy samej jezdni, a DDR jest od niej oddalony? Powinno być na odwrót, pieszy idzie wolniej i jest dłużej narażony na wdychanie spalin. Ułatwiłoby to również wyprostowanie przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu z Hallera oraz wyeliminowało tam kolizje z ruchem pieszym. Pieszyc wszędzie trzeba chronić przed rowerzystami.</p>



h) Skandalem jest tworzenie pasa rowerowego szerszego niż chodnik. Rowerzyści mogą sobie jeździć czwórkami, a rodziny na spacerze mają się mijać gęsiego? W szczególności, gdy każde wejście pieszego na DDR wywołuje nieprawdopodobną agresję, a często również umyślne potrącenia!

i) Należy skasować DDR na ul. Kruczej - tam znajduje się zabytkowy słup informacyjny (chwilowo zdemontowany na czas budowy przyłącza kanalizacyjnego, ale deweloper ma go przywrócić).

j) Należy poszerzyć wlot w ulicę Sztabową (w kierunku Powstańców Śl.) co najmniej do 6 (jeśli nawet nie 7) metrów. W przypadku mniej ważnych uliczek szerokość taka jest zachowana. Sztabowa pełni rolę objazdu dla komunikacji autobusowej w przypadku zablokowania Hallera. Dodatkowo obsługuje jednostkę wojskową (ciężarówki transportowe) oraz szkołę (autokary wycieczkowe). Chwalebne jest wyznaczenie miejsc parkingowych w zatoce, jednak można je umieścić „głębiej”, kosztem siedmiometrowego w tym miejscu chodnika.

k) Konieczne doprojektowanie dodatkowego oświetlenia chodników po stronie wschodniej (w szczególności Pretficza-Krucza i Grochowa-Zaporoska). Wymiana opraw z sodowych na ledowe być może polepszyła rachunek ekonomiczny czy nawet warunki na jezdni, jednak światło to jest bardziej skupione i po drugiej stronie ulicy już nie dociera. Nie potrzeba montować dużych latarni ulicznych, mogą to być niższe, tańsze typu parkowego.

l) Kogoś poniosło z przeprojektowywaniem chodników wokół kościoła - to układ zabytkowy pod opieką konserwatora. Ma zostać tak, jak jest. W szczególności żadnych „nowoczesnych” materiałów. Zostaje drobna kostka bazaltowa na obrzeżach i płyty lastrykowe w głównym biegu (wykończone infułą!).

m) Należy zaprojektować połączenie (skręty) z torowiskiem wzdłuż Hallera, a nie tylko przecięcie - trasy muszą się łączyć, żeby można było uruchamiać objazdy w razie awarii.

2.

a) Przystanek przy kościele należy przesunąć maksymalnie w stronę ulicy Grochowej. Plac przed świątynią jest tradycyjnym miejscem zdjęć ślubnych, sypania ryżem/pieniężkami, składania życzeń itd. Należy to uszanować i pozostawić odpowiednią przestrzeń.

b) Przesunięcie przystanku przy skrzyżowaniu z ul. Zaporoską jest jakąś aberracją. Mamy obecnie świetnie zlokalizowany przystanek - blisko zabudowy mieszkaniowej i przejścia dla pieszych. Bezsensownie ideologiczne przesuwanie, byleby tylko przyblokować ruch brakiem zatoki jest idiotyzmem. Nie tylko niepotrzebnie podnosi wartość inwestycji, ale także będzie zatykało ruchliwe skrzyżowanie.



c) Bardzo dobra decyzja z uwolnieniem chodnika naprzeciwko kościoła poprzez przesunięcie wiaty na teren zielony.

d) Niezwykle nieodpowiedzialna decyzja o likwidacji południowego przejścia w ramach skrzyżowania z ulicą Jastrzębią.

e) Skąd pomysł na przystanki po zachodniej stronie na odcinku od Hallera do Saperów? Tam nie biegnie żadna linia autobusowa.

f) Przystanek po zachodniej stronie zbyt blisko al. Hallera - będzie blokował skrzyżowanie.

3. Warto zaplanować nasadzenia krzewów w pasie rozdziału. Nie tylko poprawi to estetykę, ale również pozwoli na lepsze wyłapywanie zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz zmniejszy liczbę przypadków przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych.

4. W zakresie miejsc parkingowych można mówić o polityce rabunkowej lub represyjnej. Podejście tego typu stanowi olbrzymie zagrożenie paraliżu parkingowego okolicznych uliczek, degradacji przestrzeni wspólnych (zieleńców, podwórek, boisk, placów zabaw itd.). W szczególności dotyczy to odcinków, dla których projektanci nie wykonali analizy alternatyw dla likwidowanej przestrzeni postojowej (zwłaszcza tych, gdzie nie ma możliwości parkowania na podwórzu): zachodnia pierzeja na odcinku od ul. Kruczej do Pretficza czy droga serwisowa od ul. Sztabowej do Hallera. Warto rozważyć kolejne miejsca, gdzie możliwe byłoby stworzenie zatok postojowych:

- niezadrzewione fragmenty terenów zielonych po wschodniej stronie na odcinku od ul. Grochowej do Zaporoskiej;

- fragment ulicy Grochowej od ul. Kruczej Gajowickiej;

- przesunięcie chodnika wgłąb trawnika przy północnej pierzei ul. Żelaznej (odcinek w stronę pl. Hirszfelda).

Dodatkowo:

- stworzenie strefy ruchu z wyznaczonymi miejscami na placu (bardzo szeroki chodnik) u zbiegu z ulicą Grochową (północno-wschodni narożnik) - kiedyś tu parkowano, w dodatku w sposób niezwykle uporządkowany i niekolizyjny z ruchem pieszym. To teren o powierzchni około 360m<sup>2</sup> i szerokości chodnika niemal 17m.

- zachowanie parkowania pod kościołem (na przystosowanym do postoju pasie z kostki brukowej);

- rezygnacja z chodnika po zachodniej stronie do połowy odcinka od ul. Kruczej w stronę ul. Pretficza. Tam ruch pieszy odbywa się albo po drugiej stronie ulicy, albo



	<p>chodnikiem bliżej bloków (odsuniętym od ulicy i odgrodzonym od niej zielonymi przedogródkami). Przy przewężeniu przeskalowanej DDR z 3m do 2,5m spokojnie zmieści się tam zatoka postojowa.</p> <p>Najważniejsze jest, aby prace rozpocząć jak najszybciej. Nie należy ulegać ludziom wygadującym głupoty o 70 czy 80 procentach dofinansowania z Unii, gdy będzie torowisko. Ta dotacja dotyczy tylko części związanej z infrastrukturą tramwajową, czyli te pozostałe 30 czy 15 procent powiększy nam wartość inwestycji i może ją zepchnąć w budżetowy niebyt. Jeśli jest taka potrzeba - należy etapować.</p>
58	<p>Koncepcja jest bardzo dobra.</p> <p>Należy jednak pamiętać o jak największej maksymalizacji ilości zieleni w okolicy.</p>
59	<p>1) Tak.</p> <p>2) W obu wariantach brakuje przejść dla pieszych:</p> <p>a) w połowie pomiędzy Pretficza a Kruczą,</p> <p>b) w połowie między Sztabową a Hallera,</p> <p>3) Obszary zielone powinny być zagospodarowane tak, żeby na tych terenach mieszać trawniki i krzewy oraz sadzić drzewa.</p> <p>4) Tak.</p> <p>Dodatkowo naprawdę uważam, że powinna być realizowana od razu koncepcja z budową tramwaju. Jest to bardzo potrzebne połączenie, odpowiednio penetruje osiedle będąc dodatkowo jednocześnie alternatywą dla linii na Powstańców w razie jakichkolwiek awarii (a to się zdarza). Dodatkowo można wnioskować i pozyskać finansowanie z UE na remont od razu z torowiskiem. Za dużo zmarnowano już czasu na nieefektywną komunikację publiczną, potrzebne są zdecydowane działania.</p>
60	<p>- Ruchu rowerowego tu praktycznie nie ma. Ciąg pieszo-rowerowy wystarczy aż nadto.</p> <p>- W obu koncepcjach jest mocny niedobór miejsc postojowych i bylejakość w projektowaniu (np. przystanek bez zatoki, nadmiar DDR).</p> <p>- Zieleń - przestrzeń zmarnowaną na DDR warto przeznaczyć na miejsca postojowe lub zieleni miejską np. krzewy, które zbierają zanieczyszczenia i niwelują hałas. O tym, że może się w nich chować plectwo już nie wspomnę.</p>



61	<p>1. Lokalizacja drogi rowerowej po zachodniej stronie, gdzie obecnie jest tylko wąski chodnik, musiałaby być przeprowadzona kosztem jezdni. Po drugiej wschodniej stronie jest obecnie szeroki chodnik i tu można spokojnie przygotować komfortową drogę rowerową.</p> <p>- Tramwaj w przyszłości tak, ale do tego czasu ul. Gajowicka na odcinku od ronda do ulicy Hallera powinna być dwupasmowa, zwężenie jej do jednego pasa będzie generowało korki. Jeśli ma być to też alternatywa dla Powstańców Śląskich, to jeden pas w każdą stronę to za mało.</p> <p>2. Obecny układ przystanków jest w porządku, chociaż nie idealny. Zmiana układu przystanków może prowadzić do generowania korków na ulicach Grochowej, Kruczej, ponieważ autobusy będą musiały wykonywać dodatkowe skręty w lewo by powrócić na swoje dalsze trasy.</p> <p>- Zrobienie nowego przystanku na Gajowickiej przed kościołem, doprowadzi do likwidacji bardzo cennych miejsc parkingowych, których w okolicy jest olbrzymi deficyt.</p> <p>3. Można po stronie istniejących bloków między rondem Żołnierzy Wyklętych, a kościołem dosadzić więcej drzew.</p> <p>4. Na planie, koło budynków instytutu PAN (w okolicach kościoła) zaznaczony jest plac, jako istniejący parking. To nie jest prawda. Teren ten został sprzedany i nie jest to miejsce parkingowe już od około 3 lat. W okolicy ulic Grochowej, Żelaznej i Kruczej jest potworny deficyt miejsc parkingowych, i przebudowa oraz wariant ze zmianą tras autobusowych jeszcze spowoduje zmniejszenie ilości miejsc. Warto pomyśleć nad przygotowaniem dodatkowych miejsc parkingowych w tym rejonie. Samochody nie znikną, bo ktoś zwęzi ulice i zabierze miejsca parkingowe.</p>
62	<p>- W mojej opinii, tramwaj na ul. Gajowickiej jest niepotrzebny. Trasa tramwajowa spowoduje tylko dodatkowy hałas i drgania.</p> <p>- Nowa nawierzchnia, drogi rowerowe wystarczą, chociaż rowerzyści pomimo ścieżek rowerowych i tak jeżdżą po chodnikach dla pieszych.</p> <p>- Przejścia dla pieszych w tych samych miejscach, co dotychczas są wystarczające.</p> <p>- A zieleń i skwery są zawsze potrzebne, szczególnie w czasie zmian klimatycznych. Nie dla wycinki drzew.</p> <p>- Jeśli chodzi o miejsca parkingowe, nie mam zdania, gdyż nie mam samochodu. Ale kierowcy jakby mogli, parkowaliby pod samym wejściem do swoich bloków czy kamienic.</p>



63	Warto zrobić krańcówkę taką jak na osiedlu Gaj przed Rondem Żołnierzy Wyklętych. Dzięki czemu można uruchomić tramwaj.
64	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zielony pas w miejscu obecnej jezdni jako rezerwa pod tory tramwajowe, jest bardzo nietrafiony.</li><li>- Ulica pod dworcem głównym PKP, jest najlepszym przykładem na to jak można zepsuć sprawny i funkcjonujący układ drogowy. Wyłączenie jednego pasa ruchu będzie elementem, który będzie generował korki, w miejscu w którym do tej pory tych korków nie było. Państwo nie mieszkacie w tym rejonie, więc korki Was nie ruszają.</li><li>- To samo dotyczy likwidacji miejsc parkingowych.</li><li>- Jeździłem autobusami w tym rejonie i osób przesiadających się jest znikoma ilość. Rzeczywista ilość linii jest mniejsza, bo linia 124 i 134 jeździ dokładnie tą samą trasą.</li><li>- Zielony pas pomiędzy jezdniami jest nietrafiony!!!!</li><li>- Poza tym następnym przykładem korkowania się w przyszłości ulicy Gajowickiej będą przystanki wiedeńskie. Zatrzyma się autobus, to wszystkie samochody stoją i czekają aż autobus odjedzie.</li><li>- Nie wiem czemu nie wyciąga się wniosków z przebudowy np. ulicy Hubskiej, na której korków nie było, a teraz jest permanentnie zakorkowana. Czemu chcecie nam mieszkańcom zafundować zakorkowaną zwężoną ulicę!!!!!! i likwidujecie miejsca parkingowe nie dając nic w zamian. Koszmar.</li></ul>
65	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Brak postoju 5 minut przed szkołą [Jantarowa].</li><li>2. Niepotrzebnie przy jednostce wojskowej magazyny rowerzystów dano przy murze a pieszych spacerowiczów przy jezdni - powinno być odwrotnie.</li><li>3. Przystanek przy kościele w niedziele będzie źródłem wypadków a jest to strefa zabytkowa.</li><li>4. Bez sensu tworzyć strefy pieszo-rowerowe. Jak jest ścieżka rowerowa to tylko źródło potrażeń.</li><li>5. Brak prawoskrętu z Gajowickiej na Hallera w stronę Carrefoura.</li><li>6. Czy będą pasy prowadzące i ostrzegawcze dla niewidzących i niedowidzących?</li><li>7. Czy będą osobne oświetlenia przejść i czy przejścia będą wyniesione?</li></ol>





66	Dobra, ale potrzebne drobne korekty.
67	Jestem przeciwniczką przywrócenia ruchu tramwajowego. Nie ma takiej potrzeby, wystarczy lekko zmodernizować trasy autobusów (żaden nie dojeżdża do Rynku).
68	Jestem przeciwniczką dodania połączenia tramwajowego. W jakim celu wprowadza się tramwaj? Dokąd tramwaj ma jeździć? W czym tramwaj jest lepszy od autobusu? Wystarczyłoby zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów. Z moich doświadczeń wynika, że każda modernizacja to około 1/3 miejsc parkingowych mniej. Żeby mieszkańcom żyło się trudniej.
69	<p>W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia” w odniesieniu do niej mówi się o:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- stworzeniu (integralnych z innymi w południowej części miasta) ścieżek rowerowych,</li><li>- zachowaniu dobrych powiązań drogowych między osiedlami,</li><li>- odtworzeniu ruchu tramwajowego.</li></ul> <p>Studium mówi o trzech powyższych punktach.</p> <p>1. Po zapoznaniu się z projektem, oraz wystąpieniu dziś e-spotkania muszę stwierdzić, że punkt o zachowaniu dobrych połączeń drogowych nie został spełniony. Nie został ponieważ:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- tworzenie przystanków wiedeńskich powodować będzie generowanie korków, a one nie powodują dobrego połączenia,</li><li>- zwężenie jezdni, likwidacja wydzielonych pasów do skrętu w lewo, również powodować będzie utratę płynności ruchu,</li><li>- ulica Gajowicka jest ulicą przelotową łączącą północne części miasta w południowymi, więc ulica powinna mieć odpowiednią przepustowość, projekt niestety jej nie zapewnia,</li><li>- Gajowicka jest równoległa do Powstańców Śląskich, czy ktoś pomyślał, co będzie jak trzeba będzie remontować Powstańców? Jak ma się na słabo przepustowej Gajowickiej ma się pomieścić dodatkowy ruch z Powstańców?</li></ul> <p>Niestety piszę te słowa bez nadziei na to, że zostanie to w jakikolwiek sposób wzięte pod uwagę, ponieważ z e-spotkania wynika, że w zasadzie decyzja została już podjęta i ideologiczne podejście jest ważniejsze niż rozsądek, logika i komfort mieszkańców tej okolicy miasta, która z powodu powstających korków będzie dużo gorsza niż obecnie. Dziwię się, że przebudowy ulicy Hubskiej, Suchej, spowodowały zmniejszenie przepustowości tych ulic, zwiększenie korków i</p>



	<p>zwiększenie szkodliwych spalin. Niestety ulica Gajowicka jest wykorzystywana przez mieszkańców północnych dzielnic i południowych jako droga tranzytowa i to się nie zmienia.</p> <p>2. Tworzenie na siłę centrum przesiadkowego również nie jest poparte badaniami analizami. Czy ktoś zastanowił się ile będzie trwało gdy np. autobus linii 125 przegubowy, będzie musiał skręcić w Grochową, potem w lewo w Gajowicką i dopiero potem w Kruczą, czy i jak się to będzie dokonywać przy intensywnym ruchu na Gajowickiej?</p> <p>Obecnie komunikacja miejska jest niewydolna i przepiętna w wielu miejscach miasta. Stawianie na komunikację miejską ma sens, ale nie kosztem ograniczenia przepustowości obecnych ulic. Ludzie nie przesiądą się gremialnie do autobusów, bo zwyczajnie w świecie komunikacja miejska nie będzie wstanie pomieścić znacznej ilości dodatkowych podróżnych. 3. Następna sprawa, miejsca parkingowa w okolicy Gajowickiej (to się wiąże integralnie z przebudową), są likwidowane. Powstanie centrum przesiadkowego zlikwiduje wszystkie miejsca parkingowe (ok 10 jak nie więcej) przed kościołem, gdzie mają być przystanki, co w to miejsce? Jeżeli mamy się przesiąść do komunikacji miejskiej, to musimy mieć bezpieczne miejsca parkingowe, gdzie będziemy mogli zostawić swoje samochody, w tej chwili w okolicy Gajowickiej, Kruczej, miejsc parkingowych jest duży deficyt.</p> <p>Niestety e-spotkanie tylko przekonało mnie, że w mieście ważniejsza jest ustalona ideologia (zresztą, odpowiedź na jedno z pytań to potwierdziło, że mamy się przyzwyczaić bo tak już będzie, to najmniej rozumny argument) i nikt nawet nie rozpatruje innej możliwości niż działania zgodne z tą strategią. Czy strategia ma być dla ludzi czy odwrotnie - ludzie dla strategii, niestety na razie wszystko nawet trochę bezrozumnie nagina się do ideologii. Smutne to i niestety mało optymistyczne, bo miejsce zamieszkania staje się mało przyjazne dla mieszkańców.</p> <p>Niestety po spotkaniu nie ma już nadziei, że przebudowa poprawi jakość życia w rejonie.</p> <p>Mimo wszystko chętnie bym porozmawiał jeśli w ogóle jest jakakolwiek chęć konstruktywnej dyskusji.</p>
70	<p>Konsultowana ponad rok temu wersja z przebudową ulicy Gajowickiej zawierała wariant z budową buspasa i przystanków wiedeńskich. Forsowana obecnie wersja wzmocni jedynie tranzyt aut osobowych, upośledzając jednocześnie transport zbiorowy.</p> <p>Konsultacje w terenie można zorganizować przy współudziale Rad Osiedli - w czerwcu gdy zostanie odmrożony „stan epidemii”.</p>



71	<p>Obecnie koncepcja jest tendencyjna, nie zmienia w ogóle istniejącego stanu rzeczy. Jest to koncepcja do schowania do szuflady.</p>
72	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bardzo się cieszę, że przygotowano projekt jak najmniej ingerujący w istniejącą zielen. Ulica Gajowicka to na całkiem długim odcinku jedna z najbardziej zielonych ulic Wrocławia, która cieszy oko swoimi kolorami przez znaczną część roku.</li><li>- Bardzo podobają mi się wszystkie przejścia wokół każdego ze skrzyżowań, co pozwoli na ożywienie ruchu pieszego. Obecnie na Skrzyżowaniach z Żelazną czy Pretficza brakuje części relacji dla pieszych.</li><li>- Żywię też wielką nadzieję, że przynajmniej na części ze skrzyżowań dalej nie pojawi się sygnalizacja świetlna.</li><li>- Oczywiście byłoby bardzo dobrze, jeśli przy okazji remontu jezdni powstałoby również torowisko tramwajowe - wraz z krótkim łącznikiem od Grabiszyńskiej przez Zaporoską oraz węzłem przy Hallera oraz wyprowadzeniem w kierunku ulicy Raclawickiej i Oporowa, aby nie było potrzeby ponownego wstrzymywania ruchu przy okazji włączania nowej linii.</li></ul>
73	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rezygnacja z sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z Kruczą to kompletna głupota. Jest ona ważną trasą rozprowadzającą ruch po osiedlach, panuje na niej spore natężenie ruchu. W przypadku rezygnacji i pierwszeństwa na Gajowickiej Krucza będzie wiecznie zatkana. Jest to o tyle istotne, że około 80% ruchu na tym skrzyżowaniu to jazda na wprost.</li><li>- Dodatkowo należy pozostawić lewoskręty (przy ruchu kierowanym sygnalizacją wysepki dla pieszych i tak nie będą potrzebne). Projektant ewidentnie nie doszacował znaczenia tego skrzyżowania. Jednocześnie należy podkreślić, że jest to trasa piesza do licznych placówek oświatowych, kościoła, sklepów, apteki etc. oraz projektowanego węzła przesiadkowego.</li></ul>
74	<ul style="list-style-type: none"><li>- Po wczorajszych konsultacjach, które można było śledzić na Facebooku, chciałabym dodać, że jeżeli na wysokości kościoła Karola Boromeusza, będzie zlokalizowane centrum przesiadkowe, to musi być tam sygnalizacja świetlna, przede wszystkim dla bezpieczeństwa pieszych, bo miałam wrażenie, że wszyscy w trakcie tych konsultacji skupiają się na kierowcach i rowerzystach i zapominają o pieszych i ich bezpieczeństwie. Jeśli chodzi o drogi rowerowe, to wszyscy piesi doskonale wiedzą, że pomimo ścieżek rowerowych, rowerzyści jeżdżą po chodnikach, i stanowią duże niebezpieczeństwo dla pieszych, nie mówiąc o tym, że bywają bardzo niekulturalni.</li><li>- Poza tym, mam nadzieję, że drzewa i krzewy nie zostaną wycięte lub uszkodzone w trakcie remontu. Bo nasadzenie nowych drzew nie zawsze przynosi</li></ul>



	<p>efekt, gdyż trzeba je dodatkowo podlewać, a przy obecnych zmianach klimatu i suszy, nowe/młode drzewa często usychają.</p> <p>- Poza tym, uważam, że tramwaj na ul. Gajowickiej jest niepotrzebny.</p> <p>- I jeszcze jedno, w trakcie tych konsultacji, cały czas była mowa o przepustowości i korkach, chciałabym zauważyć, że najlepsza jest przepustowość jest przy prędkości 45 km/h (badania w Jaworznie), a samochody we Wrocławiu jeżdżą zdecydowanie za szybko, bardzo często przekraczając 60 km/h, poza tym ulice w mieście to nie drogi ekspresowe. Dziękuję.</p>
75	<p>Nie akceptuję przebiegu ścieżki rowerowej na odcinku od numeru 147 do 161, w wyniku którego zlikwidowana zostanie możliwość parkowania samochodów wzdłuż jezdni równoległej do głównej ulicy Gajowickiej.</p>
76	<p>- Jasne jest dla mnie, że należy realizować projekt razem z linią tramwajową już w pierwszym etapie. Powinien powstać projekt przebudowy ulicy Szczęśliwej/Zaporoskiej/Zielińskiego, zgodnie z miejskimi dokumentami, gdzie powinna prowadzić linia z Gajowickiej. Proszę pamiętać o dofinansowaniach z UE, które mogą znacząco zmniejszyć koszty całej inwestycji. Tramwaj w takim wariantcie mógłby kończyć się przy ul. Hallera, natomiast dalszy odcinek Gajowicka-Ractawicka można odłożyć w czasie. Stan ulicy w tamtym miejscu nie jest krytyczny.</p> <p>Pod blokami na Gajowickiej blisko Hallera, gdzie aktualnie znajduje się parking i wewnętrzna droga proponuję wytyczyć ślad rowerowy przez parking, jak to miejsce na Mickiewicza czy Pułaskiego. Mieszkańcy zachowają miejsca parkingowe.</p> <p>- Jeśli chcą Państwo tworzyć węzeł przesiadkowy pod kościołem, warto w ogóle usunąć z niego ruch samochodowy. Samochody mogą objeżdżać teren węzła na Gajowickiej ulicami Kruczą i Grochową (wokół kościoła). Dzięki temu stworzymy plac w całości dostępny dla mieszkańców z integracją z komunikacją zbiorową. Takie rozwiązanie było już wprowadzone czasowo na Glinianej przy przystanku zatoka z okazji przebudowy skrzyżowania z Hubską.</p> <p>- Zdecydowanie proszę stosować duże płyty chodnikowe.</p> <p>- Czy droga rowerowa poprowadzona na południe po ul. Kruczej od ul. Gajowickiej będzie dwukierunkowa? Jak ma wyglądać wjazd na tę drogę, jeśli jedzie się rowerem Kruczą od Sky Towera?</p> <p>- Co się dzieje z drogą rowerową przy rondzie Gajowicka/Ractawicka? Dlaczego się urywa?</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- Usunięcie przystanku Żelazna dla 127, 144 znacząco pogarsza dostęp do komunikacji zbiorowej dla mieszkańców pobliskich bloków. Do planowanego węzła przesiadkowego jest naprawdę daleko.</li><li>- Proszę zadbać o to, żeby droga szeroka na 4 metry nie kusiła kierowców do wyprzedzania się na jednym pasie ruchu, jak to ma miejsce na Pułaskiego. Jeśli uważacie Państwo, że da się to zrobić przez jakieś ograniczniki, to proszę je zastosować.</li><li>- Cieszy, że zachowujecie drzewa, usuwacie sygnalizację świetlną przy Kruczej.</li></ul>
77	Potrzebna jest wyniesiona jezdnia na poziomie chodników szczególnie na skrzyżowaniach z drogami rowerowymi. Kierowcy bardzo szybko tam jeżdżą i nie ma żadnych elementów zwalniających ich prędkość.
78	Zdanie mam takie, że wariant docelowy powinien być wybrany już teraz ze względu na dotację do 70% z UE.
79	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Rozmieszczenie poszczególnych elementów takich, jak: chodniki i drogi dla rowerów, jest złe. Wystarczy ciąg pieszo rowerowy zamiast autostrady rowerowej. Tam nikt nie jeździ rowerem.</li><li>2. Lokalizacja wyznaczonych przystanków jest zła - powinny być w zatokach by nie ograniczać przepustowości. Przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe są ok.</li><li>3. Za mało zieleni w postaci krzewów, drzew. Aż prosi się o „Aleję Gajowicką”.</li><li>4. Ktoś kto wyznaczał miejsca postojowe nie zna zapotrzebowania na miejsca w tym miejscu. Wyznaczonych miejsc jest zbyt mało.</li></ol>
80	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Absolutnie żadnego torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Gajowickiej i Raławickiej!!! NIE dla tej koncepcji!!!</li><li>2) Po co przystanki autobusowe mają być przesunięte blisko kościoła??</li><li>3) Czy plac dookoła kościoła ma być jednym wielkim rondem?? W środku kościoła będzie tylko słychać warkot pojazdów i pękające ściany od wielkiego ruchu pojazdów.</li><li>4) Jeśli mieszkańcy obrzeży miasta chcą mieć autostrady do centrum to nie we Wrocławiu!!! Mieszkańcy ulicy Gajowickiej będą mieć cyrk i hałas gdy ulicą będą przejeżdżać setki samochodów, tramwaje i autobusy co 3 minuty.</li></ol>



	<p>5) Ścieżki rowerowe absolutnie po jednej stronie ulicy i WĄSKIE a nie szerokie kosztem jezdni dla samochodów.</p> <p>6) Co będzie burzone na ulicy Raclawickiej żeby wprowadzić linię tramwajową??? Przecież to jest wąska ulica!!!</p> <p>7) Na polach na przedmieściach można projektować szerokie ulice z liniami tramwajowymi a nie wciskać je na siłę w wąskie ulice starej zabudowy - to nie jest sytuacja z 1908 r. gdy nie było samochodów i autobusów.</p>
81	<p>Ewidentnie projektowane przez kogoś chorego na samochozozę.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Liczba miejsc parkingowych powinna być utrzymana na podobnym poziomie.</li><li>- Droga dla rowerów - albo sezonowa albo w postaci ciągu pieszo rowerowego.</li><li>- Zieleni jest niedobór - powinna powstać w formie drzew/krzewów.</li><li>- Jeśli się zmieści torowisko to fajnie by było gdyby było w formie autobusowo-tramwajowej - dodatkowy pas na cel MPK.</li><li>- Przystanki - źle rozplanowane. Powinny być w zatokach a nie blokować ruch.</li></ul>
82	<p>Moim zdaniem, nie ma żadnej potrzeby budowy linii tramwajowej na ulicy Gajowickiej. Należałoby wyremontować drogę, położyć asfalt aby zmniejszyć hałas i zbudować porządne chodniki i ścieżki rowerowe. Ruch i hałas jest tam bardzo duży a budowa linii tramwajowej spotęguje hałas i powiększy korki. Linie autobusowe jadące Gajowicką są sprawne, autobusy jeżdżą często i rozładowują ruch osobowy. Tramwaj to najgorsza rzecz jakiej tu potrzeba.</p>
83	<p>Powinna powstać od razu wersja z tramwajem. Etapy przejściowe odkładają tramwaj na „święte nigdy”.</p>
84	<p>Popieram przedstawioną koncepcję.</p>
85	<p>Przeniesienie przystanku nr 11537 jest niekorzystne:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dla osoby korzystającej z MPK utrudnia przesiadki. Obecnie wygodnie zlokalizowany przy skrzyżowaniu z ul. Hallera,</li><li>- lokalizacja przy parku jest potencjalnie niebezpieczna po zmroku,</li><li>- lokalizacja przy parku i wynikający z tego wzmożony ruch negatywnie odbije się na roślinności (śmieci, wydeptana zieleń itp.),</li></ul>



	<p>- od kościoła aż do Ronda Żołnierzy Wyklętych brak przystanku - przystanek nr 11530 Żelazna powinien zostać na swoim miejscu.</p>
86	<p>Chciałabym, aby przy Szkole Podstawowej nr 81 było przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Chodzi o przejście przez ul. Gajowicką koło szkoły. W tej chwili jest tam niebezpieczne przejście bez sygnalizacji świetlnej. Wcześniej w budynku szkoły było gimnazjum, teraz od kilku lat jest szkoła podstawowa - do szkoły uczęszczają małe dzieci, więc sygnalizacja świetlna jest potrzebna. Przed przejściem jest niebezpieczny zjazd w lewo z ul. Jastrzębiej na Gajowicką. I właśnie tędy muszą przechodzić dzieci.</p>
87	<p>Uważam, że nie ma potrzeby budowania torowiska tramwajowego, bo tramwaje 20 i 24 jeżdżą przecież pod skrzyżowanie Gajowicka/Hallera. Może to być dość spory wydatek, który wcale nie ma swojego głębokiego uzasadnienia, chyba że tramwaj jechałby taką drogą jak autobus 126/144. Ponadto obawiam się, że zmniejszy to obecną drogę - jak się jedzie ulicą Gajowicką z Zaporoskiej na Hallera, to pod skrzyżowaniem z Hallera tworzy się korek (jedna droga, wszyscy chętni), przydałyby się tam 2 pasy, tym bardziej, że dokładnie w tym samym miejscu co korek staje autobus, który w korku nie stoi, bo skręca w lewo, więc czasem trzeba go objechać.</p> <p>- Przydałyby się natomiast autobusy w stronę Raławickiej, bo aktualnie jadąc autobusem z Rynku np. 144 możemy wysiąść na Gajowickiej/Hallera i iść pieszo 20 minut na Raławicką (mieszkam za wiaduktem) lub cofnąć się 8 minut na skrzyżowanie Powstańców/Hallera skąd jedzie 126 - chodzenie tak o 22 jest mało bezpieczne + autobus ten jeździ raz na 30 minut i kończy trasę o 22:30. Mam nadzieję, że aktualne autobusy nie zostaną zabrane. Dodatkowo jeżdżą bardzo rzadko, bo dodając korki i inne okoliczności jest tam autobus raz na 10 minut lub więcej, co jest szczególnie uciążliwe w okolicach 8:00-9:00. Zazwyczaj są mocno załadowane, bo oprócz osób jadących do Jana Pawła, jedzie też mnóstwo młodzieży do szkół, które się znajdują w okolicy. Pracuję w Rynku, więc z tego punktu z wiaduktem na Raławickiej jadę autem do Gajowickiej i tam zostawiam auto jadąc komunikacją, bo wierzę w ekologię i wartość komunikacji miejskiej i też nie chcę martwić się perspektywą powrotu 20 minut na pieszo po nocy, więc byłabym wdzięczna za przewidzenie miejsc parkingowych - aktualna ilość miejsc wzdłuż ulicy Gajowickiej wydaje się odpowiednia (od skrzyżowania z Hallera po hotel na Sztabowej).</p> <p>- Ścieżka rowerowa to dobry pomysł, jeżdżenie rowerem aktualnie po tej ulicy jest koszmarem.</p>
88	<p>Uwagi do linii tramwajowej - jaki będzie jej przebieg poza ulicą Gajowicką?</p>



	<p>1. W ulicy Zaporoskiej nie ma linii tramwajowej, jak będzie ta linia przebiegała w dalszym odcinku - do ul. Grabiszyńskiej?</p> <p>2. Jaki będzie przebieg linii tramwajowej w kierunku południowym - ulicą Raławicką czy ul. Skarbowców?</p> <p>Proponowana korekta:</p> <p>1. Przejście dla pieszych przez ul. Gajowicką przy ul. Jastrzębiej proponuję w miejscu obecnego przejścia położonego pomiędzy szkołą a sklepem „Żabka”. Z uwagi na bliskość szkoły i spory ruch tramwajowy niezbędna wydaje się budowa sygnalizacji świetlnej na tym przejściu!</p> <p>2. Skrzyżowanie ulic Gajowickiej z Kruczą - w ul. Gajowickiej zasadne byłoby wydzielenie dla pojazdów oddzielnych pasów do skrętu w lewo w obu kierunkach (analogicznie jak ma to miejsce przy skrzyżowaniu z ulicą Hallera).</p> <p>3. Rezygnacja z linii tramwajowej na odcinku na południe od ul. Hallera - ul. Gajowicka na tym odcinku nie ma parametrów pozwalających na posadowienie torów tramwajowych. Ewentualnie jeśli planowane jest torowisko w ul. Raławickiej to raczej od strony ul. Powstańców Śląskich, niż odcinkiem ul. Gajowickiej.</p>
89	<p>Prosimy o urządzenie przejść dla pieszych w formie wyniesionej z wysepką spoczynkową pośrodku. W okolicy znajduje się Szkoła Podstawowa oraz przedszkola. Konieczne jest zapewnienie dzieciom bezpieczeństwa.</p>
90	<p>Uwagi Stowarzyszenia Akcja Miasto do projektu przebudowy ulicy Gajowickiej:</p> <p>1. Należy zrezygnować z prowadzenia ruchu rowerowego w ruchu ogólnym w rejonie ronda przy skrzyżowaniu z ulicami Orlą i Raławicką. Zamiast tego należy przedłużyć dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie zachodniej, północną stroną ulicy Raławickiej aż do skrzyżowania z ulicą Modlińską, gdzie kończy się istniejąca dwukierunkowa droga dla rowerów. Ponadto należy zapewnić możliwość wjazdu rowerem na zaprojektowaną dwukierunkową drogę dla rowerów z ulicy Orlej i Raławickiej, tak aby rowerzysta nie był zmuszony do schodzenia z roweru i przeprowadzania go przez chodnik lub przejście dla pieszych.</p> <p>2. W ramach przebudowy ulicy Gajowickiej należy od razu wybudować linię tramwajową. Wariant bez torowiska oznacza koszt remontu całej ulicy na poziomie 50 mln zł. Z torowiskiem kwota ta wynosi 70 mln zł, ale można liczyć nawet na 70% dofinansowania z Unii Europejskiej. Czyli realnie miasto wyda na to 21 mln zł zamiast 50 mln zł.</p>





3. Należy zaprojektować brakujące przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach z ulicami Sokolą (strona południowa) i Jastrzębią (strona południowa).
4. Należy skorygować przebieg drogi dla rowerów na skrzyżowaniu z aleją Hallera, tak aby nie tworzyć jej odgięcia i zapewnić przejazd w linii prostej przez skrzyżowanie.
5. Na skrzyżowaniu z ulicą Kruczą należy doprojektować brakujący przejazd rowerowy po północnej stronie i połączyć go z drogą dla rowerów po stronie zachodniej.
6. Popieramy likwidację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Gajowicka/Krucza.
7. W przypadku pozostawienia sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Gajowicka/Krucza nie należy budować azyli na wlotach ulicy Kruczej, a w programie sygnalizacji należy zachować obecny podział na dwie fazy. Wprowadzenie azyli oraz większej liczby faz może utrudnić ruch pieszy i rowerowy powodując straty czasu, które obecnie tam nie występują. Tworząc nowy program należy zapewnić koordynację sąsiednich przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych w celu umożliwienia przekroczenia ulicy w tym samym cyklu pracy sygnalizacji bez dodatkowych opóźnień względem ruchu samochodowego.
8. Należy zrezygnować z możliwości budowy drugiego pasa dla samochodów w rejonie kościoła św. Karola Boromeusza.
9. Na północnym wylocie skrzyżowania z aleją Hallera nie należy projektować pasa wyłączania, skoro wszystkie relacje doprowadzają ruch jednopasmowo.
10. W przypadku braku decyzji o budowie torowiska należy uwzględnić zasadzenie na trawnikach zieleni wysokiej.
11. Na początku ulicy Gajowickiej na północ od ronda przy ulicy Orlej zaprojektowano odcinek chodnika o szerokości 1,80 m. Należy go poszerzyć do standardowej szerokości 2 m.
12. W wariantcie docelowym na przystankach przy kościele św. Karola Boromeusza należy zaprojektować antyzatoki.
13. W wariantcie docelowym należy wskazać w jaki sposób z przystanków będą korzystały autobusy. Czy wjadą na przystanek wiedeński? Należy rozważyć budowę antyzatok zamiast przystanków wiedeńskich.
14. Należy rozważyć wyznaczenie drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy Gajowickiej. Szczególnie na północ od ulicy Grochowej chodnik i pas zieleni są szerokie i istnieje możliwość wydzielenia osobno chodnika i drogi dla rowerów. W



	przypadku braku odpowiedniej szerokości np. na odcinku bliżej alei Hallera należy rozważyć wyznaczenie jednokierunkowej drogi dla rowerów w stronę centrum.
91	Zgłaszam uwagi do propozycji linii tramwajowej pomiędzy ulicami Hallera - Ractawicka. Kamienice, które są w bliskim sąsiedztwie drogi nie wytrzymają takiego drgania. Zatem zgłaszam sprzeciw wobec linii tramwajowej, ale tylko pomiędzy ulicami Hallera-Ractawicka.

92	<p>Zgłaszam uwagę odnośnie projektowanego torowiska na ulicy Gajowickiej, a dokładnie odcinek pomiędzy ulicą Hallera a Ractawicką. Otóż budynki, które mają 100 lat (a takie na ulicy Gajowickiej są, np. numery od 164-170) nie wytrzymają drgania linii tramwajowej.</p> <p>Torowisko jest projektowane zbyt blisko i zabudowań.</p> <p>Przed wojną torowisko biegło tylko do skrzyżowania z ulicą Hallera i tak też powinno zostać.</p> <p>Zatem zgłaszam sprzeciw wobec budowy torowiska na odcinku ulicy Gajowickiej pomiędzy ulicami Hallera a Ractawicką.</p> <p>Wrocławianka</p>
93	Moim zdaniem, zabudowa ul. Gajowickiej na odcinku między Hallera a Ractawicką (zwłaszcza kamienice z początku XX w. położone blisko jezdni) będzie narażona na uszkodzenie na skutek ruchu tramwajowego.
94	<p>1) Drogi dla rowerów:</p> <p>a) Wydaje mi się, że planowana szerokość 3m po północnej stronie wystarcza dla drogi dwukierunkowej. Proszę zauważyć, że po południowej stronie ciąg pieszo-rowerowy (dwukierunkowy) ma niewiele większą szerokość 3,65m, jak również, że na znacznie węższych jednokierunkowych drogach rowerowych wzdłuż Armii Krajowej ruch odbywa się faktycznie w dwóch kierunkach i jakoś rowerzyści się mijają. Ponadto droga północna na odcinku między Sztabową a Hallera jest planowana jako dwukierunkowa a zmiany liczby kierunków jednej drogi są moim zdaniem niewskazane. Jeśli droga ta ma być jednokierunkowa, zapewne można ją zwęzić, zwłaszcza gdyby pozwoliło to oszczędzić nieco drzew.</p> <p>b) Rozumiem, że przejazdy przez ulicę Hallera obok przejść dla pieszych mają służyć bezpieczeństwu. Ale przy obecnej polityce cykli świetlnych de facto jest to</p>



szykanowanie rowerzystów (na równi z pieszymi), bo ich zielone cykle są znacznie krótsze niż te dla samochodów, dodatkowo nie umożliwiają skrętów na raz, etc.

## 2) Przystanki i przejścia dla pieszych:

- Pomysł z węzłem przesiadkowym obok kościoła jest świetny - takich rozwiązań brakuje w całym mieście (a najjaskrawszy przykład to zapewne skrzyżowanie Hallera i Grabiszyńskiej).

- Mimo przeniesienia przystanków, rozważyłbym dodatkowe przejście dla pieszych w okolicach obecnego przystanku „Krucza” linii 127 i 144 w kierunku północnym (oraz kiosku do demontażu) - w tym miejscu wiele osób przechodzi przez jezdnię, bo jest to część ciągu pieszego przez podwórka od ul. Wróblej aż do ul. Łączności (a niegdyś nawet Energetycznej, jednak obecnie to ostatnie podwórko jest ogrodzone i bramy mogą przekraczać tylko mieszkańcy); sądzę, że nawet bez przystanku jezdnia będzie tu przekraczana. Ponadto przejście dodatkowo uspokoiłoby ruch na ulicy.

3) Odnośnie zieleni: mam nadzieję, że projektanci są świadomi, że we Wrocławiu każdy skrawek zieleni, o ile nie jest ograniczony odpowiednimi przeszkodami, kończy jako nielegalny parking, i że planowana/istniejąca zieleń będzie odpowiednio zabezpieczona.

4) Osobiście jestem za ograniczeniem ruchu samochodowego, w tym liczby dostępnych miejsc parkingowych. Jednak ze względu na liczne obawy właścicieli chciałbym zwrócić uwagę na rozwiązanie, które zdaje się jest stosowane w Berlinie, mianowicie miejsca parkingowe na środku ulicy, pomiędzy pasami ruchu przeciwnym kierunków. W wariancie przejściowym oznaczałoby to oczywiście brak zieleni na środku ulicy. W przypadku zastosowania tego rozwiązania, myślę, że wskazane byłoby wyraźne informowanie, że docelowo miejsca te znikną oraz - w ramach delikatnego „public shaming” - że powstały kosztem planowanego pasa zieleni.

95 Nie chcę się wypowiadać co do całości koncepcji, ponieważ nie jestem specjalistą, ale przedstawię kilka uwag.

- Pytanie z plakatu reklamującego konsultacje brzmi „Rwiemy bruk?”. Nie znalazłem jednak tej kwestii w przedstawionych koncepcjach. Mam nadzieję, że pytanie ma tylko zwrócić uwagę i nikt nie planuje zmienić kostki na Gajowickiej na asfalt. Kostka brukowa jest świadkiem historii tej ulicy i wpisuje się w krajobraz osiedli: Powstańców Śląskich i Gajowice, gdzie jest wiele dróg z taką nawierzchnią. Należałoby jednak usunąć wylany w niektórych miejscach na kostkę asfalt. Powinno się też kostkę ściągnąć, wyrównać pod nią teren i położyć ponownie. Stereotyp o tym, że ulice pokryte kostką są nierówne, wziął się stąd, że często nie ma pod nią odpowiedniej podwaliny. Ta kwestia jest dla mnie kluczowa.



	<p>- Na odcinku między Kruczą, a Pretficza po stronie zachodniej częściowo nie ma chodnika, a jedynie ścieżka, który po deszczu robi się błotnista, powinno się tam stworzyć chodnik.</p> <p>- Bardzo popieram pomysł linii tramwajowej i ścieżek rowerowych na Gajowickiej!</p>
96	<p>Pragnę zgłosić swoją opinię w sprawie budowy linii tramwajowej na odcinku ulicy Gajowickiej pomiędzy ulicami Hallera a Raclawicką. Jestem przeciwny budowie nowego torowiska na tym odcinku ulicy Gajowickiej. Naruszy konstrukcję stuletnich kamienic, które posiadają stropy drewniane. Ta linia nie posiada żadnego przedłużenia w związku z czym, jej budowa jest bezzasadna. Oprócz tego niedaleko, bo na ulicy Powstańców Śląskich (500 metrów w linii równoległej) jest linia tramwajowa. Proszę zatem rozważyć budowę linii tramwajowej tylko w odcinku Krucza-Hallera.</p> <p>Z poważaniem, Wrocławianin.</p>
97	<p>- Bez względu na to która koncepcja zostanie wygrana należy uwzględnić zatoki dla autobusów, które ułatwiają ruch.</p> <p>- Ponieważ nie podali Państwo szacowanych cen poszczególnych wariantów trudno jest wybrać optymalną formę. Jest prawdopodobne, że opcja z 2 pasami i autobusami zamiast tramwajów, byłaby cichsza i tańsza, jednak nie podali Państwo danych finansowych, które pozwoliłyby wybrać. Danych w których należałoby uwzględnić także zakup i eksploatację pojazdów oraz miejsce na ich garażowanie.</p> <p>Pozdrawiam, Radny</p>
98	<p>Pomysł przeprowadzenia torowiska przez ul. Gajowicką uważam za bardzo zły. Droga na odcinku od ul. Raclawickiej do ul. Hallera jest za wąska i bez torowiska mocno zakorkowana. Po obu stronach tego odcinka mieszczą się budynki podlegające pod ochronę zabytków. Budynki mieszkalne znajdujące się w tym odcinku ul. Gajowickiej są bardzo stare i zbudowane na drewnianych stropach. Niewątpliwie dodatkowe drgania linii tramwajowej wpłyną na pogorszenie ich stanu technicznego.</p>
99	<p>- Moim zdaniem wystarczające będzie umieszczenie ścieżki rowerowej dwukierunkowej po wschodniej stronie ulicy Gajowickiej.</p>



- Należy pozostawić w niezmienionym stanie „odnogę” ul. Gajowickiej, która rozpoczyna się na wysokości numeru 147A (naprzeciwko hotelu Wieniawa) i kończy się przy ul. Hallera. Według projektu na tym fragmencie zaplanowano ścieżkę rowerową o szerokości trzech metrów. Poprowadzenie ścieżki w tym miejscu wywoła konieczność likwidacji miejsc parkingowych, z których korzystają mieszkańcy i zwężą drogę dojazdową na podwórko, z której korzystają m.in. śmieciarki.

Przy ul. Gajowickiej 145-161 znajduje się 10 bram. W każdej bramie jest od 15 do 20 mieszkań. Nawet przy minimalnym założeniu, że połowa mieszkańców ma jeden samochód, to w sumie jest ich przynajmniej 50. Obecnie auta są parkowane na chodniku oraz we wspomnianej „odnodze” oraz na podwórku, które znajduje się w katastrofalnym stanie. Zieleń jest rozjeżdżona przez auta, które obecnie ledwo mieszczą się na podwórku.

Utrzymanie możliwości parkowania na jezdni jest konieczne, gdyż w przeciwnym razie mieszkańcy nie będą mieli gdzie pozostawić samochodów, które nie wyparują wskutek likwidacji wspomnianych miejsc lecz będą zastawiać ścieżkę rowerową albo niszczyć zieleń.

- Ścieżkę rowerową na wspomnianym odcinku (Sztabowa-Hallera) można poprowadzić w pasie zieleni ciągnącym się wzdłuż ulicy Gajowickiej pomiędzy chodnikiem a szpalerem drzew. Pas zieleni stanowi nieużytek, który dzięki temu zostanie zagospodarowany.

- Można rozważyć budowę ścieżek jednokierunkowych. Zmniejszenie szerokości ułatwi wygospodarowanie przestrzeni na ścieżkę po obydwóch stronach ulicy.

- Uwaga odnośnie planowanej likwidacji miejsc parkingowych dotyczy całej koncepcji przebudowy, ponieważ uwzględniono w niej kilkanaście miejsc parkingowych po parzystej stronie ulicy na odcinku od Hotelu Wieniawa do al. Hallera oraz od ul. Pretficza do ul. Kruczej. Tymczasem w blokach po obu stronach ulicy mieszka min. kilkaset osób, których pojazdy - jak już wspomniano - nie rozptyną się w powietrzu. Dlatego postuluję utrzymanie miejsc parkingowych także po zachodniej stronie ul. Gajowickiej na odcinku Krucza-Pretficza, przy kościele, do którego wiele osób - zwłaszcza starszych - przyjeżdża autami oraz na zachodnim odcinku ulicy Gajowickiej od Grochowej do Żelaznej, gdzie obecnie znajduje się pusty plac, który można wykorzystać na cel postoju pojazdów.

Reasumując, likwidacja miejsc parkingowych doprowadzi do degradacji obszarów zielonych oraz podwórek, gdzie pojazdy ostatecznie będą musiały znaleźć swoje miejsce.

- Jeśli chodzi o potencjalny przebieg linii tramwajowej, to jest to zagadnienie z gatunku science fiction. Pozostawienie pasa na środku jezdni w tym celu jest marnotrawstwem przestrzeni. Właściwym rozwiązaniem jest wbudowanie torowiska w jezdnię i umożliwienie poruszania się po niej pojazdów. W momencie



	<p>uruchomienia tramwaju, będzie można wyłączyć torowisko z ruchu samochodowego.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ulica Gajowicka cechuje się dużym natężeniem ruchu i zachodzi konieczność zachowania płynności ruchu, w szczególności poprzez zorganizowanie lewoskrętów w ulice: Sztabową, Pretficza, Kruczą, Żelazną etc. z osobnego pasa ruchu, który powinien znaleźć się w miejscu projektowanego torowiska.</li><li>- Lokalizacja przystanków autobusowych jest trafna za wyjątkiem umiejscowienia „węzła przesiadkowego” na wysokości kościoła przy ul. Kruczej. Stosunkowo wąskie ulice i ostre zakręty będą stanowić znaczne utrudnienie do manewrowania autobusami przegubowymi oraz spowolnią ruch i tempo przejazdu autobusów. Przystanki należy pozostawić w obecnych lokalizacjach.</li><li>- Dodatkowe tamowanie ruchu będzie powodować projektowana sygnalizacja świetlna na każdym skrzyżowaniu. Wskutek spowolnienia ruchu wywołanego przystankami wiedeńskimi i zwężeniem jezdni, światła są zbędne.</li></ul> <p>Końcowo należy zauważyć, że firma która jest jednostką projektową pochodzi ze wsi oddalonej od Wrocławia i w świetle powyższych uwag trzeba stwierdzić, że nie zna dostatecznie realiów funkcjonowania w dużym mieście, gdyż nie uwzględniła podstawowych potrzeb bytowych, w szczególności w zakresie zapewnienia miejsc parkingowych dla mieszkańców i gości Hotelu Wieniawa. W świetle założeń projektu priorytet zyskuje ruch rowerowy, natomiast w okolicy dominują seniorzy, którzy nie korzystają z tego środka transportu, natomiast przemieszczają się własnymi autami, które powinni móc zaparkować w niedalekiej odległości od miejsca zamieszkania.</p> <p>Pozdrawiam.</p> <p>PS. Proszę zorganizować konsultacje na żywo z udziałem mieszkańców i projektantów.</p>
100	<p>Pkt 1. „Wspaniałe” rozwiązanie!. Płot jednostki wojskowej (w którym jak sądzę nikt nie mieszka) na odcinku od Hallera do Jastrzębiej jest oddalony od dwukierunkowej jezdni drogą dla rowerów, pasem zieleni i chodnikiem dla pieszych (razem 6-8 m). Udało się! Uciążliwości ruchu ulicznego dla płotu pozostały niezmiennione.</p> <p>Co innego z mieszkańcami ulicy Gajowickiej na tym samym odcinku drogowym. Oni luksusu tego nie doświadczają. Mało tego, budynek mieszkalny Gajowicka 156-160 (wraz z nr 162 - 60 mieszkań) po zrealizowaniu projektu będzie miał jezdnię przybliżoną do elewacji budynku na odległość (szerokość) chodnika (2 m?). Czy Pan projektant zdaje sobie sprawę z tego, że tym dziełem wykwaterowuje mieszkańców parteru Gajowicka 156-160 na jezdnię? Przecież już w obecnym stanie pasażerowie autobusów miejskich sprawdzają co jemy z</p>



	<p>talerza. Gdy zrealizujecie projekt będą mogli się częstować, a budynek mieszkalny ulegnie zawaleniu, bo już teraz ciężkie pojazdy powodują drżenie murów.</p> <p>Wniosek! Należy <b>OBOWIĄZKOWO</b> przenieść funkcje rekreacyjne odcinka drogowego (droga dla rowerów, pas zieleni - może być zieleń średnio wysoka) na stronę budynków mieszkalnych, a płot (wprawdzie zabytkowy) niech trochę pooddycha spalinami.</p> <p>Pkt 4. Czy odpowiedniość ma oznaczać brak miejsc parkingowych dla mieszkańców Gajowickiej 156-160?</p>
101	<p>Komentarz odnośnie całej inwestycji jest następujący:</p> <p>Bez sensu i po taniości, co przyznają sami projektanci. Zamiast przebudować drogę porządnie od A do Z wybiera się tanie zapchaj dziury w stylu przebudowy Pułaskiego. Szkoda. Wysła koncepcja napuszczająca na siebie pieszych, rowerzystów i kierowców.</p> <p>Dodatkowo konsultowanie niespójnej koncepcji (skąd poprowadzone zostaną tory do ronda przy Gajowickiej i gdzie się zakończą), o której nie wiadomo kiedy i czy w ogóle wejdzie w życie jest poniżej krytyki.</p> <p>Może warto byłoby rozważyć jedynie zmianę nawierzchni, i przestać mydlić ludziom oczy.</p> <p>1. Koncepcja rozmieszczenia chodników i dróg rowerowych jest kolizyjna. Ścieżka rowerowa wielokrotnie przecina chodnik. W niektórych miejscach pozostawiono malusieńki fragment chodnika przy przejściu dla pieszych.</p> <p>Na koncepcję ciągu pieszo-rowerowego po zachodniej stronie ulicy należy spuścić zastonę milczenia. Państwo, którzy wpadli na ten pomysł chyba nie przemierzają się pieszo po mieście. Rowerzyści są aroganccy, nie przestrzegają żadnych zasad i bardzo często przemierzają się za szybko lawirując pomiędzy pieszymi.</p> <p>Nie rozumiem z czego wynika wyższość takiej koncepcji nad wyznaczeniem drogi rowerowej będącej fragmentem ulicy. Tak chyba byłoby logicznie, zwłaszcza że rowerzyści nie uważają za słuszne przepuszczać pieszych na pasach to piesi muszą uważać. Po obu stronach drogi powinny zostać wyznaczone ścieżki rowerowe, oddzielone od drogi czymś na kształt progu zwalniającego, uniemożliwiającego rowerzyście nagłe wjechanie pod koła samochodu (proszę zobaczyć jak wygląda to w Buenos Aires).</p> <p>2. Przedstawiona koncepcja rozmieszczenia przystanków jest nieczytelna. Patrząc na zamieszczone plany wygląda mi na to, że aby przesiąść się z A na 134 trzeba</p>



	<p>przebiec cały plac na którym stoi kościół, więc gdzie to ułatwienie zintegrowanego węzła przesiadkowego?</p> <p>Odnosnie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych to rozwiązanie takie jak przy ul. Pretficza czy Grochowej od strony wschodniej to jakiś żart projektantów. Ile wg nich osób zmieści się na tym cypelku, jedna plus pies? Jest to rozwiązanie na poziomie tych ze skrzyżowania Piłsudskiego/Zielińskiego i Zielińskiego/Swobodna - prosto z filmów Barei. Piesi mają nauczyć się fruwać, albo przymusowo korzystać z roweru, bo przyszła era rowerzystów. Wstyd.</p> <p>3 Nie.</p> <p>4. Z informacji przekazanych na nagraniu z konsultacji wynika, że część miejsc parkingowych zostanie zlikwidowana, kosztem budowy ścieżki rowerowej. Gdzie w tej sytuacji przewidujecie Państwo miejsca dla samochodów, które parkują tam teraz? Ludzie z dnia na dzień nie sprzedadzą samochodów, a do przedpokoju ich nie zabrają.</p>
102	<p>Jak rozumiem projekt przebudowy powstał w trosce o mieszkańców Wrocławia. Ale czy w trosce o mieszkańców ulicy Gajowickiej 156-160? Poważnie w to wątpię!</p>
103	<p>W związku z planowaną przebudową ulicy Gajowickiej oraz trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi tej inwestycji przedstawiamy propozycje Rady Rodziców przy Szkole Podstawowej nr 81 we Wrocławiu.</p> <p>W punktu widzenia rodziców dzieci ze SP 81 interesującym nas fragmentem przebudowy jest okolica skrzyżowania ulicy Gajowickiej z ulicą Jastrzębią. Obecnie przy szkole znajduje się przejście przez ulicę Gajowicką pomiędzy ulicami Jastrzębią i Saperów. Przebudowa zakłada utworzenie dwóch przejść dla pieszych przy Szkole nr 81 – przy ul. Saperów oraz przy ul. Jastrzębiej.</p> <p>- Wnioskujemy, aby te przejścia zostały zaprojektowane i wykonane w formie zwiększającej bezpieczne przekraczanie ulicy przez dzieci, z wysepką w połowie szerokości przejścia przez ul. Gajowicką, z wyniesieniem przejścia ponad poziom jezdni.</p> <p>Prosimy o zastosowanie rygorystycznego reżimu bezpieczeństwa celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa dzieci. Zwracamy szczególną uwagę na fakt, iż ulica Gajowicka na odcinku od ul. Hallera do Racławickiej ma duże natężenie ruchu samochodowego, co tym bardziej wymusza realizację budowy przejść w sposób maksymalnie bezpieczny.</p> <p>- Proponujemy również stworzenie przejścia dla pieszych w okolicy skrzyżowania ulicy Jastrzębiej z Wolbromską.</p>





104	<p>Ścieżka rowerowa na odcinku od parku Langiewicza do Hallera powinna być poprowadzona po stronie Hotelu Wieniawa (ponieważ jest tam szeroki chodnik), a nie przez boczną jezdnię ul. Gajowickiej kosztem miejsc parkingowych obecnych na jezdni tak, jak to jest ujęte w koncepcji. Na bocznej jezdni parkują mieszkańcy kamienicy, bo pobliskie podwórko jest zawsze zabite autami.</p>
105	<p>- Nie mogę zlokalizować żadnych miejsc parkingowych, co świadczy o tym, że jest ich zdecydowanie za mało, albo nie ma ich wcale.</p> <p>- Przy tylko jednym pasie i braku możliwości omięcia autobusu powinny być zrobione zatoki, żeby nie powodować jeszcze większych korków.</p> <p>- Warto by było posadzić więcej zieleni-drzew, krzewów oraz kwiatów.</p> <p>- Po jednym pasie w każdym kierunku to zdecydowanie za mało, powinny być dwa, ale dostępne dla samochodów, czyli żeby w takim przypadku nie było buspasa.</p> <p>- Trasy autobusów w rejonie ul. Kruczej są źle przemyślane, ponieważ obecnie autobusy (np. 125,134) muszą pokonać tylko jedno skrzyżowanie z ulicą Gajowicką, a w projekcie dwa. Oznacza to spore utrudnienie zarówno dla kierowców autobusów, jak i kierowców samochodów, taka zmiana bardzo spowolni ruch.</p>
106	<p>Odnośnie pytania nr 2) skoro ma być tak wielka modernizacja ulicy - proponuję utworzenie Zielonych Przystanków z ładnymi krzewami, ciekawymi klombami czy bluszczem okrywającym przystanek, który zapewni cień i chłód podczas gorących dni.</p> <p>Odnośnie pytania nr 3) tam gdzie aż się prosi - proponuję utworzenie przytulnych skwerów z:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- trawą ozdobną, która obecnie jest bardzo popularna,</li><li>- nasadzenia drzew i krzewów, nie tylko tych rodzimych, ale i tych zapożyczonych, które z biegiem lat tak zadomowiły się w naszym kraju, iż uważamy je za swoje (np. Wierzba Japońska, Klony Palmowe, Judaszowce, Jesion Pensylwański czy Magnolie - białe, żółte czy niebieskie) + jacyś imponujący przedstawiciele z rodziny iglaków (np. Metasekwoja chińska, sosna himalajska, dagleżja zielona, czy widywana coraz częściej Araukaria chilijska itp.),</li><li>- kolorowymi ławkami i koszami na śmieci + ławki dla jednej osoby, takie jakie widuje się chociażby (Olsztyn - Park Centralny czy Rzeszów - Park Sybiraków czy inne miejsca w kraju),</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- utworzenie nowych, ładnych ścieżek z pergolami czy nawet długimi tunelami z pergoli, gdzie w środku też można byłoby odpocząć na przytulnej ławeczce,</li><li>- altanki ogrodowe drewniane lub pomalowane jakimś ładnym intensywnym kolorem (tak aby szybko nie wyblakł) zwłaszcza dla osób starszych czy niepełnosprawnych,</li><li>- miło też by było, gdyby możliwe było zamontowanie ciekawej fontanny, nawet tej niewielkiej - w godzinach tak zwanej „patelni” byłaby najbardziej wyczekiwana ochłoda, odpoczynek i relaks,</li><li>- ulice też bym widziała od czasu do czasu z klombami trawy ozdobnej np. nowoczesne ławki o układzie klomb -ławka-klomb (podobną architekturę zastosowano na Promenadzie Oławskiej).</li></ul>
107	<ul style="list-style-type: none"><li>- Witam, chciałbym zaproponować aby projekt wykonać w stylu ulicy Hubskiej gdzie jest jeden pas ruchu dla samochodów oraz torowisko (tak jak wg planów).</li><li>- Również najlepiej by było gdyby autobusy poruszały się w przyszłości, po wybudowaniu torowiska po nim żeby nie stać w korkach i żeby same ich nie wydłużały.</li><li>- Przystanki w stylu wiedeńskim są najlepszą opcją, natomiast najlepiej aby były blisko siebie (nie mówiąc już żeby były naprzeciwko siebie) a nie oddalone o kilkanaście metrów od siebie.</li><li>-Zmienić/dodać np. naprzeciwko hotelu lub bazy logistycznej i w parku oraz przy skrzyżowaniu z ul. Hallera aby zrobić dodatkowy pas do skrętu w lewo aby samochody nie stały na torowisku oraz pasie do skrętu w prawo oraz prosto.</li><li>- Natomiast niszczenie sygnalizacji świetlnej dopiero po zniszczeniu lewoskrętu który wg planów nie obejmowałby pojazdów MPK.</li><li>- Torowisko pociągnąć w kierunku ronda na Powstańców Śląskich lub Grabiszyńskiej gdzie problemem mógłby się okazać wiadukt kolejowy.</li><li>- Wracając jeszcze do skrętów to także zrobić miejsce dla skręcających w ul. Sztabową, Bernarda Pretficza i Żelazną aby nie miały skrętu na torowisku oraz na pasie do jazdy prosto. Generalnie wypowiadam się tu o pierwszym odcinku/etapie który jest wg mnie najważniejszy do zrealizowania. Pozdrawiam</li></ul>
108	<p>Uważam że, najlepszym i najbardziej sensownym rozwiązaniem jest zrobienie drogi od razu z torowiskiem lub bez torowiska, ale z jezdnią po 2 pasy w każdym kierunku oraz stworzenie większej ilości miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Gajowickiej.</p>



109	Rowery tak, tramwaje niekoniecznie:)
110	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rozmieszczenie poszczególnych elementów takich jak: chodniki i drogi dla rowerów jest złe.</li><li>- Droga dla rowerów jest tu zbędna. Ciąg pieszo rowerowy byłby nadmiarem.</li><li>- Lokalizacja wyznaczonych przystanków jest zła. Przystanki powinny być w zatokach aby nie tamować ruchu.</li><li>- Występuje znaczny niedobór miejsc parkingowych.</li><li>- Lepszy jest wariant z tramwajem, ale dokąd tory mają prowadzić? W kierunku Oporowa? Raclawicką „w lewo”? W kierunku Powstańców Śląskich?</li></ul>
111	<p>Miałem przyjemność uczestniczyć w tych wirtualnych konsultacjach i moje spostrzeżenia, które od razu się nasuwają:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Na konsultacjach nie zostały przedstawione wstępne kosztorysy inwestorskie, a wykonanie obu wariantów dość mocno będzie się różniło i wymagało sporej przebudowy z wariantu bez tramwaju na wersję z tramwajem. Stąd duży znak zapytania - czy wersja bez tramwaju powinna w ogóle być rozpatrywana, szczególnie że na wersje z tramwajem będzie można uzyskać spore dofinansowanie z funduszy unijnych. Ewentualnie można rozważyć opcję jezdni docelowej bez szyn (choć lepiej od razu z szynami). Moim zdaniem lepiej mieć docelową infrastrukturę i nawet później dokupić tramwaje, niż kupić tramwaje, ale nie mieć po czym jeździć, bo proces budowy trwa kilka lat. Najlepiej oczywiście zakończyć obie inwestycje (drogi + tramwaj) w tym samym czasie.</li><li>2) Jak słusznie zauważyła Akcja Miasto teraz będzie można uzyskać duże dofinansowania na lata 2021-2027 na inwestycje kolejowo-tramwajowe, stąd aż się prosi skorzystać od razu z tego dofinansowania, żeby nie dublować kosztów inwestycji. Może się nagle okazać, że koszt inwestycji z tramwajem w wyniku funduszy unijnych obciąży budżet miasta mniej, niż wersja bez tramwaju. To bezwzględnie trzeba przeanalizować przed podjęciem decyzji.</li><li>3) Moje obawy pojawiają się również w kwestii parkingów dla mieszkańców i aut dostawczych do sklepów. Trzeba przeanalizować tę kwestię dobrze, żeby auta nie stawały na ścieżkach rowerowych czy pieszych - jako piękny przykład gdzie jest taki problem może posłużyć ulica Przyjaźni we Wrocławiu, gdzie ścieżka pieszo-rowerowa jest notorycznie blokowana przez parkujące auta osobowe i dostawcze tworząc groźne koleiny dla rowerzystów, a z drugiej strony w wyniku małej ilości parkingów obok utrudnione są dostawy do sklepów czy lokali dla klientów.</li></ol>



	<p>4) Ta inwestycja z tramwajem może odciążyć główną magistralę tramwajową na Powstańców Śląskich, stąd wydaje się uzasadniona, ale szczerze powiedziawszy nie podano jak dalej ta trasa miałyby być wpięta w system tramwajowy miasta, żeby miała sens. To musi być przeanalizowane. Kierunek Grabiszyńska?-Zaporoska-Gajowicka do Hallera wydaje się słuszny. Dalej na południe – etap 2? Choć na pierwszy rzut oka wydaje się sensowne w ramach akcji bliski dostęp do sieci może spowodować, iż mieszkańcy zostawią auta w domu.</p> <p>5) Największe moje wątpliwości na razie widzę w puszczeniu tego tramwaju w kierunku południowym poniżej ulicy Hallera w ulicę Gajowicką. Tam jest wąska ulica i mało miejsca na dodatkowy tramwaj. Trzeba mocno przeanalizować czy tramwaj w tej części na ulicy nie zablokuje ruchu aut. Dużo zależy od tego, gdzie miałyby być przystanki (kolejny dopiero na Ractawickiej?), no i trzeba mieć świadomość, że jak tramwaj się zepsuje to będzie paraliż komunikacyjny ulicy.</p> <p>Ja bym rozpatrzył wersję skrótu w Hallera w kierunku do Powstańców Śląskich i dalej prosto wzdłuż trasy 94-ki przez Aleje Wiśniową -&gt; Aleja Armii Krajowej -&gt; do Krakowskiej no i dalej na Biskupin, żeby zrobić obwodnicę tramwajową, bo czy wszystkie tramwaje powinny iść przez centrum? Zaczynają być kolejki tramwajów, które mają kłopot przejechać na jednych światłach i stoją na światłach przez to. Proszę zobaczyć jak w Moskwie metro ma obwodnicę i spina różne główne drogi w ring. Jak ktoś np. chce się dostać na Biskupin z Krzyków to musi teraz przebić się przez całe miasto. Od Powstańców Śląskich do Bardzkiej wzdłuż 94-ki nie ma żadnego tramwaju, a jest taki szeroki pas pomiędzy głównymi drogami. Do przemyślenia.</p>
112	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Przebudowa powinna być robiona od razu z tramwajem. Pozwoli to uzyskać dofinansowanie z UE nawet na poziomie 70%.</li><li>2. Ścieżka rowerowa powinna być po obu stronach ul. Gajowickiej.</li></ol>
113	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zbyt szerokie pasy ruchu, będą skłaniać kierowców do niebezpiecznych manewrów i przekraczania limitów prędkości.</li><li>- Krucza/Gajowicka: Czy istnieją warunki techniczne, żeby zamiast typowego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zrealizować w tym miejscu rondo - zwiększa płynność ruchu a jednocześnie stanowi element jego uspokojenia?</li><li>- Nawierzchnia drogi: ze względu na skrajnie wysokie temperatury latem i efekt miejskiej wyspy ciepła proponuję zastosować jasny asfalt.</li><li>- Umożliwienie legalnego poruszania się rowerem po obu stronach drogi.</li><li>- Grochowa/Gajowicka i Zaporoska/Gajowicka: proponuję powiększenie powierzchni biologicznie czynnej w narożnikach skrzyżowań i stworzenie w tych</li></ul>



	<p>miejscach zielonych skwerów. Jeśli są możliwości - również nasadzenie drzew, które zastąpią mało reprezentacyjną parterową zabudowę.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ujednolicenie modelu ławek i zastosowanie modelu nowoczesnego, takiego jak przy ulicy Powstańców Śląskich.</li><li>- Wprowadzenie SPP, która uwolni część miejsc parkingowych dla mieszkańców.</li></ul>
114	Nie zgadzam się na linię tramwajową (odcinek od al. Hallera do ul. Raławickiej).
115	Koniecznym przywrócić tramwaj, wybudować torowisko.
116	<ul style="list-style-type: none"><li>- W pierwszych słowach chciałam powiedzieć, że BARDZO się cieszę, że W KOŃCU wziął się ktoś za przebudowę ulicy Gajowickiej.</li><li>- Cała koncepcja, wygląda fajnie, ale z jedną rzeczą się nie zgodzę. Mianowicie przeprowadzeniem torowiska na odcinku, od ulicy Hallera, do ulicy Raławickiej. Uważam, że jest to beznadziejny pomysł, ponieważ droga na tym odcinku jest po pierwsze, za wąska. Po drugie, na ulicy Gajowickiej, znajduje się stara kamienica, która ma drewniane stropy. Budynek JUŻ przy przejeżdżających autobusach, śmieciarkach czy innych większych pojazdach, cała się trzęsie. Mimo remontów, mamy popękane ściany, jest to między innymi na w skutek wstrząsów. A proszę sobie teraz wyobrazić, przejeżdżający co 15/20 minut tramwaj... Niewątpliwie dodatkowe drgania linii tramwajowej wpłyną na pogorszenie się stanu technicznego tego budynku. Dodatkowo chciałam zaznaczyć, że budynek podlega pod ochronę zabytków. Po trzecie odcinek od ulicy Raławickiej do ulicy Hallera od kilku lat mierzy się z coraz większymi korkami. Po zrobieniu torowiska, na tym odcinku będzie jeszcze większy DRAMAT.</li></ul>
117	Uwaga, Szkice rozwiązań do opisu przestałem mailowo na adres konsultacje@um.wroc.pl
118	<ul style="list-style-type: none"><li>- Przede wszystkim podziękowania za przygotowanie koncepcji i poddanie ich pod dyskusję.</li></ul> <p>Odsłuchałem także dyskusji w ramach e-spotkania (w trakcie spotkania na żywo w pewnym momencie urwało mi się połączenie), szczególnie koncentrując się na temacie planowanego wariantowania inwestycji na część przejściową i docelową.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Przede wszystkim, chciałbym zwrócić Państwa uwagę na fakt, że sami Państwo nazywacie te koncepcje tak a nie inaczej, czyli „przejściową” i „docelową (tj. z tramwajem)”. Oznacza to, że przynajmniej na poziomie nomenklaturowym istnienie tramwaju jest sprawą przesądzoną (czego jestem zwolennikiem). Pozostaje zatem pytanie czy rzeczywiście jest sens dokonywać etapowania tej</li></ul>



inwestycji czy też jednak postarać się o realizację projektu w wariantcie docelowym. W tym miejscu chciałbym dodać, że z pewnym zaskoczeniem przyjmuję wypowiedzi osób prezentujących projekt, takie jak to, żeby poczekać na wyniki Panelu Obywatelskiego, bo być może one zmienią nasze postrzeganie lub też fakt, że nie wiadomo jak to torowisko ma się spinać dalej z infrastrukturą (ul. Powstańców/Zaporoska). Skoro z tak wielkim entuzjazmem prezentowane są postępy budowy trasy autobusowo-tramwajowej na Nowy Dwór (TAT), to mam wrażenie, że stanowisko Miasta w tym zakresie jest jasne i działania dotyczące inwestycji takich jak remont ul. Gajowickiej powinny dążyć do tego, aby jednak od razu myśleć szerzej o infrastrukturze tramwajowej. Zresztą, cytując jedną z wypowiedzi konsultacji: „przewidują to także dokumenty strategiczne miasta”. Być może warto więc od razu przy okazji opracowywania koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej spojrzeć szerzej na ten fragment miasta aby przynajmniej była jasna odpowiedź na pytanie z czym to torowisko ma się łączyć a następnie starać się zbudować strategię uwzględniającą pozyskiwanie finansowania na połączenie całego kompleksu ulic siecią tramwajową. Dodam jeszcze, że szczegółowe pytania Panelu Obywatelskiego dotyczą wybranych osiedli Wrocławia, więc ekstrapolowanie (przyszłych) odpowiedzi na resztę Wrocławia jest nieuprawnione - chyba że wypowiedź dotyczyła ogólnego przewodniego pytania Panelu. Obawiam się, że w temacie tramwaju zakończymy jak na ul. Suchej. Perspektywa miasta pewnie nieco się zmieni w sytuacji gdy będziemy znali sytuację związaną z konsekwencjami budżetowymi epidemii, ale nie sądzę, aby to już było brane pod uwagę na etapie przygotowywania wariantów.

Przechodząc zaś do bardziej szczegółowych aspektów koncepcji:

1) Nie mam pewności, gdyż nie udało mi się dopatrzeć tego w projektach, ale na wysokości Parku Langiewicza w stronę bazy logistycznej WP można rozważyć przejście dla pieszych ze światłami aktywowanymi przez pieszych/rowerzystów. Obecnie, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych kiedy natężenie ruchu na ul. Gajowickiej jest spore, osoby idące np. do/ze szkoły lub parku, mają utrudnione przekraczanie tego przejścia/przejeść przez ul. Gajowicką.

2) Ochrona starodrzewia rzeczywiście powinna być szczegółowa, więc nadzór dendrologiczny jest konieczny, ale, aby uniknąć takich sytuacji jak przy Centrum Południowym, konieczne jest odpowiednie przeszkolenie wykonawców z przepisów a nie tylko założenie, że mają je znać i stosować. Tam, gdzie to możliwe, w terenach na zieleni proponuję nasadzenia drzew.

3) Pomysłowa wydaje się propozycja centrum przesiadkowego na wysokości Kościoła św. Boromeusza. Dobrze by jednak było wtedy przemyśleć jak wyglądałoby włączenie się autobusów linii A/125/325 ponownie w ul. Kruczą w kierunku centrum, tzn. zadbać o ich możliwe pierwszeństwo.

4) Popieram także przejścia dla pieszych z przejazdem dla rowerów.



	<p>5) W temacie miejsc parkingowych: po pierwsze, płatna strefa parkowania, po drugie: liczba samochodów nigdy nie maleje i dowolna liczba miejsc nigdy nie zaspokoi potrzeb wszystkich - miejsca wzdłuż ulicy powinny moim zdaniem być miejscami dla osób „przyjezdnych” do dzielnicy, nie dla jej mieszkańców - tu jednak powinni zarządcy terenu myśleć o ewentualnej akomodacji samochodów na swoich terenach, ale z zastrzeżeniem że nie może się to dziać kosztem zieleni i przestrzeni wspólnej. W tak centralnych częściach miasta jakimi jest os. Gajowice czy Powstańców Śląskich musimy przede wszystkim zadbać o ratowanie wnętrza podwórkowych przed ekspansją samochodów, aby rekultywować tam zielen, robić retencję, miejsca zabaw itp.</p>
119	<p>Koncepcja nie przewiduje w podstawowym, pierwszym etapie zrealizowana torowiska tramwajowego. Rozwijanie transportu szynowego jest zapisane w Polityce Mobilności, Planie Zrównoważonego Transportu, które to dokumenty dają priorytet dla rozwoju tego rodzaju transportu. Po drugie, brak powstania torowiska wyklucza uzyskanie dotacji z funduszy unijnych- nawet 70% na całość kosztów w tym droga, chodniki, ścieżki rowerowe, podczas gdy pierwszy etap wykluczy całkowicie uzyskanie jakichkolwiek środków z Unii. Po trzecie, w przyszłości (nie wiem kiedy, czy po 2030 roku czy później, gdyż nie ma nowego Wieloletniego Planu Inwestycyjnego) zwiększy to dodatkowe koszty niż budowa torowiska już teraz. Po czwarte, realizując torowisko w pierwszym etapie można zwęzić jezdnię z 4 m do 2,75 m co da (w obu kierunkach) koło 2,5 tys. m<sup>2</sup> asfaltu do ułożenia mniej co z kosztami podbudowy znacząco podniesie koszt inwestycji. Już kilka lat temu urzędnicy miejscy chcieli pokazać, że „tramwaj nie jest najlepszym rozwiązaniem” - w przypadku Nowego Dworu, mimo, że od lat był tam przewidziany tramwaj. Zmarnowano około 2 lat (lata 2013-2015) na analizy, koncepcje metrobusa zamiast od razu projektować inwestycję z torowiskiem. Wskutek tego, wybór projektanta, przetarg na budowę opóźnił się i miasto trafiło na okres górkę cenową. Zamiast wydać na inwestycję koło 200 mln zł jak planowało, obecnie, łączne koszty inwestycji wyniosą bliżej 300 mln zł. Gdyby 6-7 lat temu nie zmarnowano czasu i od razu projektowano w wersji z torowiskiem, trasa byłaby już dawno gotowa i dużo taniej. Nie stać nas by ponownie popełnić podobny błąd, gdyż nawet jeśli za jakiś czas zmieni się decyzja na budowę torowiska, to stracimy czas na przeprojektowanie i prawdopodobnie znowu miasto „wstrzeli się” w górkę cenową. Warto podkreślić, że od momentu podjęcia decyzji do ponoszenia realnych dużych wydatków (koszt projektu to 1-2% kosztów inwestycji-marginalne w całości) - na etapie budowy mijają najwcześniej 3 lata. Do tego czasu będzie znany podział nowych środków unijnych, zwłaszcza, że Unia Europejska mocno preferuje rozwój ekologicznego transportu i w tym zakresie należy spodziewać się dodatkowych środków. Nie znamy planów inwestycyjnych Wrocławia po realizacji do końca 2022 tras tramwajowych na Nowy Dwór i Popowice a realizacja torowiska na ulicy Gajowickiej wpisuje się w dalszy rozwój transportu szynowego. Ponadto, realizacja w tym miejscu torowiska skróci objazdy od Grabiszyńskiej przez Hallera, zapewni większą dostępność do transportu szynowego w okolicy, gdyż paradoksalnie teren jest dość niedaleko od centrum i sieci tramwajowej, z drugiej</p>



	<p>strony w dostępie do 500 m od najbliższego przystanku jest spore wykluczenie mieszkańców.</p>
120	<p>Konieczność :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- budowy torowiska,</li><li>- zwężenia jezdni,</li><li>- zastosowanie płyt chodnikowych 40 x 40 cm.</li></ul>
121	<ul style="list-style-type: none"><li>- Jaka musi być nienawiść władz miasta Wrocławia do Wrocławia, skoro hasłem jest rwać bruk. Komuż to ten bruk kole w oczy. Żadne ekipy powojenne nie potrafią położyć nawet kawałka nawierzchni brukowanej w kostce granitowej aby nie zniszczyć tej pięknej Wrocławskiej struktury.</li><li>- Wariant z tramwajem jest nie końca zrozumiały, choć nawiązuje do przedwojennych i zaraz powojennych układów komunikacyjnych.</li><li>- Fatalne jest przyjęcie zasady zawężania ulic i wprowadzanie w miejscu dość wygodnych ulic ograniczeń przejazdowych. Wrocław miał i był znany z szerokich i wygodnych ulic - dobrze skrojonych, które przetrwały setki lat z nawierzchnią brukowaną ze szlachetnej kostki granitowej.</li><li>- Oprócz tego wprowadzenie lejkowatych ulic w miejsce szerokich włączeń uważam za fatalny błąd. Zatracana jest śródmiejskość a nawet miejskość Wrocławia. Władze Wrocławia muszą strasznie nienawidzić przedwojennych układów komunikacyjnych skoro za czasów przed 1989 r niszczone ulice Wrocławia i obecnie nastąpiło nasilenie tego zjawiska - zmienione jest tylko hasło na Zrównoważoną Mobilność, czyli tak naprawdę hasło kompletnie bez sensu, bo nic nie znaczy.</li><li>- Ciężko się odnieść do zaprezentowanego pomysłu, bo pod osąd przedstawiono koncepcje.</li><li>- Wariant z tramwajem musi mieć sens - lecz jak widać pomysł jest od - do, bez żadnej analizy co miałby obsługiwać - trzeba było pokazać chociaż kontynuacje kierunkowe.</li><li>- Moim zdaniem ulica Gajowicka wymaga tylko odpowiedniego remontu i utrzymania parametrów obecnych, bez zawężeń włączeń - te ulice jak np. Sztabowa czy Pretficza, Krucza, Grochowa są w dobrym stanie technicznym i jak wspomniałem przetrwały ponad 100 lat - ile przetrwają nowe nawierzchnie bitumiczne - 5 lat i będą się sypać.</li><li>- Zieleń wzdłuż ulic - wystarczyłoby tylko dbać o jej stan. Park między Pretficza a Wróbla - też wystarczyłoby dbać - można wprowadzić ławki i plac zabaw.</li></ul>





- Wyznaczone miejsca parkingowe - są obecnie i chyba wystarczające, odstąpiłbym od pomysłu miejsc parkingowych przy Sztabowej co ma się odbyć kosztem zniszczenia ulicy.
- Trasa rowerowa - coś dziwnie kręta, ale może być - utrzymałbym tylko jednakową szerokość, a przy odnodze przy Hallera można wprowadzić takie samo rozwiązanie jak przy Hallera/Odkrywców.
- Przystanki - to trudna sprawa - obecne są raczej dobrze rozłożone - choć warto zbudować zatoki przystankowe. Niedobrym zwyczajem jest wytworzenie blokad drogowych - poprzez wprowadzanie na 1 pas drogi miejsca do zatrzymywania się autobusów - to uważam za absurd i zakłócenie zasady Zrównoważonej mobilności. Wg mnie zrównoważona mobilność to korzystanie z pasów komunikacyjnych w równym stopniu przez wszystkich uczestników, a gdy następuje blokada jednych uczestników ruchu przez drugich to jaka to zasada zrównoważonego rozwoju. Dużo dały mi wizyty w Warszawie, gdzie wprowadzone zatoki autobusowe na różnych ulicach przy kulturalnej jeździe nie wpływają na uciążliwość przy włączaniu się autobusu do ruchu, co niestety we Wrocławiu jest plagą - byle zdążyć przed autobusem. I tam wg mnie na dzielnicach południowych taki zrównoważony transport istnieje, ścieżki rowerowe nie są po to, aby zawęzić jezdnie, ale po to aby wytworzyć swobodny pas do poruszania się rowerem. Także zieleń ma swoje miejsce - szpalery szerokich drzew. Jezdnie jako ciąg komunikacyjny wytworzony jest na jednej płaszczyźnie, co jest zrozumiałe. Natomiast władze Wrocławia chyba zapatrzyły się na planty krakowskie, ale tam pas zieleni między jezdniami dwupasmowymi jest szeroki.
- I dlatego nie doprowadzałbym do degradacji ulicy Gajowickiej poprzez zawężenia i wprowadzanie pośrodku zieleni. Też trzeba brać pod uwagę, że ulica Gajowicka w pewnym sensie jest równoległą do Powstańców Śląskich, oprócz tego nie wiem czy były brane pod uwagę wyjazdy w osiedli przy Ractawickiej lub powroty w kierunku Ractawickiej.
- I kolejny paradoks. Z jednej strony planuje się zawężanie ulic istniejących od dziesiątków lat, a drugiej strony buduje się poszerzone ulice jak np. Długa, Popowicka - jaki tego sens.
- Zespół Lady Pank śpiewał „zostawcie Tytanica”, ja mówię zostawcie ulice Wrocławia w parametrach jakich są z nawierzchnią jaka jest - poddajcie to tylko bieżącym remontom.
- Taka geometria ruchu jak pokazuje koncepcja nie wpłynie w żaden sposób na bezpieczeństwo ruchu (badania). Proszę sobie tylko wyobrazić przejazd z ulicy Pretficza - obecnie jeden samochód obok drugiego każdy w inną stronę, a po wprowadzeniu pomysłu jak w koncepcji jeden za drugim, czas przejazdu się zwiększy a co za tym idzie dojdzie do tego, że oczekiwania będą sięgać budynku



	<p>ZUS (spaliny ze stojącego samochodu są bardziej wydalone niż z jadącego) - ekologia.</p> <p>- Ekologia też do nawierzchni - bitumiczna - śmierdzi i się nagrzewa oraz ulega degradacji, z kostki granitowej - kulturowo wrocławska, bezzapachowa, trwała na ponad 100 lat, i się tak nie nagrzewa. Zawsze się mówiło o betonowych, asfaltowych pustyniach a nie granitowych. No i kolor - bitum jest czarny przyciąga promienie słoneczne, nagrzewa się i jest koszmarnie czarny, kostka granitowa jest jasnoszara - przyjemna dla oka.</p> <p>- Oczywiście wariant czteropasmowy musi być docelowy.</p>
122	<p>Należy od razu realizować tramwaj - po prostu nie stać nas na robienie ulicy dwa razy zwłaszcza, że ta trasa jest w planie do realizacji. Przy okazji będzie można się ubiegać o dotację z UE na transport niskoemisyjny (na remont bez torowiska nie dostaniemy ani złotówki).</p> <p>Proszę, nie odkładajcie tramwaju na Gajowickiej na później (nigdy).</p>
123	<p>Realizacja koncepcji bez budowy linii tramwajowej byłaby niezgodna z Polityką Mobilności oraz pozbawia magistrat wykorzystania dodatkowych środków z Unii Europejskiej na transport niskoemisyjny.</p>
124	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Liczba miejsc parkingowych przy przebudowie nie powinna zostać zmniejszona ze względu na problemy z parkowaniem, które występują już obecnie.</li><li>2. Potencjalna rezerwa pod torowisko nie powinna ograniczać przepustowości drogi (głównie dlatego, że termin realizacji finalnej koncepcji jest mocno nieokreślony).</li><li>3. Przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ulicą Sztabową powinny mieć inną formę, ponieważ w obecnej postaci są niebezpieczne, a korzystają z nich między innymi dzieci chodzące do Szkoły Podstawowej Nr 76.</li><li>4. Dobrym pomysłem wydaje się zlokalizowanie jednego z przystanków w bezpośrednim sąsiedztwie Parku Langiewicza.</li></ol>
125	<p>Uważam, że przebudowa ul. Gajowickiej bez wybudowania torowiska tramwajowego jest nieodpowiednia.</p> <p>Po pierwsze, jest wbrew zatwierdzonej przez miasto Polityce Mobilności!</p> <p>Po drugie, przebudowa bez uwzględnienia trasy tramwajowej skreśla szansę na dofinansowanie unijne.</p>



	<p>Po trzecie, lepiej jest wybudować wszystko w ramach jednego remontu, niż na dwa razy orać ulicę.</p> <p>Prezydent Sutryk obiecywał pozytywne zmiany w planowaniu wrocławskiej komunikacji, sam kreuje się na aktywistę miejskiego. Jeżeli ul. Gajowicka pozostanie bez wybudowanej trasy tramwajowej, będzie to znaczyło, że oszukał swoich wyborców i straci co najmniej mój głos w następnych wyborach.</p>
126	<p>- Gorąco popieram koncepcję przebudowy Gajowickiej z wbudowanym torowiskiem tramwajowym oraz ścieżką rowerową po stronie zachodniej, a więc warianty które zostały przedstawione.</p> <p>- W trakcie jednego ze spotkań nie uzyskałem odpowiedzi kluczowej, ale rozumiem, że nie ma jeszcze na nie odpowiedzi, skąd i dokąd miałyby być poprowadzone linie tramwajowe przez Gajowicką i dalej, i to „dalej” jest najważniejsze. Gajowicka to tranzyt i zostanie zwężona. Gajowicka nie funkcjonuje w oderwaniu od Zaporoskiej i Hallera. Dlatego przystępując do przebudowy, nie można poprzestać tylko na pierwszym etapie, drugi jest funkcjonalnie niezbędny. Ale co z tego, że zostanie zrobiona Gajowicka, jak pominięta zostanie ZAPOROSKA? Ta inwestycja wymaga zwornika w postaci przebudowy odcinka Zaporskiej od ronda z Gajowicką do Grabiszyńskiej. Proszę to w bliskiej przyszłości uwzględnić.</p> <p>Natomiast wracając do Gajowickiej:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ochrona zieleni - TAK</li><li>- lokalizacja ścieżek rowerowych - TAK - mogą być węższe niż 3 m?</li><li>- lokalizacja przystanków - TAK</li><li>- lokalizacja torowiska - TAK</li><li>- etapowość – TAK</li></ul>
127	<p>Według mnie i mojej rodziny:</p> <p>*tramwaj na odcinku od Zaporoskiej do Hallera jest jak najbardziej uzasadniony i potrzebny. Pytanie tylko gdzie będzie jego kontynuacja i za ile lat powstanie. Natomiast tramwaj od Hallera do Racławickiej to już kwestia sporna. Zdaje się, że jest za mało miejsca w pasie ulicy na taką inwestycję. Jest to osiedle domów jednorodzinnych/bliźniaków i zagęszczenie ludności, a co za tym idzie zapotrzebowanie na tego typu transport miejski, zdaje się być niewystarczające.</p> <p>*zielen w rezerwie pod tramwaj jest super pomysłem. Warto tam posadzić niskie krzewy lub stworzyć łąkę kwietną.</p>



\*ciąg pieszo-jezdny po południowej stronie Gajowickiej jest niepotrzebny. Szeroka, wydzielona ścieżka rowerowa na północy wystarczy na swobodne przemieszczanie się rowerzystów wzdłuż ulicy i zniweluje kolizje pomiędzy rowerzystami a pieszymi, np. na wysokości kościoła.

\*postulujemy o lewoskręt z ul. Hallera w Gajowicką - zmniejszy ilość aut poruszających się po osiedlu i szukających możliwości skrętu czy zawracania.

\*przejście dla pieszych na skrzyżowaniu Jastrzębia/Gajowicka powinno zostać na starym miejscu, to jest na wysokości szkoły i sklepu spożywczego. Nowe usytuowanie zdaje się powodować niebezpieczne przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu, m.in. przez uczniów chcących dostać się do sklepu, czy biegnących do przystanku autobusowego.

\*przy węźle przesiadkowym warto zamontować zadaszoną wiatę na rowery oraz postulować o przystanek roweru miejskiego.

\*przy wszystkich przystankach autobusowych warto zamontować stojaki na rowery. Niech same przystanki będą z zielonymi dachami.

\*przy parku Langiewicza, przy kościele warto zamontować źródła wody pitnej.

\*w możliwych miejscach warto zaprojektować strumienie retencyjne, by woda spływająca z chodników, rynien, etc. miała możliwość być wchłonięta zanim trafi do systemu kanalizacji miejskiej.

128 - Bardzo mnie cieszy chęć Urzędu do przebudowy ulicy Gajowickiej. Najczęściej używałam jej lata temu, gdy dojeżdżałam do szkoły przy ulicy Jastrzębiej, a potem Kruczej, zawsze autobusem 127. Teraz mieszkam w jej rejonie, na Gajowicach, gdyż jest to piękne osiedle. Ulica Gajowicka od czasów szkolnych w ogóle się nie zmieniła.

- Chciałabym aby pewne kwestie pozostały takie same - układ linii autobusowych w rejonie kościoła generuje ruch pieszy w tej okolicy - przystanek 124, 134 powoduje, że małe sklepiki w pawilonie mają jeszcze kilku klientów. Objazd kościoła wg nowego planu spowoduje tłok na ulicy Gajowickiej, przeciążenie tych pasów w godzinach szczytu, a dokładanie pasa tylko dla komunikacji zbiorowej poszerzy przekrój - spowoduje, że auta poza godzinami szczytu będą poruszały się z większą prędkością. Objazd wokół kościoła spowoduje też wydłużenie czasu przejazdu autobusów, w dzisiejszych czasach jest to bardzo niekorzystne. Rozumiem jednak wygodę tego rozwiązania i mam jednak nadzieję, że jeśli przeniesienie przystanków jednak nastąpi, to na „stacji przesiadkowej” znajdzie się chociaż kiosk z gazetami.



	<p>- Ścieżka rowerowa po jednej stronie ulicy powoduje, że rowerzysta mieszkający po stronie bez ścieżki nielegalnie porusza się po chodniku lub jest szykanowany przez kierowców, którzy nie rozumieją, że rowerzysta do tej ścieżki po drugiej stronie ulicy musi się dostać jadąc po jezdni. Faworyzowanie jednej strony zawsze powoduje konflikt.</p> <p>- Pozostawianie tylko rezerwy na tory tramwajowe, bez budowania torów będzie powodowało u mieszkańców frustrację, tak jak dzieje się to przy ulicy Suchej czy niezrealizowanym torowisku w ulicy Zaporoskiej. Wybudowanie torów tramwajowych od razu umożliwi pozyskanie środków unijnych, nie mówiąc już o natychmiastowym skróceniu czasu podróży tramwajem. Może dzięki temu udałoby się stworzyć linię autobusową łączącą Grabiszyńską z Hallera ulicą Stalową?</p> <p>- Na koniec pozostawiam kwestię nasadzeń - nie są one planowane. Mam nadzieję, że jest to tylko przeoczenie, a nie świadomy błąd.</p>
129	<p>Poniższe uwagi zgłosiłem podczas e-spotkania 21.05.2020. Tutaj spróbuję rozwinąć kilka wątków, bo nie było możliwości odpowiedzi na komentarze Projektanta i p. M. Koneckiego.</p> <p>- Wszystkie uwagi dotyczą docelowego układu (PDF o tytule „koncepcja wariant docelowy z tramwajem”), bo oczywistym jest, że należy rozwijać sieć tramwajową. Po pierwsze chciałem wspomnieć, że jestem projektantem, architektem krajobrazu i wiem jakie stosuje się metody przy próbach ochrony drzewostanu w pobliżu inwestycji. Po drugie jestem też rowerzystą i uważam, że kilka miejsc można przeprojektować uwzględniając zieleni, jednocześnie bez zmniejszenia komfortu jazdy jednośladem.</p> <p>1. Proszę o rozpatrzenie innego rozwiązania DDR na odcinku Sztabowa-Hallera. Docelowa koncepcja przewiduje zbliżenie się do drzew na odległość ok. 0,5m. Tak, wiem, że istnieją metody, dzięki którym można zminimalizować oddziaływanie korytowania na system korzeniowy, ale to rozwiązania stosowane w ostateczności. Nie oszukujmy się, jakie by nie były, zawsze będą miały negatywny wpływ na zdrowotność drzew (najmniej inwazyjna ścieżka nadwieszana w tym miejscu nie zda egzaminu). Przypomnę, że 90% korzeni drzew znajduje się w warstwie do 60cm. Projektowany ciąg rowerowy o szerokości 3,0m spowoduje konieczność obniżenia krawężnika i wyrównania wyniesionego poziomu terenu zieleni łącznie o ok. 20-30 cm, a to w połączeniu z obrzeżami i podbudową już wystarczająco skomplikuje sprawę. Wodoprzepuszczalne nawierzchnie, odślanianie korzeni sprężonym powietrzem itp. niewiele tu dadzą. Po prostu trzeba dążyć do pozostawienia istniejącego skweru w stanie nienaruszonym. Rozwiązanie jest bardzo proste. Droga, na której obecnie stoją auta, ma szerokość ok. 5,5m. Po likwidacji miejsc parkingowych w jej śladzie można bez problemu wytyczyć kontrpas o szerokości 1,5m (kierunek centrum) i zostanie jeszcze jednokierunkowa czterometrowa droga, po której komfortowo</p>



	<p>będą mogli poruszać się rowerzyści wraz z kierowcami (kierunek Raclawicka). Pełnitaby też funkcję drogi ppoż.</p> <p>P. Konecki opowiedział na mój zarzut, że to nie jest ten moment, żeby pochyłać się teraz nad każdym drzewem (1.18.00 nagrania). Cóż, uważam, że to właśnie jest ten etap, kiedy można i nawet należy znaleźć kompromis, żeby, gdzie tylko się da, nie brnąć w szkodliwe dla drzew rozwiązania.</p> <p>2. Zgłosiłem, że na wspomnianym pdfie nie ma wejścia do parku Langiewicza od strony ul. Gajowickiej. Sugeruję projektantom (bez ironii) obejrzeć narożnik parku w okolicy ul. Sztabowej i jak obecnie jest rozwiązane dojście do przejścia dla pieszych. Zakładam, że to tylko przeoczenie, bo alejka nie była naniesiona na mapę zasadniczą. Jeśli jednak zostanie ono zlikwidowane, to efekt będzie taki, że ludzie pojawią się na ścieżce rowerowej albo wydepczą trasę po starym śladzie, tym bardziej, że projektowany jest tam przystanek. On musi być skomunikowany w sposób cywilizowany z parkiem.</p> <p>3. Nie jestem zwolennikiem lokalizacji przystanku park/SOW. Wbrew temu co usłyszałem na mój zarzut o likwidacji przystanku autobusowego w pobliżu al. Hallera w kierunku Raclawickiej (nagranie 1:53:30), nie znalazłem na projekcie przystanku 127/144 w pobliżu Hallera. Jeśli jest planowane jego zintegrowanie z przystankami tramwajowymi w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej, to szkoda, że nie zostało to w jakiś sposób zasygnalizowane. Zauważam zmiany peronów na rysunku, ale niewiele to mówi o zintegrowaniu ich z przystankami autobusowymi. Czy tak ważne miejsce nie powinno obejmować kompleksowego projektu już na tym etapie, żeby uniknąć późniejszych problemów z geometrią, kolejnych przebudów itd.? Zastanawia mnie też, gdzie są planowane przystanki 136, wyraźnie widać, że ten w kierunku FAT jest likwidowany. Czy docelowo planuje się może torowisko na płytach betonowych w ciągu OŚ?</p> <p>4. Martwi mnie likwidacja chodnika na Gajowickiej na odcinku Hallera-Sztabowa i przeniesienie całego ruchu pod klatki 145-161. Mam świadomość, że są normy nt. szerokości torowisk, których się nie przeskoczy i tworzenie chodnika wzdłuż ulicy wiązałoby się z wycinkami, ale współczuję mieszkańcom parterów, których okna wychodzą wprost na ciąg pieszy. Obawiam się też, że ludzie, którzy obecnie wyprowadzają psy chodząc po obu stronach pasa zieleni, przeniosą się na projektowaną ścieżkę rowerową a wzdłuż ulicy powstaną przedepty.</p> <p>5. Czy były robione jakieś badania na temat „wydolności” wężła „kościół”? Planuje się tam na tę chwilę obsłużenie 7 linii autobusowych, a można oczekiwać, że docelowo dojdą jeszcze pewnie ze 2 tramwajowe.</p>
130	W związku z likwidacją miejsc parkingowych na chodniku między ul. Sokolą, a skrzyżowaniem z Raclawicką (na rzecz chodnika i ścieżki rowerowej), wnioskuję o uwzględnienie w koncepcji dodatkowego wjazdu na teren posesji Gajowicka



	<p>193A, który pozwoliłby uzyskać miejsca parkingowe obok południowej ściany budynku, podobnie jak to funkcjonuje w sąsiednich posesjach.</p>
131	<p>- Nikt raczej głosu mieszkańców samej Gajowickiej w kwestii tramwaju nie uwzględni, bo mieszkańcy ulicy Gajowickiej tramwaju zwyczajnie nie chcą (wszyscy zapytani sąsiedzi wypowiadają się o tym pomyśle NEGATYWNIE).</p> <p>Co istotne, w trakcie rozmowy panelowej 21.05 prowadzący ją Pan (chyba z urzędu miasta) wyraźnie powiedział, że obecne analizy wskazują, że budowa linii tramwajowej jest możliwa jedynie na odcinku Zaporoska - Hallera, a dalej w kierunku Raławickiej jest na linię za ciasno i potrzebne jest dużo więcej analiz (które wykażą zapewne to, co dotychczasowe). Ponadto wskazano wyraźnie, że na najbliższe lata jest to linia bez początku, bo zaczyna się w miejscu, gdzie torów nie ma i długo nie będzie (Zaporoska) i włącza w istniejące, świetnie skomunikowane skrzyżowanie Gajowicka - Hallera.</p> <p>Problem komunikacyjny w rejonie będzie w najbliższych latach narastał, gdy ludzie wprowadzą się do nowych osiedli przy Raławickiej (ponad 2000 nowych mieszkań), a tramwaj tam i tak nie dojedzie, bo przecież nie ma go jak poprowadzić na wspomnianym odcinku drugiego etapu (Hallera - Raławicka). I wszystkie te auta jadące do olbrzymiej „sypialni” przy Raławickiej staną sobie na Gajowickiej w olbrzymim korku. Rozumiem argument pozyskania funduszy unijnych, ale jeśli tak desperacko trzeba je pozyskać, to może na wymianę istniejącego torowiska na Hallera, gdzie mieszkańcy żyją w niecichnym hałasie, a jadąc tramwajem trzeba się mocno trzymać, żeby się nie wywrócić?</p> <p>- Ponadto projekt koncepcyjny zakłada likwidację części miejsc parkingowych wzdłuż Gajowickiej od numeru 145 do 161 (zatoczka od Sztabowej do skrzyżowania z Hallera, gdzie parkują tylko mieszkańcy i parkują po obu stronach tej uliczki). Mieszkańcom koncepcja nie oferuje żadnej alternatywy, choć zasadą dobrego projektu jest nie pogarszać warunków istniejących. Proszę zaproponować parkingi w kwartałach lub uwzględnić ilość potrzebnych miejsc dla mieszkańców osiedli.</p> <p>- Położenie torowiska tramwajowego (choćby przez najbliższe 10 lat żaden tramwaj miał po nim nie przejechać, a na razie tak to wygląda) uczyni jeszcze jedną istotną szkodę właścicielom mieszkań przy Gajowickiej. Mianowicie doprowadzi do obniżenia ich wartości i atrakcyjności samej ulicy. Bo o ile bliskość linii tramwajowej w obrębie dystansu pieszego jest atutem, to tramwaj przejeżdżający pod oknami skutecznie zniechęca do zakupu nieruchomości.</p> <p>Jako mieszkaniec ulicy Gajowickiej niezmiernie cieszę się, że Miasto podjęło decyzję o jej remoncie. Jest on niezbędny i bardzo pomoże mieszkańcom obniżając hałas i dodając rzeczy tak prozaicznych jak choćby przystanki autobusowe w zatoczkach i trasy rowerowe.</p>



	<p>A tramwaj, mili Państwo, to my już mamy - na Hallera i Powstańców Śląskich. Zadbajcie o obniżenie uciążliwości tych torowisk, zamiast dodawać nowe.</p>
132	<p>- Gajowicka wg tego projektu będzie zachęcała do szybkiej jazdy i brakuje w przedłożonym projekcie propozycji, jak ruch uspokoić - wręcz projektuje się odwrotnie. Przydałoby się rondo na krzyżowce z ulicą Kruczą, ale rozwiąże problem tylko w jednym miejscu.</p> <p>Długie, proste odcinki, „zachęcające” do przekraczania prędkości. Przydała by się infrastruktura spowalniająca, nie chodzi o progi - całość od razu powinna być zbudowana pod prędkość maks. 40 km/h - droga, zamiast biec idealnie prosto powinna delikatnie lawirować (w miarę możliwości, nieduże odchylenia), zastosowana zróżnicowana nawierzchnia w tym spowalniająca w obrębie skrzyżowań, maksymalne ograniczenie wysokich krawężników (najlepiej bez nich), drzewa blisko jezdni (psychologicznie „spowalniają” ruch), więcej ławek i miejsc do odpoczynku dla seniorów (przy ulicy - rozwiązanie znane z Pontevetry; dzielnica jest zamieszkała przez wielu seniorów), słupki, jak obecnie przy budynku WP. Koncepcja powinna iść w stronę bezpiecznej przestrzeni współdzielonej, nie separacji ruchu, co zwiększa niebezpieczne zachowania na drodze kierowców. Psychologiczne sposoby na bezpieczną jazdę będą mile widziane i nadadzą ulicy przyjazny i bezpieczny charakter. Obecnie nie jest to zagwarantowane.</p> <p>- Koniecznie powinny się pojawić nowe nasadzenia na całej długości planowanej inwestycji.</p> <p>Ścieżki rowerowe powinny biec po obu stronach jezdni.</p> <p>- Realizacja od razu z tramwajem, należy wykorzystać możliwość uzyskania dofinansowania na takie inwestycje z UE.</p>
133	<p>Jestem mieszkanką ulicy Gajowickiej. Stanowczo mówię nie!!! Tramwajowi na tej ulicy!</p>
134	<p>Przesyłam opinię TUMW-u (wystaną również osobno mejlem) na temat przedstawionej koncepcji. <a href="https://tumw.pl/konsultacje-spoleczne-koncepcji-przebudowy-ul-gajowickiej/">https://tumw.pl/konsultacje-spoleczne-koncepcji-przebudowy-ul-gajowickiej/</a></p> <p>Szanowni Państwo,</p> <p>Ulica Gajowicka to jeden z najważniejszych korytarzy komunikacji we Wrocławiu. Łączy Oporów poprzez most Raławicki i ulicę Zielińskiego ze ścisłym centrum miasta. Historycznie przez ul. Gajowicką przebiegała przedwojenna linia tramwajowa, której odbudowę zaplanowano w aktualnym Studium oraz we Wrocławskim Programie Tramwajowym ogłoszonym przez Prezydenta Rafała</p>





Dutkiewicza. Obecnie prowadzi tędy kilka linii autobusowych, zdjęto zaś Drogę Krajową 5, co zmniejszyło ruch samochodów.

W 2016 roku wnioskowaliśmy do Prezydenta Wrocławia o remont ulicy i odbudowę połączenia tramwajowego. – *Wystarczy spojrzeć na takie ulice jak właśnie Gajowicka, na którą chcielibyśmy przywrócić ruch tramwajów. Remontuje się ulice dla tych, którzy wjeżdżają do miasta spoza Wrocławia, zapominając o mieszkańcach* – mówił wówczas były prezes Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia.

Po wojnie torowiska na Gajowickiej nigdy nie odbudowano. – *Po II wojnie światowej nie wszystkie trasy tramwajowe, zwłaszcza w centrum, uruchomiono. Jeszcze do lat 60. istniały projekty, pomysły, żeby komunikację tramwajową na Gajowicką przywrócić* – wspominał cztery lata temu Tomasz Sielicki, historyk transportu i członek Towarzystwa. Z ogromnym zdziwieniem obserwujemy, że torowisko, które m.in. w efekcie naszych działań znalazło się we Wrocławskim Programie Tramwajowym w 2016 roku, dziś nie jest planowane do realizacji w głównej koncepcji zaproponowanej przez Urząd Miejski w konsultacjach społecznych.

**W ramach konsultacji społecznych zmian na ul. Gajowickiej wnioskujemy o:**

- 1. rezygnację z proponowanego podejścia i opracowanych koncepcji ze względu na jej tymczasowość i brak możliwości pozyskania dla niej finansowania unijnego,**
- 2. opracowanie nowej koncepcji spełniającej standardy bezpieczeństwa drogowego oraz zakładającej budowę torowiska i uruchomienia połączenia tramwajowego z uwzględnieniem finansowania UE,**
- 3. porównanie kosztów obu podejść.**

#### **1. Rezygnacja z proponowanego podejścia dwuetapowej realizacji**

Założenie leżące u podstaw aktualnie konsultowanych koncepcji zakłada odwleczenie budowy tramwaju do bliżej nieokreślonego momentu, pozwalając jedynie na wyremontowanie jezdni bez wydzielonego pasa ruchu dla autobusów. Taki sposób planowania inwestycji łamie zasady Polityki Mobilności i Planu Zrównoważonej Mobilności - które zakładają preferowanie transportu



szynowego - i w efekcie uniemożliwia uzyskanie dotacji w przyszłej perspektywie finansowania unijnego.

Prezentowane w trakcie konsultacji uzasadnienie rezygnacji z budowy zaplanowanego w Studium tramwaju w pierwszym etapie inwestycji tym, że planowany jest Panel Obywatelski dot. tramwajów na Jagodno, Maślice, Muchobór Wielki, Ołtaszyn, Psie Pole - jest zupełnie nielogiczne, ponieważ te kierunki nie mają nic wspólnego z ul. Gajowicką.

Krótkowzroczność, także w wymiarze finansowym, obecnie proponowanego podejścia jest również widoczna w przyjętych założeniach:

- planowany jest remont drogi po to, aby za kilka lat ponownie ją przebudowywać pod torowisko tramwajowe - bez żadnego uzasadnienia dlaczego nie można tego zrobić dobrze za pierwszym razem,
- pomysł, aby tymczasowo zrezygnować z torowiska prowadzi do kuriozalnych rozwiązań, jak pasy ruchu szerokości 4 m - gdy przy realizacji buspasa potrzebne jest tylko 50% więcej szerokości - na ulicy śródmiejskiej, która już dawno straciła status drogi krajowej.

Aktualne podejście do tej inwestycji nie zawiera również elementów kluczowych dla uzyskania finansowania unijnego, ponieważ nawet gdyby od razu zrealizować tylko koncepcję z torowiskiem, nie zostały zaprojektowane zadania związane z uruchomieniem na nowym torowisku linii tramwajowej (zakup taboru, etc.), bez których wnioski o dofinansowanie inwestycji ma znacznie mniejsze szanse na sukces.

Dodatkowo warto podkreślić konieczność szybkiej budowy nowej linii tramwajowej w związku ze sprzedażą przez Urząd Miasta licznych działek miejskich w ciągu ul. Raławickiej i Rymarskiej w ostatnich latach. Spowodowało to zwiększenie ruchu samochodowego przy braku dobrze funkcjonującej alternatywy w postaci komunikacji zbiorowej. Opóźnienie rozpoczęcia inwestycji tramwajowej o kolejne lata spowoduje zwiększenie udziału ruchu samochodowego na ul. Gajowickiej.

**W związku z powyższym jest jasne, że proponowane podejście jest działaniem krótkowzrocznym i nieracjonalnym z punktu widzenia zarówno ekonomicznego jak i celów polityk mobilnościowych uchwalonych przez Radę Miejską. Dlatego wnioskujemy o rezygnację z obecnego podejścia na rzecz opracowania nowej koncepcji.**



## **2. Opracowanie nowej koncepcji**

Wnioskujemy o zmianę planów miasta i realizację inwestycji od razu z budową pasa autobusowo-tramwajowego, zgodnie z wrocławskimi politykami i planami mobilnościowymi. W takim scenariuszu Urząd Miasta może pozyskać nawet 70% dofinansowania unijnego na odbudowę linii tramwajowej, na co nie ma szans przy aktualnym podejściu.

Dofinansowanie z UE mogłoby wynosić nawet do 50 mln zł. W sytuacji uszczuplenia wpływów do budżetu miejskiego, rezygnacja z możliwości dofinansowania jest niezrozumiała. Widzimy, że także we Wrocławiu Urząd może postępować inaczej: przy okazji ul. Hubskiej, której przebudowa była możliwa tylko dzięki powstaniu od razu torowiska i tylko dlatego Unia Europejska dofinansowała kwotą blisko 20 mln zł inwestycję.

Nowa koncepcja pozwoli również naprawić błędy aktualnie konsultowanych koncepcji wynikających z założenia braku torowiska i wynikających z tego ograniczeń prawnych. Nasze wnioski grupujemy wedle spodziewanego efektu działań.

### **W nowej koncepcji wnioskujemy o:**

a. Poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej poprzez:

- Zaprojektowanie trasy autobusowo-tramwajowej od ul. Hallera do ronda Żołnierzy Wyklętych, oraz równoczesne rozpoczęcie prac nad dokumentacją dla pozostałej części trasy do ul. Zaporoskiej i Piłsudskiego na północy, i na Oporów przez ul. Racławicką na południu. Tam gdzie to możliwe trasa powinna być fizycznie wydzielona z ruchu ogólnego.
- Rezygnację z wysp dzielących pasy ruchu na obszarze pasa autobusowo-tramwajowego.
- Działanie na rzecz pozyskania finansowania UE na torowisko poprzez poszerzenie zakresu zadań o zadania związane z uruchomieniem funkcjonowania komunikacji zbiorowej po przebudowie.

b. Zwiększenie bezpieczeństwa drogowego:

- Zaprojektowanie pasów ruchu ogólnego po których nie poruszają się pojazdy komunikacji zbiorowej w szerokości nie większej niż 2.75 m.



- Zaprojektowanie wszystkich skrzyżowań na ul. Gajowickiej z drogami lokalnymi, tak aby pas ruchu w danym kierunku nie był szerszy niż 2,5 m.

c. Wykonanie bezpiecznych warunków dojazdu rowerowego i uspojnienie sieci tras rowerowych:

- Zaprojektowanie przynajmniej jednokierunkowej drogi dla rowerów w ciągu całej ulicy Gajowickiej po obu stronach drogi, w tym na rondzie Raławicka/Gajowicka.
- Połączenie drogi rowerowej kończącej się na rondzie Raławicka/Gajowicka z istniejącą siecią infrastruktury rowerowej na ul. Raławickiej oraz ul. Powstańców Śląskich poprzez zaprojektowanie brakujących fragmentów trasy rowerowej na ul. Modlińskiej i Orlej.
- Zaprojektowanie przejazdów dla rowerzystów przy każdym przejściu dla pieszych na ul. Gajowickiej

d. Lepszym oddziaływaniem na środowisko:

- Zmianę stref wyłączonych na zielone lub przynajmniej na rozszczelnioną kostkę. Należy też od razu zaprojektować rozwiązania mikroretencyjne wzdłuż ul. Gajowickiej, ale w taki sposób, by nie kolidowały one z istniejącymi drzewami.
- Zaprojektowanie nasadzeń szpalerowych drzew, co najmniej po jednej stronie (np. projektując je co.kilka miejsc parkingowych tam, gdzie zaplanowano zatoki do parkowania - drzewa mogą być w wyspach pomiędzy kolejnymi miejscami postojowymi).
- Zaprojektowanie dodatkowych miejsc na zielen lub przynajmniej nawierzchnię rozszczelnioną by pomiędzy nimi mogła wsiąkać woda i mogła pojawić się spontaniczna zieleń np. między kolejnymi zjazdami z posesji (zielen).

### **3. Oszacowanie kosztów realizacji**

Wnoskujemy również o przedstawienie wyliczeń kosztu realizacji:

- wariantu przejściowego przedstawionego w obecnych konsultacjach,
- wariantu docelowego przedstawionego w obecnych konsultacjach po wykonaniu wariantu przejściowego,
- nowej koncepcji spełniającej proponowane w pkt 2. założenia.

Niniejszy wniosek motywujemy wynikami konsultacji tramwaju na Nowy Dwór, kiedy porównanie efektywności kosztowej propozycji urzędowych i naszej propozycji pokazało, że lepszym rozwiązaniem jest jednak budowa TAT zamiast metrobusa. Dodatkowo uważamy, że kierowanie do konsultacji społecznych koncepcji, bez oszacowania kosztów, utrudnia stronom społecznym odpowiedzialne zabranie głosu w konsultacjach.



	<p>Uprzejmie proszę o odpowiedź na niniejsze wnioski na adres poczty elektronicznej: kontakt@tumw.pl</p>
135	<p>- Odnosząc się do koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej oraz przedstawionej prezentacji uważam, że najlepszym rozwiązaniem dla ul. Gajowickiej, jest wykonanie od razu docelowego układu drogowego z torowiskiem tramwajowym. Rozbicie inwestycji na warianty, budzi poważne obawy, że do budowy torowiska nie dojdzie nigdy. (patrz ul. Buforowa). Natomiast jeśli do jego dobudowy, miałyby dojść po kilku latach od remontu jezdni, sumaryczne koszty takich dwóch inwestycji, będą wyższe, niż wykonania wszystkiego w jednym etapie.</p> <p>O ile pozostawienie wolnego pasa pod torowisko na odcinku Zaporoska - Hallera może wydawać się oszczędnością, to wykonanie nowej jezdni od Hallera do Raclawickiej bez torowiska z zamiarem jego dobudowania w niedalekiej przyszłości, można postrzegać jako niegospodarność.</p> <p>Jednak nawet na 1. odcinku (Zaporoska - Hallera) budowa etapu pośredniego, skutkuje koniecznością późniejszych licznych kosztownych przebudów. Co prawda zewnętrzne krawężniki pozostaną nienaruszone, ale konieczne będzie wykonanie przystanków wiedeńskich, zwężenie szerokich 4m pasów ruchu (po wykonaniu torowiska 3 m), rozbieranie krawężników przy tymczasowej rezerwie pod torowisko, ponowne - znacznie trudniejsze - roboty ziemne oraz budowlane przy dobudowaniu torowiska w tej rezerwie. Prace będą prowadzone przy odbywającym się po obu stronach ruchu samochodowym. Wszystkie te czynniki sprawią, że suma kosztów dwóch etapów, będzie wyższa niż jednorazowe wykonanie docelowego układu drogowego z torowiskiem.</p> <p>Dlatego uważam, że w pierwszym etapie, warto rozważyć wykonanie przynajmniej zabudowanej nawierzchni torowiska (bez trakcji i pozostałych drogowych urządzeń infrastruktury tramwajowej).</p> <p>- Czy na pewno nie jest możliwe zastosowanie klasycznych przystanków wyspowych zamiast projektowanych wiedeńskich? Szczególnie wskazane by to było przed kościołem Karola Boromeusza w miejscu planowanego węzła przesiadkowego. Sam węzeł to bardzo dobry pomysł! W tym miejscu, po zachodniej stronie jezdni, jest szeroka rezerwa terenowa umożliwiająca poszerzenie układu drogowego i wykonanie wysp przystankowych wspólnych dla autobusów i tramwajów. Pomiędzy przeciwległymi, peronami wyspowymi można wyznaczyć przejście dla pieszych, co ułatwi przesiadki.</p> <p>- Podobna sytuacja jest przy parku Langiewicza. Po zachodniej stronie od projektowanego krawężnika do drzew jest ok. 6m, po stronie wschodniej chodnik przed Sztabem Wojska ma 5,30 m. To wystarczająco dużo aby rozsunąć jezdnie i wykonać perony przystankowe pomiędzy ulicami Pretficza a Sztabową z dojazdami pieszymi od północy i południa.</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- Przy wyborze wg mnie gorszej opcji dzielenia inwestycji na etapy drogowy i tramwajowy, warto rozważyć, przeznaczenie 1 m szerokości bardzo szerokich w pierwszym etapie, pasów ruchu, na jednokierunkowe pasy ruchu rowerowego. Wykonane w jednej płaszczyźnie z jezdnią, wydzielone jedynie malowaną linią, aby w razie awarii możliwe było omijanie pojazdów blokujących jezdnie.</li><li>- Zastosowanie dwukierunkowej drogi rowerowej po zachodniej stronie ulicy uważam, za niewystarczające. Po stronie wschodniej powinien pojawić się przynajmniej jednokierunkowy pas ruchu (na północ) tak, jak ma to miejsce przy ul Powstańców Śląskich od Ronda do ul Swobodnej.</li><li>- W zaprojektowanych zatokach parkingowych wzdłuż jezdni, co 3 miejsca postojowe, powinny być przerwy na nasadzenie drzew.</li><li>- Słuszna jest rezygnacja z sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul Kruczą.</li><li>- Projekt powinien obejmować remont chodnika po wschodniej stronie ulicy na odcinku od Grochowej do Zaporoskiej i wykonanie przy nim dwukierunkowej ścieżki rowerowej. Miejsca wystarczy. Nie jest konieczne ingerowanie w zielen:</li></ul> <p><a href="https://goo.gl/maps/7zEs3v1ZQcZ7rJUy8">https://goo.gl/maps/7zEs3v1ZQcZ7rJUy8</a></p> <p><a href="https://goo.gl/maps/V4uk8JiTNTeKoJN47">https://goo.gl/maps/V4uk8JiTNTeKoJN47</a></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Na objętym koncepcją, fragmencie ul. Raławickiej (za projektowanym rondem) po stronie zachodniej powinna pojawić się kontynuacja dwukierunkowej ścieżki rowerowej i jej powiązanie z istniejącą ścieżką za ul Modlińską. Po stronie wschodniej - przynajmniej jednokierunkowy pas rowerowy w kierunku centrum (wyłaniający się z buspasa biegnącego wcześniej po Raławickiej. W obrębie nowego ronda również konieczna jest ścieżka rowerowa.</li></ul> <p>Z wyrazami uznania</p>
136	<p>Ad 1. W „wyobraźalnej przyszłości” nie powstanie linia tramwajowa na Gajowickiej. Jej zasadność ekonomiczna jest również dyskusyjna bo dokąd miałyby prowadzić, i jakie kierunki „spinać”? Dlatego postulujemy usprawnienie ruchu samochodowego poprzez wytyczenie odcinków dwujezdniowych w każdym kierunku z uwzględnieniem zmian na lewoskręty. Postulujemy zbliżenie ścieżki rowerowej do jezdni, a dla bezpieczeństwa użytkowników oddzielenie jej podłużnym progiem drogowym.</p> <p>Ad 2. W naszej opinii przystanek w parku jest zbędny, zaplanowano go za blisko przystanku na Hallera i tego przy kościele. Przy działającej sygnalizacji świetlnej będzie potęgował i tak już znaczne zatory.</p> <p>Ad 3. Konieczne dodatkowe nasadzenia izolacyjnej zieleni niskiej.</p>



	<p>Ad 4. Ulica Gajowicka ma wysoki współczynnik intensywności zabudowy a my mieszkańcy cierpimy na brak miejsc parkingowych. Koncepcja skrajnie redukuje ilość miejsc dla mieszkańców oraz nie wyznacza miejsc dla niepełnosprawnych. Projekt usuwa dużą część miejsc postojowych na rzecz ścieżki rowerowej, co zaowocuje niszczeniem zieleni. Proponuję zaprojektowanie parkowania obustronnego na 45 lub 60 stopni wzdłuż uliczki dojazdowej przy Gajowickiej 161 do 147/2. Można rozmierzyć układ miejsc aby powstałe trójkąty pozwalały zachować drzewa na pasie zieleni bez konieczności wycinki. Dodatkowo przy parkowaniu na 45 stopni uliczka może być węższa co pozwoli poszerzyć chodnik lub wytyczyć nieco węższą ścieżkę rowerową.</p>
137	<p>Zawężenie jezdni do jednego pasa ruchu na odcinku od ul. Kruczej do alei gen. J. Hallera spowoduje znaczne ograniczenie przepustowości jezdni w kierunku południowym. Zupełnie nie uwzględnia istniejącego od wielu lat braku przepustowości jezdni w tym kierunku i spowoduje znaczne wydłużenie korków i czasu oczekiwania na przejazd przez Hallera w kierunku Raławickiej. Prezentowana koncepcja w tym aspekcie jest zupełnie nie zrozumiała! Analizując obecny ruch samochodowy powinna przewidzieć dwa pasy ruchu w kier. Hallera bez blokującej wysepki przy Sztabowej.</p>
138	<p>Chciałbym zgłosić poniższe uwagi do projektowanej przebudowy ulicy Gajowickiej - dotyczą obszaru między ulicą Sztabową i Hallera a dotyczą miejsc parkingowych których w tym rejonie:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Proszę by trasę rowerową od adresu (Gajowicka 147 w stronę ulicy Hallera) prowadzić przy ulicy Gajowickiej i by jak najbliżej al. Hallera skręcała w uliczkę przy budynkach - pozwoli to na pozostawienie parkingu wzdłuż zieleni miejskiej.</li><li>2) Nie jest to oznaczone na mapie, ale proszę by parking wzdłuż ulicy Gajowickiej - przy numerach nieparzystych od 147 w stronę al. Hallera pozostawiono (na mapie nie został oznaczony kolorem jasno-niebieskim).</li><li>3) Proszę by miejsca postojowe przy Hotelu Wieniawa pozostawiono pod kątem 135 stopni a nie równoległe - obecnie zdarza się często, że goście hotelu zajmują miejsca parkingowe w których normalnie parkują mieszkańcy.</li></ol>
139	<p>Uważam za marnotrawstwo budowę koncepcji przejściowej bez tramwaju. Tory tramwajowe i perspektywa transportu szynowego jest jedną z najbardziej miastotwórczych, co widać choćby po ulicy Braniborskiej, gdzie wraz z rozpoczęciem budowy TAT gwałtownie przybywa inwestycji.</p> <p>Ponadto, perspektywa budowy ulicy z torowiskiem stwarza szansę na unijne dofinansowanie projektu (nawet jeżeli tramwaj tam zaraz po wybudowaniu nie będzie kursował).</p>



Dodatkowo, nie widzę sensu w finansowaniu budowy zieleni tymczasowej i zwiększaniu kosztów przez podwójny remont najpierw tymczasowy a później, ad acta docelowy. Zgodnie z polityką mobilności, Wrocław ma wspierać rozwój transportu szynowego, więc jest idealna okazja wykorzystać własne zapisy i zyskać wiarygodność w oczach mieszkańców.





## ZAŁĄCZNIK 3 - OPINIE SKATEGORYZOWANE

### Opinie dotyczące drogi dla rowerów i przejazdów rowerowych

#### Opinie dotyczące drogi dla rowerów

Lp.	Opinia
1	Dwukierunkowa droga dla rowerów po stronie zachodniej jest ok, pod warunkiem, że zachowa się możliwość jazdy na północ po wschodniej stronie, po jezdni, po jednokierunkowej ddr lub ciągu pieszo-rowerowym. (opinia nr 17)
2	Na odcinku od ulicy Hallera do ulicy Pretficza planowany jest wspólny ciąg pieszo-rowerowy. Tam gdzie pozwala na to szerokość chodnika (wynosząca czasami ponad 5m) dobrym rozwiązaniem byłoby wydzielenie drogi dla rowerów, a wspólny ciąg pieszo-rowerowy stosować tylko w miejscach, gdzie inne rozwiązanie nie jest możliwe. (opinia nr 1)
3	Drogi dla rowerów powinny powstać dookoła całego ronda Żołnierzy Wyklętych, żeby umożliwić wygodny wjazd na Gajowicką. (opinia nr 17)
4	Postuluję rezygnację ze ścieżki rowerowej po południowej stronie ul. Kruczej. Została ona zaplanowana kosztem radykalnego zwężenia chodnika, który po tej stronie ulicy jest znacznie bardziej uczęszczany niż po przeciwnej. Lepszym rozwiązaniem jest ciąg pieszo-rowerowy. (opinia nr 7)
5	Pewnym problemem jest brak wydzielonej drogi dla rowerów po obu stronach ul. Gajowickiej. (opinia nr 13)
6	Ścieżki rowerowe powinny być jednokierunkowe po obu stronach ulicy na połowę szerokości chodników. (opinia nr 18)
7	W ciągach pieszo-rowerowych jak najwięcej jednolitej powierzchni, jak najbardziej płaskiej. (opinia nr 21)
8	Cieszy mnie również poprowadzenie szerokiej, bezpiecznej, oddzielonej zielenią drogi rowerowej.



	(opinia nr 23)
9	Rozmieszczenie drogi dla rowerów jest odpowiednie. (opinie nr 29, 43, 59)
10	Sprzeciw dla budowy drogi dla rowerów. (opinia nr 33)
11	Jedna uwaga co do ścieżek rowerowych - w jakimkolwiek wariantcie niech będą one asfaltowe! (opinia nr 34)
12	Nie podoba mi się wrocławski styl układania ścieżek rowerowych - są zaplecione jak warkocz pierwszoklasistki, co kilkadziesiąt metrów przecinają się z „równoległym” chodnikiem, niepotrzebnie. Wysokie krawężniki, niedopasowany poziom przejścia przez drogi dojazdowe, itd. Po wybudowaniu ścieżki rowerowej i tak jest ona co jakiś odcinek poprzecinana zbyt wysokimi krawężnikami. (opinia nr 36)
13	Umieszczenie ścieżki rowerowej jest nie do końca trafne. (opinia nr 38)
14	Ilość, szerokość dróg dla rowerów powinna zostać zmniejszona na rzecz poszerzenia ulic. Osiedla na trasie planowanego remontu są zamieszkiwane w większości przez osoby starsze, które korzystają niemal wyłącznie z komunikacji miejskiej i własnych samochodów, rower nie jest dla nich priorytetem. Co więcej pędzący nimi nierozważni rowerzyści stanowią zagrożenie dla pieszych. (opinia nr 42)
15	Należy doprojektować przejazd rowerowy po północnej stronie skrzyżowania z ulicą Kruczą. (opinia nr 52)
16	Szerokość drogi rowerowej znacząco przerasta zapotrzebowanie. Stworzenie z jednej strony ulicy ciągu pieszo-rowerowego byłoby wystarczające. (opinie nr 53, 54)
17	Ruch rowerowy to praktycznie tylko dzieci do szkoły, dlatego ciąg pieszo-rowerowy w moim odczuciu będzie wystarczający. (opinie nr 55, 56)
18	Pas rowerowy nie powinien być szerszy od chodnika. (opinia nr 57)
19	Należy usunąć DDR na ul. Kruczej - tam znajduje się zabytkowy słup informacyjny (chwilowo zdemontowany na czas budowy przyłącza kanalizacyjnego, ale deweloper ma go przywrócić). (opinia nr 57)



20	Ruchu rowerowego tu praktycznie nie ma. Ciąg pieszo-rowerowy wystarczy aż nadto. (opinie nr 60, 80)
21	Lokalizacja drogi rowerowej po zachodniej stronie, gdzie obecnie jest tylko wąski chodnik, musiałaby być przeprowadzona kosztem jezdni. Po wschodniej stronie jest obecnie szeroki chodnik i tu można spokojnie przygotować komfortową drogę rowerową. (opinia nr 61)
22	Niepotrzebnie przy jednostce wojskowej magazyny rowerzystów dano przy murze a pieszych spacerowiczów przy jezdni - powinno być odwrotnie. (opinia nr 65)
23	Bez sensu tworzyć strefy pieszo-rowerowe. Jak jest ścieżka rowerowa to tylko źródło potrażeń. (opinia nr 65)
24	Czy droga rowerowa poprowadzona na południe po ul. Kruczej od ul. Gajowickiej będzie dwukierunkowa? Jak ma wyglądać wjazd na tę drogę, jeśli jedzie się rowerem Kruczą od Sky Towera? (opinia nr 76)
25	Ścieżki rowerowe po jednej stronie ulicy i WĄSKIE a nie szerokie kosztem jezdni dla samochodów. (opinia nr 80)

26	Droga dla rowerów - albo sezonowa albo w postaci ciągu pieszo rowerowego. (opinia nr 81)
27	Należy skorygować przebieg drogi dla rowerów na skrzyżowaniu z aleją Hallera, tak aby nie tworzyć jej odgięcia i zapewnić przejazd w linii prostej przez skrzyżowanie. (opinia nr 90)
28	Należy rozważyć wyznaczenie drogi dla rowerów po wschodniej stronie ulicy Gajowickiej. Szczególnie na północ od ulicy Grochowej chodnik i pas zieleni są szerokie i istnieje możliwość wydzielenia osobno chodnika i drogi dla rowerów. W przypadku braku odpowiedniej szerokości np. na odcinku bliżej alei Hallera należy rozważyć wyznaczenie jednokierunkowej drogi dla rowerów w stronę centrum. (opinia nr 90)
29	Planowana szerokość 3m po północnej stronie wystarcza dla drogi dwukierunkowej. Proszę zauważyć, że po południowej stronie ciąg pieszo-rowerowy (dwukierunkowy) ma niewiele większą szerokość 3,65m, jak również, że na znacznie węższych jednokierunkowych drogach rowerowych



	wzdłuż Armii Krajowej ruch odbywa się faktycznie w dwóch kierunkach i jakoś rowerzyści się mijają. Ponadto droga północna na odcinku między Sztabową a Hallera jest planowana jako dwukierunkowa a zmiany liczby kierunków jednej drogi są moim zdaniem niewskazane. Jeśli droga ta ma być jednokierunkowa, zapewne można ją zwęzić, zwłaszcza gdyby pozwoliło to oszczędzić nieco drzew. (opinia nr 94)
30	Bardzo popieram pomysł ścieżek rowerowych na Gajowickiej! (opinia nr 95)
31	Moim zdaniem wystarczające będzie umieszczenie ścieżki rowerowej dwukierunkowej po wschodniej stronie ulicy Gajowickiej. (opinia nr 99)
32	Ścieżkę rowerową na odcinku Sztabowa-Hallera można poprowadzić w pasie zieleni ciągnącym się wzdłuż ulicy Gajowickiej pomiędzy chodnikiem a szpalerem drzew. Pas zieleni stanowi nieużytek, który dzięki temu zostanie zagospodarowany. (opinia nr 99)
33	Można rozważyć budowę ścieżek jednokierunkowych. Zmniejszenie szerokości ułatwi wygospodarowanie przestrzeni na ścieżkę po obydwóch stronach ulicy. (opinia nr 99)

34	<p>Koncepcja rozmieszczenia chodników i dróg rowerowych jest kolizyjna. Ścieżka rowerowa wielokrotnie przecina chodnik. W niektórych miejscach pozostawiono malusieńki fragment chodnika przy przejściu dla pieszych.</p> <p>Na koncepcję ciągu pieszo-rowerowego po zachodniej stronie ulicy należy spuścić zastonę milczenia.</p> <p>Nie rozumiem z czego wynika wyższość takiej koncepcji nad wyznaczeniem drogi rowerowej będącej fragmentem ulicy. Po obu stronach drogi powinny zostać wyznaczone ścieżki rowerowe, oddzielone od drogi czymś na kształt progu zwalniającego, uniemożliwiającego rowerzyście nagłe wjechanie pod koła samochodu. (opinia nr 101)</p>
35	Ścieżka rowerowa na odcinku od parku Langiewicza do Hallera powinna być poprowadzona po stronie Hotelu Wieniawa (ponieważ jest tam szeroki chodnik), a nie przez boczną jezdnię ul. Gajowickiej kosztem miejsc parkingowych obecnych na jezdni tak, jak to jest ujęte w koncepcji. Na bocznej jezdni parkują mieszkańcy kamienicy, bo pobliskie podwórko jest zawsze zabite autami. (opinia nr 104)
36	Ścieżka rowerowa powinna być po obu stronach ul. Gajowickiej.



	(Opinia nr 112)
37	Umożliwienie legalnego poruszania się rowerem po obu stronach drogi. (Opinia nr 113)
38	Ścieżki rowerowe powinny biec po obu stronach jezdni. (Opinia nr 132)
39	Zaprojektowanie przynajmniej jednokierunkowej drogi dla rowerów w ciągu całej ulicy Gajowickiej po obu stronach drogi, w tym na rondzie Raclawicka/Gajowicka. (Opinia nr 134)
40	Ścieżka rowerowa po jednej stronie ulicy powoduje, że rowerzysta mieszkający po stronie bez ścieżki nielegalnie porusza się po chodniku lub jest szykanowany przez kierowców, którzy nie rozumieją, że rowerzysta do tej ścieżki po drugiej stronie ulicy musi się dostać jadąc po jezdni. Faworyzowanie jednej strony zawsze powoduje konflikt. (Opinia nr 128)
41	Zastosowanie dwukierunkowej drogi rowerowej po zachodniej stronie ulicy uważam, za niewystarczające. Po stronie wschodniej powinien pojawić się przynajmniej jednokierunkowy pas ruchu (na północ) tak, jak ma to miejsce przy ul Powstańców Śląskich od Ronda do ul Swobodnej. (Opinia nr 135)
42	Przy wyborze wg mnie gorszej opcji dzielenia inwestycji na etapy drogowy i tramwajowy, warto rozważyć, przeznaczenie 1 m szerokości bardzo szerokich w pierwszym etapie, pasów ruchu, na jednokierunkowe pasy ruchu rowerowego. Wykonane w jednej płaszczyźnie z jezdnią, wydzielone jedynie malowaną linią, aby w razie awarii możliwe było omijanie pojazdów blokujących jezdnie. (Opinia nr 135 )
43	Postulujemy zbliżenie ścieżki rowerowej do jezdni, a dla bezpieczeństwa użytkowników oddzielenie jej podłużnym progiem drogowym. (Opinia nr 136)



44	<p>Proszę o rozpatrzenie innego rozwiązania DDR na odcinku Sztabowa-Hallera. Docelowa koncepcja przewiduje zbliżenie się do drzew na odległość ok. 0,5m. Tak, wiem, że istnieją metody, dzięki którym można zminimalizować oddziaływania korytowania na system korzeniowy, ale to rozwiązania stosowane w ostateczności. Nie oszukujmy się, jakie by nie były, zawsze będą miały negatywny wpływ na zdrowotność drzew (najmniej inwazyjna ścieżka nadwieszana w tym miejscu nie zda egzaminu). Przypomnę, że 90% korzeni drzew znajduje się w warstwie do 60cm. Projektowany ciąg rowerowy o szerokości 3,0m spowoduje konieczność obniżenia krawężnika i wyrównania wyniesionego poziomu terenu zieleni łącznie o ok. 20-30 cm, a to w połączeniu z obrzeżami i podbudową już wystarczająco skomplikuje sprawę. Wodoprzepuszczalne nawierzchnie, odłanianie korzeni sprężonym powietrzem itp. niewiele tu dadzą. Po prostu trzeba dążyć do pozostawienia istniejącego skweru w stanie nienaruszonym. Rozwiązanie jest bardzo proste. Droga, na której obecnie stoją auta, ma szerokość ok. 5,5m. Po likwidacji miejsc parkingowych w jej śladzie można bez problemu wytyczyć kontrpas o szerokości 1,5m (kierunek centrum) i zostanie jeszcze jednokierunkowa czterometrowa droga, po której komfortowo będą mogli poruszać się rowerzyści wraz z kierowcami (kierunek Raławicka). Pełniłaby też funkcję drogi ppoż.</p> <p>P. Konecki opowiedział na mój zarzut, że to nie jest ten moment, żeby pochyłać się teraz nad każdym drzewem (1.18.00 nagrania). Cóż, uważam, że to właśnie jest ten etap, kiedy można i nawet należy znaleźć kompromis, żeby, gdzie tylko się da, nie brnąć w szkodliwe dla drzew rozwiązania.</p> <p>(Opinia nr 129)</p>
45	<p>Rowery tak (Opinia nr 109)</p>

46	<p>Lokalizacja ścieżek rowerowych - TAK (Opinia nr 126)</p>
47	<p>Czy ścieżki rowerowe mogą być węższe niż 3 m? (Opinia nr 126)</p>
48	<p>Trasa rowerowa - coś dziwnie kręta, ale może być - utrzymałbym tylko jednakową szerokość, a przy odnodze przy Hallera można wprowadzić takie samo rozwiązanie jak przy Hallera/Odkrywców. (Opinia nr 121)</p>



49	Ciąg pieszo-jezdny po południowej stronie Gajowickiej jest niepotrzebny. Szeroka, wydzielona ścieżka rowerowa na północy wystarczy na swobodne przemieszczanie się rowerzystów wzdłuż ulicy i zniweluje kolizje pomiędzy rowerzystami a pieszymi, np. na wysokości kościoła. (Opinia nr 127)
----	---

50	Droga dla rowerów jest tu zbędna. Ciąg pieszo rowerowy byłby nadmiarem. (Opinia nr 110)
----	--

### Droga dla rowerów w okolicy ronda z ul. Raclawicką

Lp.	Opinia
1	Wątpliwość budzi zakończenie drogi rowerowej przed skrzyżowaniem z ulicą Raclawicką. Na ulicy Raclawickiej w połowie drogi między skrzyżowaniem z ul. Gajowicką a wiaduktem kolejowym zaczyna się ścieżka rowerowa. Uważam że dobrym pomysłem byłoby połączenie planowanej ścieżki z istniejącą już na ulicy Raclawickiej lub przynajmniej umożliwienie tego w kolejnych remontach ulicy Raclawickiej. (opinia nr 5)
2	Przy rondzie z ulicą Raclawicką, droga rowerowa zanika, a ulica ma ponad 7m szerokości. W tym miejscu można wprowadzić pas rowerowy. Ten krótki odcinek pasa rowerowego mógłby prowadzić aż do przejścia dla pieszych na ulicy Gajowickiej, aby ułatwić rowerzystom włączenie się do ruchu. Szczególnie w kierunku ulicy Raclawickiej. (opinia nr 1)
3	W okolicach ronda z ulicą Raclawicką, projekt nie przewiduje możliwości wjechania na drogę rowerową w kierunku północnym, niezależnie od ulicy, z której rowerzysta próbuje to zrobić. Jednym z rozwiązań może być rezygnacja z dwukierunkowej drogi rowerowej na odcinku od ronda do ulicy Hallera i zastąpienie jej dwoma jednokierunkowymi pasami rowerowymi po obu stronach ulicy Gajowickiej. (opinia nr 3)
4	Rondo na styku ulic Gajowickiej i Raclawickiej powinno mieć ścieżkę rowerową po zewnętrznej stronie ronda. W takim wypadku rowerzysta bez problemu mógłby zjechać na dowolną ulicę. (opinie nr 4, 20, 46)



5	Brak infrastruktury rowerowej od ronda na skrzyżowaniu Gajowicka/Ractawicka jest największym mankamentem koncepcji. Spowoduje to utrwalenie wyrwy w infrastrukturze rowerowej od tego miejsca do skrzyżowania Ractawicka/Modlińska. Dookoła ronda należy wydzielić jednokierunkową drogę dla rowerów obsługującą każdy zjazd z tegoż, a wzdłuż ul. Ractawickiej jednostronną dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie północnej, w zaproponowanym pasie zieleni. (opinia nr 13)
6	Nie zaproponowano połączenia drogi dla rowerów na ulicy Gajowickiej z istniejącą drogą na ulicy Ractawickiej, mimo że szerokość tej drugiej na to pozwala. To kardynalny błąd. Po uzupełnieniu tej luki uzyskamy piękne połączenie Gajowic z Oporowem. (opinia nr 17)
7	Droga dla rowerów relacji Gajowicka <-> Ractawicka powinna zachować ciągłość przy rondzie, a pozostałe relacje powinny być obsługiwane poprzez piąty wlot do ronda. Jeżeli chcemy by również w tym ciągu rowerzyści jechali na zasadach ogólnych, to na obu tych ulicach powinny być obustronne pasy rowerowe zamiast dróg dla rowerów. (opinia nr 17)
8	Należy przedłużyć dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie zachodniej północną stroną ulicy Ractawickiej do skrzyżowania z ulicą Modlińską. (opinia nr 52)
9	Co się dzieje z drogą rowerową przy rondzie Gajowicka/Ractawicka? Dlaczego się urywa? (opinia nr 76)
10	Ścieżka rowerowa to dobry pomysł, jeżdżenie rowerem aktualnie po tej ulicy jest koszmarem. (opinia nr 87)
11	Należy zrezygnować z prowadzenia ruchu rowerowego w ruchu ogólnym w rejonie ronda przy skrzyżowaniu z ulicami Orlą i Ractawicką. Zamiast tego należy przedłużyć dwukierunkową drogę dla rowerów po stronie zachodniej, północną stroną ulicy Ractawickiej aż do skrzyżowania z ulicą Modlińską, gdzie kończy się istniejąca dwukierunkowa droga dla rowerów. Ponadto należy zapewnić możliwość wjazdu rowerem na zaprojektowaną dwukierunkową drogę dla rowerów z ulicy Orlej i Ractawickiej, tak aby rowerzysta nie był zmuszony do schodzenia z roweru i przeprowadzania go przez chodnik lub przejście dla pieszych. (opinia nr 90)
12	Połączenie drogi rowerowej kończącej się na rondzie Ractawicka/Gajowicka z istniejącą siecią infrastruktury rowerowej na ul. Ractawickiej oraz ul. Powstańców





	Śląskich poprzez zaprojektowanie brakujących fragmentów trasy rowerowej na ul. Modlińskiej i Orlej. (Opinia nr 134)
13	Na objętym koncepcją, fragmencie ul. Raławickiej (za projektowanym rondem) po stronie zachodniej powinna pojawić się kontynuacja dwukierunkowej ścieżki rowerowej i jej powiązanie z istniejącą ścieżką za ul. Modlińską. Po stronie wschodniej - przynajmniej jednokierunkowy pas rowerowy w kierunku centrum (wyłaniający się z buspasa biegnącego wcześniej po Raławickiej). W obrębie nowego ronda również konieczna jest ścieżka rowerowa. (Opinia nr 135)

## Przejazdy rowerowe

Lp.	Opinia
1	Przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe przez Hallera są nieakceptowane odsunięte od skrzyżowania. Po tym przysuniętym przejeździe będą masowo chodzić piesi. (opinia nr 17)
2	Przejazd rowerowy przez al. Hallera: dlaczego jest takie odgięcie? Czy nie może być wzdłuż jezdni - bliżej środka skrzyżowania? Czy rowery nie mogą jechać równocześnie z autami - podobnie jak w wielu miejscach na ul. Powstańców? Jest to o tyle dziwne, że na przesunięcie ddr bliżej pasów dla aut jest tam miejsce. Nie ma drzew. (opinia nr 2)
3	Lokalizacja przejazdów rowerowych jest odpowiednia. (opinie nr 13, 29, 42, 53, 54, 79)
4	Należy zwrócić uwagę, aby po przebudowie program sygnalizacji świetlnej nie dyskryminował rowerzystów uniemożliwiając przejazd przez jezdnię na raz. (opinia nr 52)
5	Potrzebna jest wyniesiona jezdni na poziomie chodników szczególnie na skrzyżowaniach z drogami rowerowymi. Kierowcy bardzo szybko tam jeżdżą i nie ma żadnych elementów zwalniających ich prędkość. (opinia nr 77)
6	Na skrzyżowaniu z ulicą Kruczą należy doprojektować brakujący przejazd rowerowy po północnej stronie i połączyć go z drogą dla rowerów po stronie zachodniej.



	(opinia nr 90)
7	Rozumiem, że przejazdy przez ulicę Hallera obok przejść dla pieszych mają służyć bezpieczeństwu. Ale przy obecnej polityce cykli świetlnych de facto jest to szykanowanie rowerzystów (na równi z pieszymi), bo ich zielone cykle są znacznie krótsze niż te dla samochodów, dodatkowo nie umożliwiają skrętów na raz, etc. (opinia nr 94)
8	Zaprojektowanie przejazdów dla rowerzystów przy każdym przejściu dla pieszych na ul. Gajowickiej. (Opinia nr 134)

## Opinie dotyczące miejsc postojowych

### Opinie opowiadające się za zwiększeniem liczby miejsc postojowych

Lp.	Opinia
1	Mam wątpliwości co do ilości zaplanowanych miejsc parkingowych dla lokatorów bloku Gajowicka 147 -161. Miejsca parkingowe są tam konieczne ze względu na już wprowadzony zakaz parkowania na podwórku. Bardzo prosimy o uwzględnienie nie mniejszej liczby miejsc parkingowych niż jest to możliwe w tej chwili. (Opinia nr 26)
2	Jestem mieszkanką ulicy Gajowickiej, budynek na przeciwko Hotelu Wieniawa. Przede wszystkim proszę pamiętać o pozostawieniu miejsc parkingowych w takiej samej ilości jak dotychczas. Już teraz jest problem z parkowaniem. Parkują tu pracownicy ZUS-u, sztabu wojskowego, itp. (Opinia nr 38)
3	Po konsultacji z mieszkańcami odnośnie miejsc parkingowych dla mieszkańców Gajowickiej bloku 147 - 161 od strony ulicy jest bardzo duże zapotrzebowanie. W chwili obecnej po tej stronie ulicy jest zaparkowanych 70 samochodów, natomiast po przeciwnej mieści się 20. Pomimo to nie jest to wystarczająca ilość miejsc. W związku z tym jako mieszkańcy prosimy o przeznaczenie miejsc parkingowych odpowiadających naszym potrzebom. (Opinia nr 41)
4	Ilość wyznaczonych miejsc parkingowych jest zbyt mała. (Opinia nr 42)



5	<p>Od Ronda Żołnierzy Wyklętych nie ma zaprojektowanych miejsc parkingowych, a w tej okolicy brakuje parkingów. Warto byłoby przemyśleć dodanie pasa do parkowania równoległego w tej okolicy. (Opinia nr 43)</p>
6	<p>Moja uwaga dotyczy części ul. Gajowickiej pomiędzy ul. Pretficza, a ul. Kruczą. Chciałbym się dowiedzieć, czy projektant wziął pod uwagę liczbę mieszkańców okolicy oraz wynikającą z tego faktu średnią liczbę aut przypadających na osobę, podczas projektowania miejsc parkingowych dla potrzeb lokalnych? Załączone plany przewidują redukcję miejsc parkingowych tylko do strony (jak mniemam wschodniej?). Obecnie można zauważyć, że lokalni mieszkańcy korzystają z obu stron jezdni do parkowania. Dodatkowo patrząc na całość przebudowy ul. Gajowickiej proponują Państwo znaczną redukcję miejsc postojowych na całej długości modernizowanej ul. Gajowickiej. Znaczne ograniczenie miejsc postojowych jeszcze bardziej utrudni życie lokalnym mieszkańcom. Ograniczenie miejsc postojowych spowoduje niepotrzebny chaos. Ludzie będą zmuszeni parkować gdzie popadnie. W dalekiej perspektywie, modernizacja ul. Gajowickiej bez miejsc parkingowych spowoduje niezadowolenie społeczne. Nie tylko mieszkańcy korzystają z miejsc postojowych/parkingowych. W ciągu ul. Gajowickiej pomiędzy ul. Pretficza i ul. Kruczą znajduje się przedszkole, przychodnia, sklepy, a także inne usługi jak chociażby hotel mieszczący się w pobliżu. Musicie Państwo liczyć się z tym, że miejsca parkingowe mogą być czasowo zajęte przez interesantów, co wpłynie na niższe zadowolenie lokalnych mieszkańców - przez brak możliwości zaparkowania auta. (Opinia nr 50)</p>
7	<p>Wyznaczonych miejsc parkingowych w obu planach praktycznie nie ma, a są one niezbędne mieszkańcom. Powinny zostać miejsca parkingowe w ilości podobnej lub większej niż obecnie oraz powinny powstać zatoki parkingowe aby uporządkować parkowanie na chodniku. (Opinie nr 53, 54)</p>
8	<p>W koncepcjach jest mocny niedobór miejsc postojowych. (Opinie nr 55, 56, 60, 64)</p>
9	<p>Likwidacja miejsc parkingowych na ul. Gajowickiej stanowi olbrzymie zagrożenie paraliżu parkingowego okolicznych uliczek, degradacji przestrzeni wspólnych (zieleńców, podwórek, boisk, placów zabaw itd.). W szczególności dotyczy to odcinków, dla których projektanci nie wykonali analizy alternatyw dla likwidowanej przestrzeni postojowej (zwłaszcza tych, gdzie nie ma możliwości parkowania na podwórzu): zachodnia pierzeja na odcinku od ul. Kruczej do Pretficza czy droga serwisowa od ul. Sztabowej do Hallera. Warto rozważyć kolejne miejsca, gdzie możliwe byłoby stworzenie zatok postojowych:</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>- niezadrzewione fragmenty terenów zielonych po wschodniej stronie na odcinku od ul. Grochowej do Zaporoskiej;</li><li>- fragment ulicy Grochowej od ul. Kruczej Gajowickiej;</li><li>- przesunięcie chodnika wgłąb trawnika przy północnej pierzei ul. Żelaznej (odcinek w stronę pl. Hirszfelda).</li></ul> <p>Dodatkowo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- stworzenie strefy ruchu z wyznaczonymi miejscami na placu (bardzo szeroki chodnik) u zbiegu z ulicą Grochową (północno-wschodni narożnik) - kiedyś tu parkowano, w dodatku w sposób niezwykle uporządkowany i niekolizyjny z ruchem pieszym. To teren o powierzchni około 360m<sup>2</sup> i szerokości chodnika niemal 17m.</li><li>- zachowanie parkowania pod kościołem (na przystosowanym do postoju pasie z kostki brukowej);</li><li>- rezygnacja z chodnika po zachodniej stronie do połowy odcinka od ul. Kruczej w stronę ul. Pretficza. Tam ruch pieszony odbywa się albo po drugiej stronie ulicy, albo chodnikiem bliżej bloków (odsuniętym od ulicy i odgrodzonym od niej zielonymi przedogródkami). Przy przewężeniu przeskalowanej DDR z 3m do 2,5m spokojnie zmieści się tam zatoka postojowa. (Opinia nr 57)</li></ul>
10	<p>Na planie, koło budynków instytutu PAN (w okolicach kościoła) zaznaczony jest plac, jako istniejący parking. Teren ten został sprzedany i nie jest to miejsce parkingowe już od około 3 lat. W okolicy ulic Grochowej, Żelaznej i Kruczej jest potworny deficyt miejsc parkingowych, i przebudowa oraz wariant ze zmianą tras autobusowych jeszcze spowoduje zmniejszenie ilości miejsc. Warto pomyśleć nad przygotowaniem dodatkowych miejsc parkingowych w tym rejonie. (Opinia nr 61)</p>
11	<p>Z moich doświadczeń wynika, że każda modernizacja to około 1/3 miejsc parkingowych mniej. Żeby mieszkańcom żyło się trudniej. (Opinia nr 68)</p>
12	<p>Miejsca parkingowe w okolicy Gajowickiej są likwidowane. Powstanie centrum przesiadkowego zlikwiduje wszystkie miejsca parkingowe przed kościołem, gdzie mają być przystanki, co w to miejsce? Jeżeli mamy się przesiąść do komunikacji miejskiej, to musimy mieć bezpieczne miejsca parkingowe, gdzie będziemy mogli zostawić swoje samochody, w tej chwili w okolicy Gajowickiej, Kruczej, miejsc parkingowych jest duży deficyt. (Opinia nr 69)</p>
13	<p>Nie akceptuję przebiegu ścieżki rowerowej na odcinku od numeru 147 do 161, w wyniku którego zlikwidowana zostanie możliwość parkowania samochodów wzdłuż jezdni równoległej do głównej ulicy Gajowickiej. (Opinia nr 75)</p>



14	<p>Ktoś kto wyznaczał miejsca postojowe nie zna zapotrzebowania na miejsca w tym miejscu. Wyznaczonych miejsc jest zbyt mało. (Opinia nr 79)</p>
15	<p>Liczba miejsc parkingowych powinna być utrzymana na podobnym poziomie. (Opinia nr 81)</p>
16	<p>Jadę autem do Gajowickiej i tam zostawiam auto jadąc komunikacją, więc byłabym wdzięczna za przewidzenie miejsc parkingowych - aktualna ilość miejsc wzdłuż ulicy Gajowickiej wydaje się odpowiednia (od skrzyżowania z Hallera po hotel na Sztabowej). (Opinia nr 87)</p>
17	<p>Należy pozostawić w niezmienionym stanie „odnogę” ul. Gajowickiej, która rozpoczyna się na wysokości numeru 147A (naprzeciwko hotelu Wieniawa) i kończy się przy ul. Hallera. Według projektu na tym fragmencie zaplanowano ścieżkę rowerową o szerokości trzech metrów. Poprowadzenie ścieżki w tym miejscu wywoła konieczność likwidacji miejsc parkingowych, z których korzystają mieszkańcy i zwięzi drogę dojazdową na podwórko, z której korzystają m.in. śmieciarki.</p> <p>Przy ul. Gajowickiej 145-161 znajduje się 10 bram. W każdej bramie jest od 15 do 20 mieszkań. Nawet przy minimalnym założeniu, że połowa mieszkańców ma jeden samochód, to w sumie jest ich przynajmniej 50. Obecnie auta są parkowane na chodniku oraz we wspomnianej „odnodze” oraz na podwórku, które znajduje się w katastrofalnym stanie. Zieleń jest rozjeżdżona przez auta, które obecnie ledwo mieszczą się na podwórku.</p> <p>Utrzymanie możliwości parkowania na jezdni jest konieczne, gdyż w przeciwnym razie mieszkańcy nie będą mieli gdzie pozostawić samochodów, które nie wyparują wskutek likwidacji wspomnianych miejsc lecz będą zastawiać ścieżkę rowerową albo niszczyć zieleń. (Opinia nr 99)</p>
18	<p>Uwaga odnośnie planowanej likwidacji miejsc parkingowych dotyczy całej koncepcji przebudowy, ponieważ uwzględniono w niej kilkanaście miejsc parkingowych po parzystej stronie ulicy na odcinku od Hotelu Wieniawa do al. Hallera oraz od ul. Pretficza do ul. Kruczej. Tymczasem w blokach po obu stronach ulicy mieszka min. kilkaset osób, których pojazdy - jak już wspomniano - nie rozptyną się w powietrzu. Dlatego postuluję utrzymanie miejsc parkingowych także po zachodniej stronie ul. Gajowickiej na odcinku Krucza-Pretficza, przy kościele, do którego wiele osób - zwłaszcza starszych - przyjeżdża autami oraz na zachodnim odcinku ulicy Gajowickiej od Grochowej do Żelaznej, gdzie obecnie znajduje się pusty plac, który można wykorzystać na cel postoju pojazdów.</p> <p>Reasumując, likwidacja miejsc parkingowych doprowadzi do degradacji obszarów zielonych oraz podwórek, gdzie pojazdy ostatecznie będą musiały znaleźć swoje miejsce. (Opinia nr 99)</p>



19	Czy odpowiedniość ma oznaczać brak miejsc parkingowych dla mieszkańców Gajowickiej 156-160? (Opinia nr 100)
20	Część miejsc parkingowych zostanie zlikwidowana, kosztem budowy ścieżki rowerowej. Gdzie w tej sytuacji przewidujecie Państwo miejsca dla samochodów, które parkują tam teraz? Ludzie z dnia na dzień nie sprzedadzą samochodów, a do przedpokoju ich nie zabiorą. (Opinia nr 101)
21	Nie mogę zlokalizować żadnych miejsc parkingowych, co świadczy o tym, że jest ich zdecydowanie za mało, albo nie ma ich wcale. (Opinia nr 105)
22	Stworzenie większej ilości miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Gajowickiej. (Opinia nr 108)
23	Występuje znaczny niedobór miejsc parkingowych. (Opinia nr 110)
24	Liczba miejsc parkingowych przy przebudowie nie powinna zostać zmniejszona ze względu na problemy z parkowaniem, które występują już obecnie. (Opinia nr 124)
25	W związku z likwidacją miejsc parkingowych na chodniku między ul. Sokolą, a skrzyżowaniem z Ractawicką (na rzecz chodnika i ścieżki rowerowej), wnioskuję o uwzględnienie w koncepcji dodatkowego wjazdu na teren posesji Gajowicka 193A, który pozwoliłby uzyskać miejsca parkingowe obok południowej ściany budynku, podobnie jak to funkcjonuje w sąsiednich posesjach. (Opinia nr 130)
26	Projekt koncepcyjny zakłada likwidację części miejsc parkingowych wzdłuż Gajowickiej od numeru 145 do 161 (zatoczka od Sztabowej do skrzyżowania z Hallera, gdzie parkują tylko mieszkańcy i parkują po obu stronach tej uliczki). Mieszkańcom koncepcja nie oferuje żadnej alternatywy. Proszę zaproponować parkingi w kwartałach lub uwzględnić ilość potrzebnych miejsc dla mieszkańców osiedli. (Opinia nr 131)



27	<p>Ulica Gajowicka ma wysoki współczynnik intensywności zabudowy a my mieszkańcy cierpimy na brak miejsc parkingowych. Koncepcja skrajnie redukuje ilość miejsc dla mieszkańców oraz nie wyznacza miejsc dla niepełnosprawnych. Projekt usuwa dużą część miejsc postojowych na rzecz ścieżki rowerowej, co zaowocuje niszczeniem zieleni. Proponuję zaprojektowanie parkowania obustronnego na 45 lub 60 stopni wzdłuż uliczki dojazdowej przy Gajowickiej 161 do 147/2. Można rozmierzyć układ miejsc aby powstałe trójkąty pozwalały zachować drzewa na pasie zieleni bez konieczności wycinki. Dodatkowo przy parkowaniu na 45 stopni uliczka może być węższa co pozwoli poszerzyć chodnik lub wytyczyć nieco węższą ścieżkę rowerową.</p> <p>(Opinia nr 136)</p>
----	--

## Inne opinie

Lp.	Opinia
1	Bez zastrzeżeń. / Wyznaczone miejsca są odpowiednie. (Opinia nr 5, 13, 59)
2	Parkingi to bym dał prędzej na przyboczne ulice. (Opinia nr 18)
3	Czy kostka betonowa jest najlepszym materiałem na wykonanie miejsc parkingowych? Może warto zastosować asfalt? A może odzyskaną kostkę granitową, która obecnie znajduje się na Gajowickiej? (Opinia nr 23)
4	Dobrze byłoby gdyby miejsca parkingowe były też szersze. (Opinia nr 42)
5	Nie mam zdania, gdyż nie mam samochodu. Ale kierowcy jakby mogli, parkowaliby pod samym wejściem do swoich bloków czy kamienic. (Opinia nr 62)
6	Brak postoju 5 minut przed szkołą [Jantarowa]. (Opinia nr 65)
7	Pod blokami na Gajowickiej blisko Hallera, gdzie aktualnie znajduje się parking i wewnętrzna droga proponuję wytyczyć ślad rowerowy przez parking, jak to miejsce na Mickiewicza czy Pułaskiego. Mieszkańcy zachowają miejsca parkingowe. (Opinia nr 76)



8	<p>Osobiście jestem za ograniczeniem ruchu samochodowego, w tym liczby dostępnych miejsc parkingowych. Jednak ze względu na liczne obawy właścicieli chciałbym zwrócić uwagę na rozwiązanie, które zdaje się jest stosowane w Berlinie, mianowicie miejsca parkingowe na środku ulicy, pomiędzy pasami ruchu przeciwnym kierunkiem. W wariantach przejściowych oznaczałoby to oczywiście brak zieleni na środku ulicy. W przypadku zastosowania tego rozwiązania, myślę, że wskazane byłoby wyraźne informowanie, że docelowo miejsca te znikną oraz - w ramach delikatnego „public shaming” - że powstały kosztem planowanego pasa zieleni.</p> <p>(Opinia nr 94)</p>
9	<p>Moje obawy pojawiają się również w kwestii parkingów dla mieszkańców i aut dostawczych do sklepów. Trzeba przeanalizować tę kwestię dobrze, żeby auta nie stawały na ścieżkach rowerowych czy pieszych - jako piękny przykład gdzie jest taki problem może posłużyć ulica Przyjaźni we Wrocławiu, gdzie ścieżka pieszo-rowerowa jest notorycznie blokowana przez parkujące auta osobowe i dostawcze tworząc groźne koleiny dla rowerzystów, a z drugiej strony w wyniku małej ilości parkingów obok utrudnione są dostawy do sklepów czy lokali dla klientów.</p> <p>(Opinia nr 111)</p>
10	<p>Wprowadzenie SPP, która uwolni część miejsc parkingowych dla mieszkańców.</p> <p>(Opinia nr 113)</p>
11	<p>Po pierwsze, płatna strefa parkowania, po drugie: liczba samochodów nigdy nie maleje i dowolna liczba miejsc nigdy nie zaspokoi potrzeb wszystkich - miejsca wzdłuż ulicy powinny moim zdaniem być miejscami dla osób „przyjezdnych” do dzielnicy, nie dla jej mieszkańców - tu jednak powinni zarządcy terenu myśleć o ewentualnej akomodacji samochodów na swoich terenach, ale z zastrzeżeniem że nie może się to dziać kosztem zieleni i przestrzeni wspólnej. W tak centralnych częściach miasta jakimi jest os. Gajowice czy Powstańców Śląskich musimy przede wszystkim zadbać o ratowanie wnętrza podwórkowych przed ekspansją samochodów, aby rekultywować tam zielenią, robić retencję, miejsca zabaw itp.</p> <p>(Opinia nr 118)</p>
12	<p>Wyznaczone miejsca parkingowe - są obecnie i chyba wystarczające, odstąpiłbym od pomysłu miejsc parkingowych przy Sztabowej co ma się odbyć kosztem zniszczenia ulicy.</p> <p>(Opinia nr 121)</p>





13	<p>Uwagi dot. obszaru między ulicą Sztabową i Hallera a dotyczą miejsc parkingowych których w tym rejonie:</p> <p>1) Proszę by trasę rowerową od adresu (Gajowicka 147 w stronę ulicy Hallera) prowadzić przy ulicy Gajowickiej i by jak najbliżej al. Hallera skręcała w uliczkę przy budynkach - pozwoli to na pozostawienie parkingu wzdłuż zieleni miejskiej.</p> <p>2) Nie jest to oznaczone na mapie, ale proszę by parking wzdłuż ulicy Gajowickiej - przy numerach nieparzystych od 147 w stronę al. Hallera pozostawiono (na mapie nie został oznaczony kolorem jasno-niebieskim).</p> <p>3) Proszę by miejsca postojowe przy Hotelu Wieniawa pozostawiono pod kątem 135 stopni a nie równoległe - obecnie zdarza się często, że goście hotelu zajmują miejsca parkingowe w których normalnie parkują mieszkańcy.</p> <p>(Opinia nr 138)</p>
----	---

## Opinie dotyczące zieleni

### Ochrona istniejącej zieleni

Lp.	Opinia
1	Zachowanie zieleni wysokiej już zlokalizowanej na ulicy Gajowickiej i uzupełnienia zieleni o dalsze nasadzenia - najlepiej w formie szpalerowej. (Opinia nr 6)
2	Bardzo cieszy, że projekt stara się zachować w jak największym stopniu istniejącą zielenią wysoką. (Opinia nr 23)
3	Prosimy o szczególne zabezpieczenie kasztanowców wzdłuż Gajowickiej przy kościele przy Kruczej. (Opinia nr 31)
4	Byłoby dobrze aby pozostawić jak najwięcej z zielonego pasa zieleni na odcinku od Sztabowej do Hallera. (Opinia nr 38)
5	Zieleń i skwery są zawsze potrzebne, szczególnie w czasie zmian klimatycznych. Nie dla wycinki drzew. (Opinia nr 62)
6	Bardzo się cieszę, że przygotowano projekt jak najmniej ingerujący w istniejącą zielenią.



	(Opinia nr 72)
7	Mam nadzieję, że drzewa i krzewy nie zostaną wycięte lub uszkodzone w trakcie remontu. Bo nasadzenie nowych drzew nie zawsze przynosi efekt, gdyż trzeba je dodatkowo podlewać, a przy obecnych zmianach klimatu i suszy, nowe/młode drzewa często usychają. (Opinia nr 74)
8	Cieszy, że zachowujecie drzewa. (Opinia nr 76)
9	Odnosnie zieleni: mam nadzieję, że projektanci są świadomi, że we Wrocławiu każdy skrawek zieleni, o ile nie jest ograniczony odpowiednimi przeszkodami, kończy jako nielegalny parking, i że planowana/istniejąca zieleń będzie odpowiednio zabezpieczona. (Opinia nr 94)
10	Ochrona starodrzewia rzeczywiście powinna być szczególna, więc nadzór dendrologiczny jest konieczny, ale, aby uniknąć takich sytuacji jak przy Centrum Południowym, konieczne jest odpowiednie przeszkolenie wykonawców z przepisów a nie tylko założenie, że mają je znać i stosować. (Opinia nr 118)
11	Zieleń wzdłuż ulic - wystarczyłoby tylko dbać o jej stan. (Opinia nr 121)
12	ochrona zieleni – TAK (Opinia nr 126)

## Nowe nasadzenia

Lp.	Opinia
1	Zgłaszam wniosek o nasadzenia zieleni wysokiej - drzew - w pasach zieleni, wszędzie, gdzie to możliwe. Jeśli nie jest możliwe, to wysokie krzewy. (Opinia nr 2)
2	W miejscach, które przeznaczone są na trawnik zastanowiłbym się nad posadzeniem drzew. Przykładowo na Gajowickiej od strony hotelu Wieniawa lub wokół ronda przy styku ulicy Gajowickiej i Ractawickiej jest dużo miejsca na posadzenie drzew. (Opinie nr 4, 20, 46)



3	Projektowana zieleń powinna uwzględniać przede wszystkim duże drzewa, które będą rosnąć w górę i będą rozłożyste, by dawać cień, absorbować CO2 i zanieczyszczenia. (Opinia nr 29)
4	Wzdłuż ulicy powinna dominować zieleń wysoka, można wykorzystać przesadzanie starszych drzew (jak przy budowie hotelu na Ostrowie Tumskim) w celu zapewnienia w szybkim czasie wystarczającej ilości cienia oraz retencji wody opadowej. (Opinia nr 8)
5	Ulica powinna być oddzielona od chodnika i trasy rowerowej pasem zieleni - bezpośrednio przy ulicy żywopłotem, a w drugim rzędzie drzewami. (Opinia nr 8)
6	Zależy mi na zieleni wzdłuż ulicy, coś ładniejszego niż pospolite krzewy, powinna tam być ładna, kwitnąca, elegancka zieleń, spójna, zaprojektowana przez architekta zieleni. (Opinia nr 11)
7	Należy wyciąć stary drzewostan, jeśli przeszkadza w poprawie ciągów komunikacyjnych. Potem należy dosadzić nowe drzewa, młode, odporne na warunki. (Opinia nr 36)
8	Czy planowane są nasadzenia zieleni wysokiej - uzupełnienia istniejących szpalerów drzewami podobnymi do istniejących? Tzn. drzewami mającymi szansę osiągnąć duże rozmiary najlepiej sadzonymi w rozmiarze ok. 6m. Takimi jak klony, lipy, kasztany, płatany itd. a nie drzewa o formach kartowatych, kulistych czy kolumnowych. (Opinia nr 23)
9	Skoro spójna i szeroka droga rowerowa planowana jest po zachodniej stronie jezdni, to może po wschodniej stronie warto byłoby zaplanować szpaler drzew na przemian z równoległymi miejscami parkingowymi i zrobić tylko ciąg pieszy? 1 drzewo co 2-3 miejsca parkingowe. (Opinia nr 23)
10	Fajnie by było gdyby zostały nasadzone krzewy - trawniki w założeniu wyglądają ładnie, ale nie są zbyt ładne. (Opinia nr 53)
11	Więcej krzewów - dadzą więcej cienia, tlenu i izolacji od hałasu, nie zostaną zdeptane jak trawniki. (Opinia nr 54)
12	Nasadzenia krzewów. Krzewy dają cień, zbierają zanieczyszczenia i niwelują hałas. Są też domem dla ptactwa.



	(Opinie nr 55, 60)
13	Warto zaplanować nasadzenia krzewów w pasie rozdziātu. Nie tylko poprawi to estetykê, ale równie¿ pozwoli na lepsze wytapywanie zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz zmniejszy liczbã przypadków przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych. (Opinia nr 57)
14	Obszary zielone powinny byç zagospodarowane tak, ¿eby na tych terenach mieszać trawniki i krzewy oraz sadzić drzewa. (Opinia nr 59)
15	Mo¿na po stronie istniejących bloków miêdzy rondem Źołnierzy Wyklêtych, a kościołem dosadzić wiêcej drzew. (Opinia nr 61)
16	Za mało zieleni w postaci krzewów, drzew. A¿ prosi siê o „Alejê Gajowickã”. (Opinia nr 79)
17	Zieleni jest niedobór - powinna powstaç w formie drzew/krzewów. (Opinia nr 81)
18	W przypadku braku decyzji o budowie torowiska nale¿y uwzglêdnić zasadzenie na trawnikach zieleni wysokiej. (Opinia nr 90)
19	Warto by było posadzić wiêcej zieleni-drzew, krzewów oraz kwiatów. (Opinia nr 105)

20	Proponujê utworzenie Zielonych Przystanków z ładnymi krzewami, ciekawymi klombami czy bluszczem okrywającym przystanek, który zapewni cieñ i chłód podczas gorących dni. (Opinia nr 106)
21	Proponujê utworzenie przytulnych skwerów z: - trawã ozdobnã, która obecnie jest bardzo popularna, - nasadzenia drzew i krzewów, nie tylko tych rodzimych, ale i tych zapo¿yczonych, które z biegiem lat tak zadomowiły siê w naszym kraju, i¿ uwa¿amy je za swoje (np. Wierzba Japoñska, Klony Palmowe, Judaszowce, Jesion Pensylwañski czy Magnolie - białe, ¿ółte czy niebieskie) + jacyñ imponujący przedstawiciele z rodziny iglaków (np. Metasekwoja chiñska, sosna himalajska, dagle¿za zielona, czy widywana coraz czêściej Araukaria chilijska itp.). (Opinia nr 106)
22	Tam, gdzie to mo¿liwe, w terenach na zieleni proponujê nasadzenia drzew. (Opinia nr 118)



23	Zieleń w rezerwie pod tramwaj jest super pomysłem. Warto tam posadzić niskie krzewy lub stworzyć łąkę kwiatną. (Opinia nr 127)
24	Nasadzenia - nie są one planowane. Mam nadzieję, że jest to tylko przeoczenie, a nie świadomy błąd. (Opinia nr 128)
25	Konieczne powinny się pojawić nowe nasadzenia na całej długości planowanej inwestycji. (Opinia nr 132)

26	Zaprojektowanie nasadzeń szpalerowych drzew, co najmniej po jednej stronie (np. projektując je co kilka miejsc parkingowych tam, gdzie zaplanowano zatoki do parkowania - drzewa mogą być w wyspach pomiędzy kolejnymi miejscami postojowymi). (Opinia nr 134)
27	W zaprojektowanych zatokach parkingowych wzdłuż jezdni, co 3 miejsca postojowe, powinny być przerwy na nasadzenie drzew. (Opinia nr 135)
28	Konieczne dodatkowe nasadzenia izolacyjnej zieleni niskiej. (Opinia nr 136)

## Jak najwięcej zieleni

Lp.	Opinia
1	Zależy mi na dużej ilości zieleni. (Opinia nr 5)
2	Jak najwięcej zieleni i torowisko też najlepiej zielone jak na Milenijnej. (Opinia nr 21)
3	Zieleni powinno być jak najwięcej, można w tym celu zwęzać lub całkowicie zrezygnować ze ścieżki rowerowej.



	(Opinia nr 42)
4	Należy pamiętać o jak największej maksymalizacji ilości zieleni w okolicy. (Opinia nr 58)
5	Grochowa/Gajowicka i Zaporoska/Gajowicka: proponuję powiększenie powierzchni biologicznie czynnej w narożnikach skrzyżowań i stworzenie w tych miejscach zielonych skwerów. Jeśli są możliwości - również nasadzenie drzew, które zastąpią małą reprezentacyjną parterową zabudowę. (Opinia nr 113)
6	Zmiana stref wyłączonych na zielone lub przynajmniej na rozszczelnioną kostkę. Należy też od razu zaprojektować rozwiązania mikroretencyjne wzdłuż ul. Gajowickiej, ale w taki sposób, by nie kolidowały one z istniejącymi drzewami. (Opinia nr 134)
7	Zaprojektowanie dodatkowych miejsc na zieleni lub przynajmniej nawierzchnię rozszczelnioną by pomiędzy nimi mogła wsiąkać woda i mogła pojawić się spontaniczna zieleń np. między kolejnymi zjazdami z posesji (zieleni). (Opinia nr 134)

## Opinie dotyczące koncepcji docelowej z tramwajem oraz torowiska

### Opinie dotyczące koncepcji docelowej z tramwajem

Lp.	Opinia
1	Nie ma powodu by etapować inwestycję - w czasie jej realizacji można podjąć od razu działania w celu zbudowania dalszej trasy tramwajowej i podłączenia torowiska od Ronda Żołnierzy Wyklętych do istniejącej sieci. Miasto z sukcesem etapowało inwestycję w sieć tramwajową np. w zakresie tramwaju na Nowy Dwór. (Opinia nr 6)
2	Koncepcję układu docelowego oceniam pozytywnie, główną zaletą tej koncepcji jest większe urozmaicenie środków transportu (udział rowerów oraz tramwajów). (Opinia nr 6)



3	Torowisko powinno być wydzielone (nie tylko znakami poziomymi) przynajmniej na odcinku od ul. Zaporoskiej do al. Hallera. (Opinia nr 8)
4	- Rozjazdy torowisk na skrzyżowaniu z linią tramwajową na al. Hallera powinny umożliwić skręt tramwaju w każdym kierunku - dzięki temu to torowisko może posłużyć za objazd w razie nieprzejezdności torowiska na ul. Powstańców Śląskich lub w ciągu al. Hallera. - W zależności o od przyjętej koncepcji wpięcia linii tramwajowej na ulicy Gajowickiej z resztą systemu tramwajowego również i na innych skrzyżowaniach powinna być zagwarantowana możliwość wyboru przez tramwaj każdego kierunku jazdy w celu stworzenia większej elastyczności systemu tramwajowego. (Opinia nr 8)
5	Torowisko powinno być wyciszone na całej długości. (Opinia nr 8)
6	Czy wiadomo które linie tramwajowe zostałyby skierowane przez ul. Gajowicką? Wypadałoby przy tym osobno rozważyć odcinki Hallera - Zaporoska oraz Hallera - Raclawicka. (Opinia nr 12)
7	Nie podano w ramach konsultacji co ma łączyć ten tramwaj, a to kluczowa kwestia. Docelowo ta trasa tramwajowa powinna biec Zielińskiego, Gajowicką, Raclawicką, Aleją Piastów, Wiejską i mieć pętlę przy nowym osiedlu. (Opinia nr 17)
8	W południowym fragmencie torowisko będzie niewydzielone? To nie ma żadnego sensu etapować tego fragmentu, bo w II etapie rozrycie go będzie konieczne. (Opinia nr 17)
9	Co stanie się z nieużywanymi torami tramwajowymi? Czy wrócą one na Gajowicką po 75-80 latach nieobecności czy będą zlikwidowane po remoncie? (Opinia nr 18)
10	Docelowe przywrócenie tramwaju jest moim zdaniem bardzo dobrym planem. (Opinia nr 23)
11	Tramwaj jeździł od Hallera przez Gajowicką, Zielińskiego, pl. Muzealny aż do Podwała przecinając Piłsudskiego. Zastanówmy czy będzie taka możliwość? Po tej trasie dlatego jeździ 144. (Opinia nr 25)
12	W koncepcji w wariantcie docelowym z tramwajem przystanki są wyniesione na pas jazdy aut, zamiast zrobić buspas połączony z tramwajem aby przy okazji ułatwić przejazd służbom typu pogotowie czy policja. (Opinia nr 51)



13	W wariantcie docelowym koncepcji zagęszczenie przystanków pod kościołem, które w dodatku nie mają zatoczek jest zatrważające. (Opinia nr 51)
14	Nie ma informacji jak te tramwaje miałyby kursować, czy będą zjeżdżały na al. Hallera czy będą jechały do Powstańców Śląskich? Peron na Hallera zaraz za skrzyżowaniem wyłączony kosztem jezdni dla aut to nietrafiony pomysł, tak samo jak ewentualna (bo nie wiem jak tramwaj pojedzie) kolizja pasa skrętu w lewo z Gajowickiej od strony centrum w Hallera, ze skretem tramwaju w prawo w Hallera, bo tylko takie rozwiązanie może argumentować stworzenie peronu kosztem jezdni. (Opinia nr 51)
15	Należy zaprojektować połączenie (skręty) z torowiskiem wzdłuż Hallera, a nie tylko przecięcie - trasy muszą się łączyć, żeby można było uruchamiać objazdy w razie awarii. (Opinia nr 57)
16	Najważniejsze, aby prace rozpocząć jak najszybciej. Miasto nie otrzyma dofinansowania z Unii w 70 czy 80 procentach, gdy będzie torowisko. Ta dotacja dotyczy tylko części związanej z infrastrukturą tramwajową. Jeśli jest taka potrzeba - należy etapować. (Opinia nr 57)
17	Warto zrobić krańcówkę taką jak na osiedlu Gaj przed Rondem Żołnierzy Wyklętych. Dzięki czemu można uruchomić tramwaj. (Opinia nr 63)
18	Jaki będzie przebieg linii tramwajowej poza ulicą Gajowicką? - W ulicy Zaporoskiej nie ma linii tramwajowej, jak będzie ta linia przebiegała w dalszym odcinku - do ul. Grabiszyńskiej? - Jaki będzie przebieg linii tramwajowej w kierunku południowym - ulicą Ractawicką czy ul. Skarbowców? (Opinia nr 88)
19	Bardzo popieram pomysł linii tramwajowej na Gajowickiej! (opinia nr 95)
20	Jeśli chodzi o potencjalny przebieg linii tramwajowej: pozostawienie pasa na środku jezdni w tym celu jest marnotrawstwem przestrzeni. Właściwym rozwiązaniem jest wbudowanie torowiska w jezdnię i umożliwienie poruszania się po niej pojazdów. W momencie uruchomienia tramwaju, będzie można wyłączyć torowisko z ruchu samochodowego. (opinia nr 99)





21	Torowisko pociągnąć w kierunku ronda na Powstańców Śląskich lub Grabiszyńskiej gdzie problemem mógłby się okazać wiadukt kolejowy. (opinia nr 107)
22	Lepszy jest wariant z tramwajem, ale dokąd tory mają prowadzić? W kierunku Oporowa? Ractawicką „w lewo”? W kierunku Powstańców Śląskich? (Opinia nr 110)
23	<p>Ta inwestycja z tramwajem może odciążyć główną magistralę tramwajową na Powstańców Śląskich, stąd wydaje się uzasadniona, ale szczerze powiedziawszy nie podano jak dalej ta trasa miałyby być wpięta w system tramwajowy miasta, żeby miała sens. To musi być przeanalizowane. Kierunek Grabiszyńska-Zaporoska-Gajowicka do Hallera wydaje się słuszny. Dalej na południe – etap 2? Choć na pierwszy rzut oka wydaje się sensowne w ramach akcji bliski dostęp do sieci może spowodować, iż mieszkańcy zostawią auta w domu.</p> <p>Ja bym rozpatrzył wersję skrótu w Hallera w kierunku do Powstańców Śląskich i dalej prosto wzdłuż trasy 94-ki przez Aleje Wiśniową -&gt; Aleja Armii Krajowej -&gt; do Krakowskiej no i dalej na Biskupin, żeby zrobić obwodnicę tramwajową, bo czy wszystkie tramwaje powinny iść przez centrum? Zaczynają być kolejki tramwajów, które mają kłopot przejechać na jednych światłach i stoją na światłach przez to. Proszę zobaczyć jak w Moskwie metro ma obwodnicę i spina różne główne drogi w ring. Jak ktoś np. chce się dostać na Biskupin z Krzyków to musi teraz przebić się przez całe miasto. Od Powstańców Śląskich do Bardzkiej wzdłuż 94-ki nie ma żadnego tramwaju, a jest taki szeroki pas pomiędzy głównymi drogami.</p> <p>(Opinia nr 111)</p>
24	<p>Przykład ul. Karkonoskiej pokazuje zalety rozwiązania torowiska po jednej ze stron jezdni:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>A. Najwyższe możliwe bezpieczeństwo pieszych – brak przystanków z których wychodzi się na jezdnię.</li><li>B. Najlepsza dla pieszych dynamika ruchu tramwajów nie wymuszona przez cykle świetlne skrzyżowań.</li><li>C. Brak potencjalnie niebezpiecznych przejść przez jezdnię – większa płynność ruchu samochodowego, co pozwala na zmniejszenie korków i zanieczyszczenia pochodzącego od samochodów.</li><li>D. Najmniejsze nakłady eksploatacyjne na torowiska – nie ma konieczności remontów ulic co 4 lata ze względu na uszkodzenia nawierzchni bitumicznych czy betonowych uzupełniających torowisko. (choćby Plac Grunwaldzki,</li></ul>



	<p>Strzegomska – autobusy skutecznie zniszczyły nawierzchnię już kilka lat po remoncie).</p> <p>E. Możliwość zasadzenia trawnika w obszarze torowiska – teren permanentnie zielony. (tak jak na torowisku przy ul. Grabiszyńskiej od FAT do Fiołkowej.)</p> <p>Torowiska w jezdni – wbrew tezie postawionej w prezentacji to wariant najmniej bezpieczny dla pieszych, i najbardziej wymagający wobec osób starszych i rodziców z dziećmi i wózkami - motorniczy nie może poświęcić dość czasu aby umożliwić spokojne wejście do tramwaju bez blokowania ruchu samochodów. Dodatkowo wariant zupełnie nieoptymalny płynności ruchu – tramwaj jest zmuszony do wpasowania się w cykl świetlny, jednocześnie jest to wariant uniemożliwiający płynny ruch samochodowy.</p> <p>(Opinia nr 117)</p>
25	<p>Wariant z tramwajem jest nie końca zrozumiały, choć nawiązuje do przedwojennych i zaraz powojennych układów komunikacyjnych.</p> <p>(Opinia nr 121)</p>
26	<p>Wariant z tramwajem musi mieć sens - lecz jak widać pomysł jest od - do, bez żadnej analizy co miałyby obsługiwać - trzeba było pokazać chociaż kontynuacje kierunkowe.</p> <p>(Opinia nr 121)</p>
27	<p>W trakcie jednego ze spotkań nie uzyskałem odpowiedzi kluczowej, ale rozumiem, że nie ma jeszcze na nie odpowiedzi, skąd i dokąd miałyby być poprowadzone linie tramwajowe przez Gajowicką i dalej, i to „dalej” jest najważniejsze. Gajowicka to tranzyt i zostanie zwężona. Gajowicka nie funkcjonuje w oderwaniu od Zaporoskiej i Hallera. Dlatego przystępując do przebudowy, nie można poprzestać tylko na pierwszym etapie, drugi jest funkcjonalnie niezbędny. Ale co z tego, że zostanie zrobiona Gajowicka, jak pominięta zostanie ZAPOROSKA? Ta inwestycja wymaga zwornika w postaci przebudowy odcinka Zaporoskiej od ronda z Gajowicką do Grabiszyńskiej.</p> <p>(Opinia nr 126)</p>
28	<p>Lokalizacja torowiska – TAK</p> <p>(Opinia nr 126)</p>
29	<p>Tramwaj na odcinku od Zaporoskiej do Hallera jest jak najbardziej uzasadniony i potrzebny. Pytanie tylko gdzie będzie jego kontynuacja i za ile lat powstanie.</p> <p>(Opinia nr 127)</p>



## Opinie opowiadające się za budową wariantu docelowego od razu

Lp.	Opinia
1	Dla dobrego funkcjonowania całego osiedla niezbędne jest jak najszybsze przywrócenie komunikacji tramwajowej. (Opinia nr 6)
2	Kluczowa uwaga to konieczność realizacji przedsięwzięcia od razu w wariantcie docelowym. W tym wariantcie mieszkańcy nie tylko uzyskają połączenie tramwajowe ale poprawie ulegną również warunki przejazdu autobusów (po torowisku). Ponadto tego rodzaju inwestycja wcale nie byłaby droższa, gdyż dawałaby możliwość pozyskania dotacji ze środków UE, w przeciwieństwie do wariantu przejściowego remontu ulicy. Zakres inwestycji powinien być poszerzony o budowę torowiska oraz remont jezdni ul. Zaporoskiej, tak by umożliwić kursowanie tramwajów w relacji Krzyki-Hallera-Gajowicka-Zaporoska-Grabiszyńska i dalej w kierunku pl. Legionów. Remont Zaporoskiej i tak jest konieczny ze względu na bardzo zły stan tej ulicy. W kolejnym etapie zostałyby do wybudowania torowisko na południe od Hallera oraz od Ronda Żołnierzy Wyklętych do Powstańców Śląskich przez Szczęśliwą. (Opinia nr 7)
3	- Należy brać tylko pod uwagę przebudowę ul. Gajowickiej wraz z budową torowiska tramwajowego. Miasto otrzyma dofinansowanie na te prace, bo jak wiadomo Unia wspiera transport niskoemisyjny (tramwaje). - Torowisko powinno być połączone z tym na Hallera a z drugiej strony połączone nowym torowiskiem w ul. Zaporoskiej z ul. Grabiszyńską. (Opinia nr 10)
4	Nalegam na zmianę planów miasta i przeprowadzenie całej inwestycji od razu z budową torowiska. W takim scenariuszu dofinansowanie unijne na całą inwestycję sięgnie 70%, gdy w aktualnym scenariuszu bez tramwaju nie wystąpi żadne dofinansowanie. (Opinia nr 13)
5	Wariant z tramwajem. (Opinia nr 14)
6	Od razu powinno się projektować tramwaj, bez projektu nie ma co się starać o unijną dotację. Tramwaj do pętli na Ractawickiej powinien być priorytetową inwestycją w tej części miasta. (Opinia nr 15)



7	Zgodnie z przyjętymi strategiami komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet nad indywidualną. Zaproponowane etapowanie odwraca te priorytety. To, czego najbardziej potrzeba mieszkańcom Gajowic, tramwaj, powstanie na końcu. A ruch tranzytowy samochodów zwiększy się już na pierwszym etapie. Tramwaj w drugim etapie to pewnie będzie dobra wymówka, żeby odkładać to w nieskończoność. (Opinia nr 17)
8	TRAMWAJ MA TAM WRÓCIĆ, bo autobusy 127, 133 i 144 są wiecznie zapelnione i spóźnione. Po drugie, torowiska wzdłuż ulic Powstańców Śląskich z jednej i Grabiszyńskiej z drugiej strony osiedla trzeba odciążyć, bo tam jeździ po 4-5 linii tramwajowych + zjazdowe do zajezdni Borek. Ja bym na Gajowickiej widział linię np. nr 14 oraz 20. I po trzecie to i tak będzie o wiele mniej obciążające budżet miasta dzięki unijnemu dofinansowaniu w min. 2/3 wartości inwestycji i szybciej się zwróci w postaci biletów na tramwaj. (Opinia nr 18)
9	Odnoszę wrażenie, że przebudowa zgodna z wariantem przejściowym w zaproponowanym kształcie odsunie budowę wariantu docelowego o 20-30 lat. (Opinia nr 19)
10	Najważniejsze aby jak najszybciej powstało torowisko tramwajowe, więc uważam że w okresie przejściowym najpierw budujemy torowisko, potem przebudowujemy ulicę dla samochodów. (Opinia nr 20)
11	Zasadne jest zrealizowanie wariantu rekomendowanego, przy czym jak najszybciej trzeba opracować koncepcję dla ulicy Zielińskiego i przystąpić do budowy tramwaju na ciągu obu tych ulic. (Opinia nr 29)
12	Jedyną słuszną koncepcją jest budowa torowiska od razu a nie w 2,3 czy 5 etapie, co pozwoli otrzymać dofinansowanie z Unii nawet do 70% dla całej inwestycji. Jeśli mamy do czynienia z tak dużą i zaawansowaną inwestycją to jestem zdania, że lepiej zrobić wszystko raz i porządnie, a nie dzielić na kolejne etapy co wydłuży proces przebudowy oraz spowoduje dłuższe utrudnienia w ruchu, niż ma to miejsce w remoncie ulicy wraz z jednoczesną budową torowiska. (Opinia nr 32)
13	Moim zdaniem należy od razu wybudować linię tramwajową na całej długości ulicy. Przy możliwości otrzymania dofinansowania z UE jej brak byłby przykładem marnotrawstwa i braku perspektywicznego myślenia, ponieważ obecnie nie ma żadnej perspektywy jej powstania. Jeśli nie teraz, to najwcześniej za 50 lat. (Opinia nr 52)
14	Wariant z tramwajem byłby najlepszy dla wszystkich - po modyfikacjach uwzględniających potrzeby wszystkich użytkowników dróg. (Opinia nr 53)



15	<p>Powinna być realizowana od razu koncepcja z budową tramwaju. Jest to bardzo potrzebne połączenie, odpowiednio penetruje osiedle będąc dodatkowo jednocześnie alternatywą dla linii na Powstańców w razie jakichkolwiek awarii (a to się zdarza). Dodatkowo można wnioskować i pozyskać finansowanie z UE na remont od razu z torowiskiem. (Opinia nr 59)</p>
16	<p>Byłoby bardzo dobrze, jeśli przy okazji remontu jezdni powstałoby również torowisko tramwajowe - wraz z krótkim łącznikiem od Grabiszyńskiej przez Zaporoską oraz węzłem przy Hallera oraz wyprowadzeniem w kierunku ulicy Raclawickiej i Oporowa, aby nie było potrzeby ponownego wstrzymywania ruchu przy okazji włączania nowej linii. (Opinia nr 72)</p>
17	<p>Należy realizować projekt razem z linią tramwajową już w pierwszym etapie. Powinien powstać projekt przebudowy ulicy Szczęśliwej/Zaporoskiej/Zielińskiego, zgodnie z miejskimi dokumentami, gdzie powinna prowadzić linia z Gajowickiej. Proszę pamiętać o dofinansowaniach z UE, które mogą znacząco zmniejszyć koszty całej inwestycji. Tramwaj w takim wariantcie mógłby kończyć się przy ul. Hallera, natomiast dalszy odcinek Gajowicka-Raclawicka można odłożyć w czasie. (Opinia nr 76)</p>
18	<p>Wariant docelowy powinien być wybrany już teraz ze względu na dotację do 70% z UE. (Opinia nr 78)</p>
19	<p>Powinna powstać od razu wersja z tramwajem. Etapy przejściowe odkładają tramwaj na „święte nigdy”. (Opinia nr 83)</p>
20	<p>Należy od razu wybudować linię tramwajową. Wariant bez torowiska oznacza koszt remontu całej ulicy na poziomie 50 mln zł. Z torowiskiem kwota ta wynosi 70 mln zł, ale można liczyć nawet na 70% dofinansowania z Unii Europejskiej. Czyli realnie miasto wyda na to 21 mln zł zamiast 50 mln zł. (Opinia nr 90)</p>
21	<p>Na konsultacjach nie zostały przedstawione wstępne kosztorysy inwestorskie, a wykonanie obu wariantów dość mocno będzie się różniło i wymagało sporej przebudowy z wariantu bez tramwaju na wersję z tramwajem. Stąd duży znak zapytania - czy wersja bez tramwaju powinna w ogóle być rozpatrywana, szczególnie że na wersję z tramwajem będzie można uzyskać spore dofinansowanie z funduszy unijnych. Ewentualnie można rozważyć opcję jezdni docelowej bez szyn (choć lepiej od razu z szynami). Moim zdaniem lepiej mieć</p>



	<p>docelową infrastrukturę i nawet później dokupić tramwaje, niż kupić tramwaje, ale nie mieć po czym jeździć, bo proces budowy trwa kilka lat. Najlepiej oczywiście zakończyć obie inwestycje (drogi + tramwaj) w tym samym czasie.</p> <p>Jak słusznie zauważyła Akcja Miasto teraz będzie można uzyskać duże dofinansowania na lata 2021-2027 na inwestycje kolejowo-tramwajowe, stąd aż się prosi skorzystać od razu z tego dofinansowania, żeby nie dublować kosztów inwestycji. Może się nagle okazać, że koszt inwestycji z tramwajem w wyniku funduszy unijnych obciąży budżet miasta mniej, niż wersja bez tramwaju. To bezwzględnie trzeba przeanalizować przed podjęciem decyzji.</p> <p>(Opinia nr 111)</p>
22	<p>Przebudowa powinna być robiona od razu z tramwajem. Pozwoli to uzyskać dofinansowanie z UE nawet na poziomie 70%.</p> <p>(Opinia nr 112)</p>
23	<p>Konieczne przywrócić tramwaj, wybudować torowisko.</p> <p>(Opinia nr 115)</p>
24	<p>Sami Państwo nazywacie te koncepcje tak a nie inaczej, czyli „przejściową” i „docelową (tj. z tramwajem)”. Oznacza to, że przynajmniej na poziomie nomenklaturowym istnienie tramwaju jest sprawą przesądzoną (czego jestem zwolennikiem). Pozostaje zatem pytanie czy rzeczywiście jest sens dokonywać etapowania tej inwestycji czy też jednak postarać się o realizację projektu w wariantcie docelowym.</p> <p>Być może warto więc od razu przy okazji opracowywania koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej spojrzeć szerzej na ten fragment miasta aby przynajmniej była jasna odpowiedź na pytanie z czym to torowisko ma się łączyć a następnie starać się zbudować strategię uwzględniającą pozyskiwanie finansowania na połączenie całego kompleksu ulic siecią tramwajową.</p> <p>(Opinia nr 118)</p>
25	<p>Koncepcja nie przewiduje w podstawowym, pierwszym etapie zrealizowana torowiska tramwajowego. Rozwijanie transportu szynowego jest zapisane Polityce Mobilności, Planie Zrównoważonego Transportu, które to dokumenty dają priorytet dla rozwoju tego rodzaju transportu. Po drugie, brak powstania torowiska wyklucza uzyskanie dotacji z funduszy unijnych- nawet 70% na całość kosztów w tym droga, chodniki, ścieżki rowerowe, podczas gdy pierwszy etap wykluczy całkowicie uzyskanie jakichkolwiek środków z Unii. Po trzecie, w przyszłości (nie wiem kiedy, czy po 2030 roku czy później, gdyż nie ma nowego Wieloletniego Planu Inwestycyjnego) zwiększy to dodatkowe koszty niż budowa torowiska już teraz. Po czwarte, realizując torowisko w pierwszym etapie można</p>



	<p>zwięzić jezdnię z 4 m do 2,75 m co da (w obu kierunkach) około 2,5 tys. m<sup>2</sup> asfaltu do ułożenia mniej co z kosztami podbudowy znacząco podniesie koszt inwestycji. Warto podkreślić, że od momentu podjęcia decyzji do ponoszenia realnych dużych wydatków (koszt projektu to 1-2% kosztów inwestycji-marginalne w całości) - na etapie budowy mijają najwcześniej 3 lata. Do tego czasu będzie znany podział nowych środków unijnych, zwłaszcza, że Unia Europejska mocno preferuje rozwój ekologicznego transportu i w tym zakresie należy spodziewać się dodatkowych środków. Nie znamy planów inwestycyjnych Wrocławia po realizacji do końca 2022 tras tramwajowych na Nowy Dwór i Popowice a realizacja torowiska na ulicy Gajowickiej wpisująaby się w dalszy rozwój transportu szynowego. Ponadto, realizacja w tym miejscu torowiska skróci objazdy od Grabiszyńskiej przez Hallera, zapewni większą dostępność do transportu szynowego w okolicy, gdyż paradoksalnie teren jest dość niedaleko od centrum i sieci tramwajowej, z drugiej strony w dostępie do 500 m od najbliższego przystanku jest spore wykluczenie mieszkańców.</p> <p>(Opinia nr 119)</p>
--	--

26	Konieczność budowy torowiska. (Opinia nr 120)
27	Należy od razu realizować tramwaj - po prostu nie stać nas na robienie ulicy dwa razy zwłaszcza, że ta trasa jest w planie do realizacji. Przy okazji będzie można się ubiegać o dotację z UE na transport niskoemisyjny (na remont bez torowiska nie dostaniemy ani złotówki). Proszę, nie odkładajcie tramwaju na Gajowickiej na później (nigdy). (Opinia nr 122)
28	Realizacja koncepcji bez budowy linii tramwajowej byłaby niezgodna z Polityką Mobilności oraz pozbawia magistrat wykorzystania dodatkowych środków z Unii Europejskiej na transport niskoemisyjny. (Opinia nr 123)
29	Uważam, że przebudowa ul. Gajowickiej bez wybudowania torowiska tramwajowego jest nieodpowiednia. Po pierwsze, jest wbrew zatwierdzonej przez miasto Polityce Mobilności! Po drugie, przebudowa bez uwzględnienia trasy tramwajowej skreśla szansę na dofinansowanie unijne. Po trzecie, lepiej jest wybudować wszystko w ramach jednego remontu, niż na dwa razy orać ulicę. (Opinia nr 125)



30	<p>Pozostawianie tylko rezerwy na tory tramwajowe, bez budowania torów będzie powodowało u mieszkańców frustrację, tak jak dzieje się to przy ulicy Suchej czy niezrealizowanym torowisku w ulicy Zaporoskiej. Wybudowanie torów tramwajowych od razu umożliwi pozyskanie środków unijnych, nie mówiąc już o natychmiastowym skróceniu czasu podróży tramwajem. Może dzięki temu udałoby się stworzyć linię autobusową łączącą Grabiszyńską z Hallera ulicą Stalową?</p> <p>(Opinia nr 128)</p>
31	<p>Realizacja od razu z tramwajem, należy wykorzystać możliwość uzyskania dofinansowania na takie inwestycje z UE.</p> <p>(Opinia nr 132)</p>
32	<p><b>Rezygnacja z proponowanego podejścia dwuetapowej realizacji</b></p> <p>Założenie leżące u podstaw aktualnie konsultowanych koncepcji zakłada odwleczenie budowy tramwaju do bliżej nieokreślonego momentu, pozwalając jedynie na wyremontowanie jezdni bez wydzielonego pasa ruchu dla autobusów. Taki sposób planowania inwestycji łamie zasady Polityki Mobilności i Planu Zrównoważonej Mobilności - które zakładają preferowanie transportu szynowego - i w efekcie uniemożliwia uzyskanie dotacji w przyszłej perspektywie finansowania unijnego.</p> <p>Krótkowzrocność, także w wymiarze finansowym, obecnie proponowanego podejścia jest również widoczna w przyjętych założeniach:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• planowany jest remont drogi po to, aby za kilka lat ponownie ją przebudowywać pod torowisko tramwajowe - bez żadnego uzasadnienia dlaczego nie można tego zrobić dobrze za pierwszym razem,</li><li>• pomysł, aby tymczasowo zrezygnować z torowiska prowadzi do kuriozalnych rozwiązań, jak pasy ruchu szerokości 4 m - gdy przy realizacji buspasa potrzebne jest tylko 50% więcej szerokości - na ulicy śródmiejskiej, która już dawno straciła status drogi krajowej.</li></ul> <p>Aktualne podejście do tej inwestycji nie zawiera również elementów kluczowych dla uzyskania finansowania unijnego, ponieważ nawet gdyby od razu zrealizować tylko koncepcję z torowiskiem, nie zostały zaprojektowane zadania związane z uruchomieniem na nowym torowisku linii tramwajowej (zakup taboru, etc.), bez których wnioski o dofinansowanie inwestycji ma znacznie mniejsze szanse na sukces.</p> <p>Dodatkowo warto podkreślić konieczność szybkiej budowy nowej linii tramwajowej w związku ze sprzedażą przez Urząd Miasta licznych działek miejskich w ciągu ul. Raławickiej i Rymarskiej w ostatnich latach. Spowodowało</p>





	<p>to zwiększenie ruchu samochodowego przy braku dobrze funkcjonującej alternatywy w postaci komunikacji zbiorowej.</p> <p>Opóźnienie rozpoczęcia inwestycji tramwajowej o kolejne lata spowoduje zwiększenie udziału ruchu samochodowego na ul. Gajowickiej.</p> <p>Wnioskujemy o zmianę planów miasta i realizację inwestycji od razu z budową pasa autobusowo-tramwajowego, zgodnie z wrocławskimi politykami i planami mobilnościowymi. W takim scenariuszu Urząd Miasta może pozyskać nawet 70% dofinansowania unijnego na odbudowę linii tramwajowej, na co nie ma szans przy aktualnym podejściu.</p> <p>Dofinansowanie z UE mogłoby wynosić nawet do 50 mln zł. W sytuacji uszczuplenia wpływów do budżetu miejskiego, rezygnacja z możliwości dofinansowania jest niezrozumiała. Widzimy, że także we Wrocławiu Urząd może postępować inaczej: przy okazji ul. Hubskiej, której przebudowa była możliwa tylko dzięki powstaniu od razu torowiska i tylko dlatego Unia Europejska dofinansowała kwotą blisko 20 mln zł inwestycję.</p> <p>(Opinia nr 134)</p>
33	<p>Uważam, że najlepszym rozwiązaniem dla ul Gajowickiej, jest wykonanie od razu docelowego układu drogowego z torowiskiem tramwajowym. Rozbicie inwestycji na warianty, budzi poważne obawy, że do budowy torowiska nie dojdzie nigdy. (patrz ul. Buforowa). Natomiast jeśli do jego dobudowy, miałyby dojść po kilku latach od remontu jezdni, sumaryczne koszty takich dwóch inwestycji, będą wyższe, niż wykonania wszystkiego w jednym etapie.</p> <p>O ile pozostawienie wolnego pasa pod torowisko na odcinku Zaporoska - Hallera może wydawać się oszczędnością, to wykonanie nowej jezdni od Hallera do Ractawickiej bez torowiska z zamiarem jego dobudowania w niedalekiej przyszłości, można postrzegać jako niegospodarność.</p> <p>Jednak nawet na 1. odcinku (Zaporoska - Hallera) budowa etapu pośredniego, skutkuje koniecznością późniejszych licznych kosztownych przebudów. Co prawda zewnętrzne krawężniki pozostaną nienaruszone, ale konieczne będzie wykonanie przystanków wiedeńskich, zwężenie szerokich 4m pasów ruchu (po wykonaniu torowiska 3 m), rozbieranie krawężników przy tymczasowej rezerwie pod torowisko, ponowne - znacznie trudniejsze - roboty ziemne oraz budowlane przy dobudowaniu torowiska w tej rezerwie. Prace będą prowadzone przy odbywającym się po obu stronach ruchu samochodowym. Wszystkie te czynniki sprawią, że suma kosztów dwóch etapów, będzie wyższa niż jednorazowe wykonanie docelowego układu drogowego z torowiskiem.</p> <p>Dlatego uważam, że w pierwszym etapie, warto rozważyć wykonanie przynajmniej zabudowanej nawierzchni torowiska (bez trakcji i pozostałych drogowych urządzeń infrastruktury tramwajowej).</p>



	(Opinia nr 135)
34	<p>Uważam za marnotrawstwo budowę koncepcji przejściowej bez tramwaju. Tory tramwajowe i perspektywa transportu szynowego jest jedną z najbardziej miastotwórczych.</p> <p>Ponadto, perspektywa budowy ulicy z torowiskiem stwarza szansę na unijne dofinansowanie projektu (nawet jeżeli tramwaj tam zaraz po wybudowaniu nie będzie kursował).</p> <p>Dodatkowo, nie widzę sensu w finansowaniu budowy zieleni tymczasowej i zwiększaniu kosztów przez podwójny remont najpierw tymczasowy a później, ad acta docelowy. Zgodnie z polityką mobilności, Wrocław ma wspierać rozwój transportu szynowego, więc jest idealna okazja wykorzystać własne zapisy i zyskać wiarygodność w oczach mieszkańców.</p> <p>(Opinia nr 139)</p>

Opinie opowiadające się przeciwko budowie torowiska na odcinku Hallera-Ractawicka

Lp.	Opinia
1	<p>Co będzie burzone na ulicy Ractawickiej żeby wprowadzić linię tramwajową? Przecież to jest wąska ulica!</p> <p>(Opinia nr 80)</p>
2	<p>Rezygnacja z linii tramwajowej na odcinku na południe od ul. Hallera - ul. Gajowicka na tym odcinku nie ma parametrów pozwalających na posadowienie torów tramwajowych. Ewentualnie jeśli planowane jest torowisko w ul. Ractawickiej to raczej od strony ul. Powstańców Śląskich, niż odcinkiem ul. Gajowickiej.</p> <p>(Opinia nr 88)</p>
3	<p>Zgłaszam uwagi do propozycji linii tramwajowej pomiędzy ulicami Hallera - Ractawicka. Kamienice, które są w bliskim sąsiedztwie drogi nie wytrzymają takiego drgania. Zatem zgłaszam sprzeciw wobec linii tramwajowej, ale tylko pomiędzy ulicami Hallera-Ractawicka.</p> <p>(Opinia nr 91)</p>
4	<p>Zgłaszam uwagę odnośnie projektowanego torowiska na ulicy Gajowickiej, a dokładnie odcinek pomiędzy ulicą Hallera a Ractawicką. Otóż budynki, które mają 100 lat (a takie na ulicy Gajowickiej są, np. numery od 164-170) nie wytrzymają drgania linii tramwajowej. Torowisko jest projektowane zbyt blisko i zabudowań.</p>



	<p>Przed wojną torowisko biegło tylko do skrzyżowania z ulicą Hallera i tak też powinno zostać. (Opinia nr 92)</p>
5	<p>Zabudowa ul. Gajowickiej na odcinku między Hallera a Raclawicką (zwłaszcza kamienice z początku XX w. położone blisko jezdni) będzie narażona na uszkodzenie na skutek ruchu tramwajowego. (Opinia nr 93)</p>
6	<p>Pragnę zgłosić swoją opinię w sprawie budowy linii tramwajowej na odcinku ulicy Gajowickiej pomiędzy ulicami Hallera a Raclawicką. Jestem przeciwny budowie nowego torowiska na tym odcinku ulicy Gajowickiej. Naruszy konstrukcję stuletnich kamienic, które posiadają stropy drewniane. Ta linia nie posiada żadnego przedłużenia w związku z czym, jej budowa jest bezzasadna. Oprócz tego niedaleko, bo na ulicy Powstańców Śląskich (500 metrów w linii równoległej) jest linia tramwajowa. Proszę zatem rozważyć budowę linii tramwajowej tylko w odcinku Krucza-Hallera. (Opinia nr 96)</p>
7	<p>Pomysł przeprowadzenia torowiska przez ul. Gajowicką uważam za bardzo zły. Droga na odcinku od ul. Raclawickiej do ul. Hallera jest za wąska i bez torowiska mocno zakorkowana. Po obu stronach tego odcinka mieszczą się budynki podlegające pod ochronę zabytków. Budynki mieszkalne znajdujące się w tym odcinku ul. Gajowickiej są bardzo stare i zbudowane na drewnianych stropach. Niewątpliwie dodatkowe drgania linii tramwajowej wpłyną na pogorszenie ich stanu technicznego. (Opinia nr 98)</p>
8	<p>Największe moje wątpliwości na razie widzę w puszczeniu tego tramwaju w kierunku południowym poniżej ulicy Hallera w ulicę Gajowicką. Tam jest wąska ulica i mało miejsca na dodatkowy tramwaj. Trzeba mocno przeanalizować czy tramwaj w tej części na ulicy nie zablokuje ruchu aut. Dużo zależy od tego, gdzie miałyby być przystanki (kolejny dopiero na Raclawickiej?), no i trzeba mieć świadomość, że jak tramwaj się zepsuje to będzie paraliż komunikacyjny ulicy. (Opinia nr 111)</p>
9	<p>Nie zgadzam się na linię tramwajową (odcinek od al. Hallera do ul. Raclawickiej). (Opinia nr 114)</p>
10	<p>Przeprowadzenie torowiska na odcinku, od ulicy Hallera, do ulicy Raclawickiej. Uważam, że jest to beznadziejny pomysł, ponieważ droga na tym odcinku jest po pierwsze, za wąska. Po drugie, na ulicy Gajowickiej, znajduje się stara kamienica, która ma drewniane stropy. Budynek JUŻ przy przejeżdżających autobusach, śmieciarkach czy innych większych pojazdach, cały się trzęsie. Mimo remontów, mamy popękane ściany, jest to między innymi na skutek wstrząsów. A proszę</p>



	<p>sobie teraz wyobrazić, przejeżdżający co 15/20 minut tramwaj... Niewątpliwie dodatkowe drgania linii tramwajowej wpłyną na pogorszenie się stanu technicznego tego budynku. Dodatkowo chciałam zaznaczyć, że budynek podlega pod ochronę zabytków. Po trzecim odcinku od ulicy Ractawickiej do ulicy Hallera od kilku lat mierzy się z coraz większymi korkami. Po zrobieniu torowiska, na tym odcinku będzie jeszcze większy DRAMAT. (Opinia nr 116)</p>
11	<p>Natomiast tramwaj od Hallera do Ractawickiej to już kwestia sporna. Zdaje się, że jest za mało miejsca w pasie ulicy na taką inwestycję. Jest to osiedle domów jednorodzinnych/bliźniaków i zagęszczenie ludności, a co za tym idzie zapotrzebowanie na tego typu transport miejski, zdaje się być niewystarczające. (Opinia nr 127)</p>

### Opinie opowiadające się przeciwko budowie torowiska

Lp.	Opinia
1	<p>Stanowcze NIE dla lokalizacji torowiska wbudowanego w jezdnię, al. Hallera już jest wystarczająco głośna. (Opinia nr 24)</p>
2	<p>Chciałabym wyrazić negatywną opinię nt. lokalizacji torowiska wbudowanego w jezdnię przy ulicy Gajowickiej. Jestem przeciwna budowie torowiska, z uwagi na już zbyt duży hałas występujący w tej części okolicy. (Opinia nr 22)</p>
3	<p>Zgłaszam sprzeciw w sprawie budowy torowiska tramwajowego przy ulicy Gajowickiej i al. Hallera, z uwagi na już występujący uporczywy hałas. Wprowadzenie tramwajów dodatkowo przyczyni się do zwiększenia poziomu hałasu. (Opinia nr 27)</p>
4	<p>Dlaczego brana jest pod uwagę budowa torowiska tramwajowego przy ulicy Gajowickiej i al. Hallera, kiedy zgłaszane były postulaty o zmniejszenie hałasu przy tych ulicach. Nie chcemy więcej tramwajów. (Opinia nr 28)</p>
5	<p>Chcecie zrobić torowisko w jezdni Gajowickiej? Chcecie zrobić torowisko w jezdni zbyt wąskiej na wydzielenie go z zachowaniem odpowiedniej szerokości pasów ruchu? Bardzo, bardzo zły pomysł.</p>



	<p>Zamiast mnożyć powolną i podatną na korki i sygnalizację świetlną komunikację tramwajową, powinniście budować bezkolizyjną szybką kolej miejską - tramwaje zostawcie w centrum, gdzie odległości nie są duże i czas podróży mniej jest istotny od małej odległości do przystanku. Tylko bezkolizyjna kolej w mieście tych rozmiarów jest w stanie zmniejszyć ruch indywidualny kołowy. (Opinia nr 40)</p>
6	<p>Żadnych tramwajów! Autobusy są lepsze, tańsze i wygodniejsze. (Opinia nr 45)</p>
7	<p>W mojej opinii, tramwaj na ul. Gajowickiej jest niepotrzebny. Trasa tramwajowa spowoduje tylko dodatkowy hałas i drgania. Nowa nawierzchnia, drogi rowerowe wystarczą. (Opinia nr 62)</p>
8	<p>Jestem przeciwniczką przywrócenia ruchu tramwajowego. Nie ma takiej potrzeby, wystarczy lekko zmodernizować trasy autobusów (żaden nie dojeżdża do Rynku). (Opinia nr 67)</p>
9	<p>Jestem przeciwniczką dodania połączenia tramwajowego. W jakim celu wprowadza się tramwaj? Dokąd tramwaj ma jeździć? W czym tramwaj jest lepszy od autobusu? Wystarczyłoby zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów. (Opinia nr 68)</p>
10	<p>Uważam, że tramwaj na ul. Gajowickiej jest niepotrzebny. (Opinia nr 74)</p>
11	<p>Absolutnie żadnego torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Gajowickiej i Raławickiej!!! NIE dla tej koncepcji!!! (Opinia nr 80)</p>
12	<p>Nie ma żadnej potrzeby budowy linii tramwajowej na ulicy Gajowickiej. Ruch i hałas jest tam bardzo duży a budowa linii tramwajowej spotęguje hałas i powiększy korki. Linie autobusowe jadące Gajowicką są sprawne, autobusy jeżdżą często i rozładowują ruch osobowy. (Opinia nr 82)</p>
13	<p>Nie ma potrzeby budowania torowiska tramwajowego, bo tramwaje 20 i 24 jeżdżą przecież pod skrzyżowanie Gajowicka/Hallera. Może to być dość spory wydatek, który wcale nie ma swojego głębokiego uzasadnienia, chyba że tramwaj jechałby taką drogą jak autobus 126/144. Ponadto obawiam się, że zmniejszy to obecną drogę - jak się jedzie ulicą Gajowicką z Zaporoskiej na Hallera, to pod skrzyżowaniem z Hallera tworzy się korek (jedna droga, wszyscy chętni). (Opinia nr 87)</p>
14	<p>tramwaje niekoniecznie:)</p>



	(Opinia nr 109)
15	<p>Nikt raczej głosu mieszkańców samej Gajowickiej w kwestii tramwaju nie uwzględni, bo mieszkańcy ulicy Gajowickiej tramwaju zwyczajnie nie chcą (wszyscy zapytani sąsiedzi wypowiadają się o tym pomyśle NEGATYWNIE).</p> <p>Co istotne, w trakcie rozmowy panelowej 21.05 prowadzący ją Pan (chyba z urzędu miasta) wyraźnie powiedział, że obecne analizy wskazują, że budowa linii tramwajowej jest możliwa jedynie na odcinku Zaporoska - Hallera, a dalej w kierunku Ractawickiej jest na linię za ciasno i potrzebne jest dużo więcej analiz (które wykażą zapewne to, co dotychczasowe). Ponadto wskazano wyraźnie, że na najbliższe lata jest to linia bez początku, bo zaczyna się w miejscu, gdzie torów nie ma i długo nie będzie (Zaporoska) i włącza w istniejące, świetnie skomunikowane skrzyżowanie Gajowicka - Hallera.</p> <p>Problem komunikacyjny w rejonie będzie w najbliższych latach narastał, gdy ludzie wprowadzą się do nowych osiedli przy Ractawickiej (ponad 2000 nowych mieszkań), a tramwaj tam i tak nie dojedzie, bo przecież nie ma go jak poprowadzić na wspomnianym odcinku drugiego etapu (Hallera - Ractawicka). I wszystkie te auta jadące do olbrzymiej „sypialni” przy Ractawickiej staną sobie na Gajowickiej w olbrzymim korku. Rozumiem argument pozyskania funduszy unijnych, ale jeśli tak desperacko trzeba je pozyskać, to może na wymianę istniejącego torowiska na Hallera, gdzie mieszkańcy żyją w niecichnącym hałasie, a jadąc tramwajem trzeba się mocno trzymać, żeby się nie wywrócić?</p> <p>Położenie torowiska tramwajowego (choćby przez najbliższe 10 lat żaden tramwaj miał po nim nie przejechać, a na razie tak to wygląda) uczyni jeszcze jedną istotną szkodę właścicielom mieszkań przy Gajowickiej. Mianowicie doprowadzi do obniżenia ich wartości i atrakcyjności samej ulicy. Bo o ile bliskość linii tramwajowej w obrębie dystansu pieszego jest atutem, to tramwaj przejeżdżający pod oknami skutecznie zniechęca do zakupu nieruchomości.</p> <p>(Opinia nr 131)</p>
16	<p>Jestem mieszkanką ulicy Gajowickiej. Stanowczo mówię nie!!! Tramwajowi na tej ulicy!</p> <p>(Opinia nr 133)</p>



## Opinie dotyczące (infrastruktury dla) autobusów

### Buspas, zatoki, lewoskręty, linie autobusowe

Lp.	Opinia
1	Czy autobusy linii 126 i 133 zostaną skierowane w obu kierunkach przez ul. Gajowicką (na odcinku Hallera - Raclawicka)? Jeżeli tak, to żadna z koncepcji nie przewiduje możliwości skrętu w lewo z ul. Hallera (od strony ul. Powstańców Śląskich) w ul. Gajowicką, która byłaby wymagana, aby obie linie autobusowe mogły być skierowane na wspomnianą trasę. (Opinia nr 12)
2	W pasie rozdziału, w miejscu przyszłego torowiska, powinien koniecznie powstać buspas taki, jak aktualnie istnieje na Strzegomskiej w obrębie Nowego Dworu. (Opinia nr 16)
3	Jeżeli nie uda się zmienić etapowania, to w pierwszym etapie i tak powinno powstać torowisko, bez sieci trakcyjnej, po którym jeździłyby autobusy docelowymi trasami. (Opinia nr 17)
4	Na duży plus zasługuje fakt nie projektowania zatok autobusowych. (Opinia nr 2)
5	Najlepszy wariant będzie posiadał wygospodarowane zatoczki autobusowe, aby nie tworzyć większych korków. (Opinia nr 49)
6	Na przedstawionych koncepcjach nigdzie nie widzę zatoczek dla autobusów, wszystko ma się odbywać na jednej jezdni? (Opinia nr 51)
7	Tam, gdzie to możliwe powinny powstać zatoki przystankowe które nie spowodują tamowania przepływu ruchu. (Opinie nr 53, 54, 60)
8	Przykładem korkowania się w przyszłości ulicy Gajowickiej będą przystanki wiedeńskie. Zatrzyma się autobus, to wszystkie samochody stoją i czekają aż autobus odjedzie. (Opinia nr 64)
9	Tworzenie przystanków wiedeńskich powodować będzie generowanie korków. (Opinia nr 69)



10	Lokalizacja wyznaczonych przystanków jest zła - powinny być w zatokach by nie ograniczać przepustowości. (Opinia nr 79, 81)
11	W wariantcie docelowym na przystankach przy kościele św. Karola Boromeusza należy zaprojektować antyzatoki. (Opinia nr 90)
12	W wariantcie docelowym należy wskazać w jaki sposób z przystanków będą korzystały autobusy. Czy wjadą na przystanek wiedeński? Należy rozważyć budowę antyzatok zamiast przystanków wiedeńskich. (Opinia nr 90)
13	Należy uwzględnić zatoki dla autobusów, które ułatwiają ruch. (Opinia nr 97)
14	Przy tylko jednym pasie i braku możliwości omięcia autobusu powinny być zrobione zatoki, żeby nie powodować jeszcze większych korków. (Opinia nr 105)
15	Mieszkańcy ulicy Gajowickiej będą mieć cyrk i hałas gdy ulicą będą przejeżdżać setki samochodów, tramwaje i autobusy co 3 minuty. (Opinia nr 80)
16	Jeździłem autobusami w tym rejonie i osób przesiadających się jest znikoma ilość. Rzeczywista ilość linii jest mniejsza, bo linia 124 i 134 jeździ dokładnie tą samą trasą. (Opinia nr 64)
17	Przydałyby się autobusy w stronę Ractawickiej, bo aktualnie jadąc autobusem z Rynku np. 144 możemy wysiąść na Gajowickiej/Hallera i iść pieszo 20 minut na Ractawicką lub cofnąć się 8 minut na skrzyżowanie Powstańców/Hallera skąd jedzie 126. Mam nadzieję, że aktualne autobusy nie zostaną zabrane. Dodatkowo jeżdżą bardzo rzadko, bo dodając korki i inne okoliczności jest tam autobus raz na 10 minut lub więcej. Zazwyczaj są mocno załadowane. (Opinia nr 87)
18	Konsultowana ponad rok temu wersja z przebudową ulicy Gajowickiej zawierała wariant z budową buspasa i przystanków wiedeńskich. Forsowana obecnie wersja wzmocni jedynie tranzyt aut osobowych, upośledzając jednocześnie transport zbiorowy. (Opinia nr 70)
19	Jeśli się zmieści torowisko to fajnie by było gdyby było w formie autobusowo-tramwajowej - dodatkowy pas na cel MPK. (Opinia nr 81)





20	<p>Trasy autobusów w rejonie ul. Kruczej są źle przemyślane, ponieważ obecnie autobusy (np. 125,134) muszą pokonać tylko jedno skrzyżowanie z ulicą Gajowicką, a w projekcie dwa. Oznacza to spore utrudnienie zarówno dla kierowców autobusów, jak i kierowców samochodów, taka zmiana bardzo spowolni ruch.</p> <p>(Opinia nr 105)</p>
21	<p>Lokalizacja wyznaczonych przystanków jest zła. Przystanki powinny być w zatokach aby nie tamować ruchu.</p> <p>(Opinia nr 110)</p>
22	<p>Przystanki - obecne są raczej dobrze rozłożone - choć warto zbudować zatoki przystankowe. Niedobrym zwyczajem jest wytworzenie blokad drogowych - poprzez wprowadzanie na 1 pas drogi miejsca do zatrzymywania się autobusów - to uważam za absurd i zakłócenie zasady Zrównoważonej mobilności. Wg mnie zrównoważona mobilność to korzystanie z pasów komunikacyjnych w równym stopniu przez wszystkich uczestników, a gdy następuje blokada jednych uczestników ruchu przez drugich to jaka to zasada zrównoważonego rozwoju. Dużo dały mi wizyty w Warszawie, gdzie wprowadzone zatoki autobusowe na różnych ulicach przy kulturalnej jeździe nie wpływają na uciążliwość przy włączaniu się autobusu do ruchu, co niestety we Wrocławiu jest plagą - byle zdążyć przed autobusem.</p> <p>(Opinia nr 121)</p>
23	<p>Brak informacji o liniach autobusowych 136 i 144, 126 i 133 zostaną zawieszona, zmienione trasy?</p> <p>(Opinia nr 117)</p>
24	<p>Czy były robione jakieś badania na temat „wydolności” węzła „kościół”? Planuje się tam na tę chwilę obsłużenie 7 linii autobusowych, a można oczekiwać, że docelowo dojdą jeszcze pewnie ze 2 tramwajowe.</p> <p>(Opinia nr 129)</p>
25	<p>Czy na pewno nie jest możliwe zastosowanie klasycznych przystanków wyspowych zamiast projektowanych wiedeńskich? Szczególnie wskazane by to było przed kościołem Karola Boromeusza w miejscu planowanego węzła przesiadkowego. Sam węzeł to bardzo dobry pomysł! W tym miejscu, po zachodniej stronie jezdni, jest szeroka rezerwa terenowa umożliwiającą poszerzenie układu drogowego i wykonanie wysp przystankowych wspólnych dla</p>



	<p>autobusów i tramwajów. Pomędzy przeciwległymi, peronami wyspowymi można wyznaczyć przejście dla pieszych, co ułatwi przesiadki.</p> <p>Podobna sytuacja jest przy parku Langiewicza. Po zachodniej stronie od projektowanego krawężnika do drzew jest ok. 6m, po stronie wschodniej chodnik przed Sztabem Wojska ma 5,30 m. To wystarczająco dużo aby rozsunąć jezdnie i wykonać perony przystankowe pomiędzy ulicami Pretficza a Sztabową z dojazdami pieszymi od północy i południa.</p> <p>(Opinia nr 135)</p>
--	--

### Lokalizacja przystanków autobusowych i węzeł przesiadkowy

Lp.	Opinia
1	<p>Pomysł budowy węzła przesiadkowego przy kościele na Kruczej od razu w docelowym kształcie jest słuszny i należy go zrealizować.</p> <p>(Opinia nr 29)</p>
2	<p>Wątpliwość budzi lokalizacja przystanku (w obu wariantach) przy skrzyżowaniu Gajowicka/Hallera (w kierunku Ractawickiej). Znajduje się on bezpośrednio za skrzyżowaniem, co rodzi niebezpieczeństwo blokowania przejazdu przez inne pojazdy, czekające na odjazd autobusu/tramwaju z przystanku.</p> <p>(Opinia nr 7)</p>
3	<p>Przystanek na skrzyżowaniu ul. Kruczej i Gajowickiej (tam gdzie zatrzymuje się autobus 144 jadący z centrum), powinien być usytuowany w sposób niekolidujący z ruchem pieszych - dzisiaj należy przechodzić albo wąskim przejściem za wiatą przystankową albo pod wiatą przystankową. Przystanek mógłby być przesunięty bliżej skrzyżowania z ul. Grochową aby umożliwić stworzenie jednego przystanku dla autobusów jadących ul. Kruczą w stronę FAT-u (zarówno przez ul. Kruczą jak i ul. Grochową) oraz dla autobusów i tramwajów jadących od ul. Zaporoskiej - dziś mamy w tym miejscu 4 przystanki w różnych częściach skrzyżowania.</p> <p>(Opinia nr 8)</p>
4	<p>Przystanek na Gajowickiej, pomiędzy Jastrzębią a Saperów, po zachodniej stronie, jest źle usytuowany. Dużo lepszym rozwiązaniem z p. widzenia dostępności komunikacyjnej jest usytuowanie go pomiędzy ul Saperów a Sokolą.</p> <p>(Opinia nr 9)</p>
5	<p>Przystanek „Modlińska” należy zostawić bez zmian, nie należy go przesuwać bliżej w stronę ronda Gajowicka - Orła.</p> <p>(Opinia nr 9)</p>
6	<p>Lokalizacja wyznaczonych przystanków jest odpowiednia z wyjątkiem lokalizacji przystanku przy skrzyżowaniu z Zaporoską - przystanek jest zbyt oddalony od</p>



	skrzyżowania. Celowe jest lokalizowanie peronów jak najbliżej skrzyżowania w celu ułatwienia przesiadek i dojścia pieszych do komunikacji. (Opinia nr 29)
7	Na odcinku Hallera - Zaporoska powinno się utworzyć wydzielony tram-bus-pas, aby pojazdy komunikacji miejskiej mogły poruszać się po torowisku. Wówczas przystanek „Krucza” powinien stać się przystankiem podwójnym, aby ułatwić przesiadki. (Opinia nr 12)
8	Można też rozważyć wyznaczenie przejścia dla pieszych (być może bez sygnalizacji) w połowie odcinka Krucza - Grochowa i wyznaczenie przystanków tak, by znajdowały się przed wspomnianym przejściem (jak np. przystanki tramwajowe „Hutmen”). Umożliwiłoby to sprawniejsze przesiadanie się w sytuacji, kiedy pasażerowie musieliby przemieścić się między przystankami. W szczególności pragnę zwrócić uwagę na to, że autobusy w kierunku FAT-u odjeżdżać będą z przystanków po obu stronach jezdni (A, 125/325 po stronie nieparzystej numeracji, 124/134 po stronie parzystej numeracji). (Opinia nr 12)
9	Lokalizacja przystanków jest odpowiednia. (Opinie nr 13, 42)
10	Autobus powinien wszędzie mieć wspólne przystanki z tramwajem. (Opinia nr 17)
11	Nie podoba mi się układ przystanków. W wielu miejscach można zrobić przystanki zbiorcze, rondo przesiadkowe (jak na pl. Grunwaldzkim), czy chociażby ograniczyć przesiadkę do minimalnej liczby przejść przez jezdnię - zamiast przystanki tramwajowe i autobusowe projektować na 4 ramionach skrzyżowania, można to ograniczyć do 2 ramion skrzyżowania. (Opinia nr 36)
12	Przy kościele pw. św. Karola Boromeusza aktualnie ruch lubi się tamować, a w planie prócz przystanku autobusowego jest jeszcze tramwajowy. Trzeba będzie tutaj światła z obu stron, bo ruch niewątpliwie się zwiększy. (Opinia nr 43)
13	Przystanek przy kościele należy przesunąć maksymalnie w stronę ulicy Grochowej. Plac przed świątynią jest tradycyjnym miejscem zdjęć ślubnych, sypania ryżem/pieniędzmi, składania życzeń itd. Należy to uszanować i pozostawić odpowiednią przestrzeń. (Opinia nr 57)
14	Przesunięcie przystanku przy skrzyżowaniu z ul. Zaporoską jest jakąś aberracją. Mamy obecnie świetnie zlokalizowany przystanek - blisko zabudowy mieszkaniowej i przejścia dla pieszych. Przesuwanie nie tylko niepotrzebnie podnosi wartość inwestycji, ale także będzie zatykało ruchliwe skrzyżowanie.



	(Opinia nr 57)
15	Skąd pomysł na przystanki po zachodniej stronie na odcinku od Hallera do Saperów? Tam nie biegnie żadna linia autobusowa. (Opinia nr 57)
16	Przystanek po zachodniej stronie zbyt blisko al. Hallera - będzie blokował skrzyżowanie. (Opinia nr 57)
17	Obecny układ przystanków jest w porządku. Zmiana układu przystanków może prowadzić do generowania korków na ulicach Grochowej, Kruczej, ponieważ autobusy będą musiały wykonywać dodatkowe skręty w lewo by powrócić na swoje dalsze trasy. (Opinia nr 61)
18	Zrobienie nowego przystanku na Gajowickiej przed kościołem, doprowadzi do likwidacji bardzo cennych miejsc parkingowych, których w okolicy jest olbrzymi deficyt. (Opinia nr 61)
19	Przystanek przy kościele w niedziele będzie źródłem wypadków. (Opinia nr 65)

20	Tworzenie centrum przesiadkowego nie jest poparte badaniami analizami. Czy ktoś zastanowił się ile będzie trwało gdy np. autobus linii 125 przegubowy, będzie musiał skręcić w Grochową, potem w lewo w Gajowicką i dopiero potem w Kruczą, czy i jak się to będzie dokonywać przy intensywnym ruchu na Gajowickiej? (Opinia nr 69)
21	Jeśli chcą Państwo tworzyć węzeł przesiadkowy pod kościołem, warto w ogóle usunąć z niego ruch samochodowy. Samochody mogą objeżdżać teren węzła na Gajowickiej ulicami Kruczą i Grochową (wokół kościoła). Dzięki temu tworzymy plac w całości dostępny dla mieszkańców z integracją z komunikacją zbiorową. Takie rozwiązanie było już wprowadzone czasowo na Glinianej przy przystanku zatoka z okazji przebudowy skrzyżowania z Hubską. (Opinia nr 76)
22	Usunięcie przystanku Żelazna dla 127, 144 znacząco pogarsza dostęp do komunikacji zbiorowej dla mieszkańców pobliskich bloków. Do planowanego węzła przesiadkowego jest naprawdę daleko. (Opinia nr 76)
23	Po co przystanki autobusowe mają być przesunięte blisko kościoła??



	<p>Czy plac dookoła kościoła ma być jednym wielkim rondem?? W środku kościoła będzie tylko słycać warkot pojazdów i pękające ściany od wielkiego ruchu pojazdów. (Opinia nr 80)</p>
24	<p>Przeniesienie przystanku nr 11537 jest niekorzystne:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dla osoby korzystającej z MPK utrudnia przesiadki. Obecnie wygodnie zlokalizowany przy skrzyżowaniu z ul. Hallera,</li><li>- lokalizacja przy parku jest potencjalnie niebezpieczna po zmroku,</li><li>- lokalizacja przy parku i wynikający z tego wzmożony ruch negatywnie odbije się na roślinności (śmieci, wydeptana zieleń itp.),</li><li>- od kościoła aż do Ronda Żołnierzy Wyklętych brak przystanku - przystanek nr 11530 Żelazna powinien zostać na swoim miejscu.</li></ul> <p>(Opinia nr 85)</p>
25	<p>Pomysł z węzłem przesiadkowym obok kościoła jest świetny - takich rozwiązań brakuje w całym mieście (a najjaskrawszy przykład to zapewne skrzyżowanie Hallera i Grabiszyńskiej). (Opinia nr 94)</p>
26	<p>Lokalizacja przystanków autobusowych jest trafna za wyjątkiem umiejscowienia „węzła przesiadkowego” na wysokości kościoła przy ul. Kruczej. Stosunkowo wąskie ulice i ostre zakręty będą stanowić znaczne utrudnienie do manewrowania autobusami przegubowymi oraz spowolnią ruch i tempo przejazdu autobusów. Przystanki należy pozostawić w obecnych lokalizacjach. (Opinia nr 99)</p>
27	<p>Przedstawiona koncepcja rozmieszczenia przystanków jest nieczytelna. Patrząc na zamieszczone plany wygląda mi na to, że aby przesiąść się z A na 134 trzeba przebiec cały plac na którym stoi kościół, więc gdzie to ułatwienie zintegrowanego węzła przesiadkowego (Opinia nr 101)</p>
28	<p>Przystanki w stylu wiedeńskim są najlepszą opcją, natomiast najlepiej aby były blisko siebie (nie mówiąc już żeby były naprzeciwko siebie) a nie oddalone o kilkanaście metrów od siebie. (Opinia nr 107)</p>
29	<p>Pomysłowa wydaje się propozycja centrum przesiadkowego na wysokości Kościoła św. Boromeusza. Dobrze by jednak było wtedy przemyśleć jak wyglądałoby włączenie się autobusów linii A/125/325 ponownie w ul. Kruczą w kierunku centrum, tzn. zadbać o ich możliwe pierwszeństwo. (Opinia nr 118)</p>



30	Dobrym pomysłem wydaje się zlokalizowanie jednego z przystanków w bezpośrednim sąsiedztwie Parku Langiewicza. (Opinia nr 124)
31	Lokalizacja przystanków – TAK (Opinia nr 126)
32	Przy węźle przesiadkowym warto zamontować zadaszoną wiatę na rowery oraz postulować o przystanek roweru miejskiego. (Opinia nr 127)
33	Przy wszystkich przystankach autobusowych warto zamontować stojaki na rowery. Niech same przystanki będą z zielonymi dachami. (Opinia nr 127)
34	Chciałabym aby pewne kwestie pozostały takie same - układ linii autobusowych w rejonie kościoła generuje ruch pieszy w tej okolicy - przystanek 124, 134 powoduje, że małe sklepiki w pawilonie mają jeszcze kilku klientów. Objazd kościoła wg nowego planu spowoduje tłok na ulicy Gajowickiej, przeciążenie tych pasów w godzinach szczytu, a dokładanie pasa tylko dla komunikacji zbiorowej poszerzy przekrój - spowoduje, że auta poza godzinami szczytu będą poruszały się z większą prędkością. Objazd wokół kościoła spowoduje też wydłużenie czasu przejazdu autobusów, w dzisiejszych czasach jest to bardzo niekorzystne. Rozumiem jednak wygodę tego rozwiązania i mam jednak nadzieję, że jeśli przeniesienie przystanków jednak nastąpi, to na „stacji przesiadkowej” znajdzie się chociaż kiosk z gazetami. (Opinia nr 128)
35	Nie jestem zwolennikiem lokalizacji przystanku park/SOW. Wbrew temu co usłyszałem na mój zarzut o likwidacji przystanku autobusowego w pobliżu al. Hallera w kierunku Ractawickiej (nagranie 1:53:30), nie znalazłem na projekcie przystanku 127/144 w pobliżu Hallera. Jeśli jest planowane jego zintegrowanie z przystankami tramwajowymi w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej, to szkoda, że nie zostało to w jakiś sposób zasygnalizowane. Zauważam zmiany peronów na rysunku, ale niewiele to mówi o zintegrowaniu ich z przystankami autobusowymi. Czy tak ważne miejsce nie powinno obejmować kompleksowego projektu już na tym etapie, żeby uniknąć późniejszych problemów z geometrią, kolejnych przebudów itd.? Zastanawia mnie też, gdzie są planowane przystanki 136, wyraźnie widać, że ten w kierunku FAT jest likwidowany. Czy docelowo planuje się może torowisko na płytach betonowych w ciągu OŚ?



	(Opinia nr 129)
36	W naszej opinii przystanek w parku jest zbędny, zaplanowano go za blisko przystanku na Hallera i tego przy kościele. Przy działającej sygnalizacji świetlnej będzie potęgował i tak już znaczne zatory. (Opinia nr 136)

## Opinie dotyczące jezdni

### Szerokość pasów ruchu

Lp.	Opinia
1	Czy wyjazd z jednostki wojskowej musi mieć łuki o promieniu 17 metrów - jak na autostradzie? Proszę wyostrzyć te łuki, tak żeby wygodnie było pieszym korzystającym z chodnika, nie samochodom. (Opinia nr 2)
2	Szerokość pasów ruchu ogólnego na ul. Gajowickiej powinna zostać zmniejszona do szerokości 2,75 m, co jest wartością wystarczającą i często spotykaną przy nowych inwestycjach drogowych na drogach klasy Z. Spowoduje to uspokojenie ruchu i spowolnienie prędkości ruchu samochodowego do 50km/h. Zaproponowana szerokość 3 m nie spełni tego wymagania. Jezdnie dróg lokalnych krzyżujących się z Gajowicką (Żelazna, Krucza, Pereca, Sokola) powinny zostać zwężone do 5 m (2,5 m na pas każdego kierunku) w pobliżu skrzyżowań, na wzór zaproponowanej ul. Sztabowej, co jest zgodne z dzisiejszymi trendami w projektowaniu infrastruktury. (Opinia nr 13)
3	W wariantcie przejściowym jezdnie mają po 4 metry szerokości, co jest rozwiązaniem nieekonomicznym (niepotrzebne koszty) i generującym niebezpieczeństwo (szersza jezdnia pozwala na rozwijanie większych prędkości). Proponuję budować jezdnie o szerokości 3m w śladzie wariantu docelowego. Przestrzeń pomiędzy jezdniami: a) zostawić jako rezerwę na tramwaj (kiedy już będzie wiadomo skąd dokąd miałyby tamtędy jeździć tramwaje), obsiać trawą i nie kosić lub b) wybudować TAT (bez trakcji) i puścić tamtędy 127 oraz 144. (Opinia nr 19)



4	<p>W niektórych miejscach przy skrzyżowaniach szerokość pasów ruchu dochodzi do 4m - czy jest to konieczne? Na przykład na skrzyżowaniu z Kruczą w jednym miejscu pas ruchu ma 4m, a po drugiej stronie wystarczają 3m. Ten 1m wystarczy na oddzielenie drogi rowerowej od pieszej pasem zieleni i posadzenie w nim 2-3 drzew. (Opinia nr 23)</p>
5	<p>Należy poszerzyć wlot w ulicę Sztabową (w kierunku Powstańców Śl.) co najmniej do 6 (jeśli nawet nie 7) metrów. W przypadku mniej ważnych uliczek szerokość taka jest zachowana. Sztabowa pełni rolę objazdu dla komunikacji autobusowej w przypadku zablokowania Hallera. Dodatkowo obsługuje jednostkę wojskową (ciężarówki transportowe) oraz szkołę (autokary wycieczkowe). Wyznaczone miejsca parkingowe w zatoce można umieścić „głębiej”, kosztem siedmiometrowego w tym miejscu chodnika. (Opinia nr 57)</p>
6	<p>Proszę zadbać o to, żeby droga szeroka na 4 metry nie kusila kierowców do wyprzedzania się na jednym pasie ruchu, jak to ma miejsce na Pułaskiego. Jeśli uważacie Państwo, że da się to zrobić przez jakieś ograniczniki, to proszę je zastosować. (Opinia nr 76)</p>
7	<p>Zbyt szerokie pasy ruchu, będą skłaniać kierowców do niebezpiecznych manewrów i przekraczania limitów prędkości. (Opinia nr 113)</p>
8	<p>Konieczność zwężenia jezdni. (Opinia nr 120)</p>
9	<p>Zaprojektowanie pasów ruchu ogólnego po których nie poruszają się pojazdy komunikacji zbiorowej w szerokości nie większej niż 2.75 m. (Opinia nr 134)</p>
10	<p>Zaprojektowanie wszystkich skrzyżowań na ul. Gajowickiej z drogami lokalnymi, tak aby pas ruchu w danym kierunku nie był szerszy niż 2,5 m. (Opinia nr 134)</p>
11	<p>Fatalne jest przyjęcie zasady zawężania ulic i wprowadzanie w miejscu dość wygodnych ulic ograniczeń przejazdowych. Wrocław miał i był znany z szerokich i wygodnych ulic - dobrze skrojonych, które przetrwały setki lat z nawierzchnią brukowaną ze szlachetnej kostki granitowej. Oprócz tego wprowadzenie lejkowatych ulic w miejsce szerokich włączeń uważam za fatalny błąd. Zatracana jest śródmiejskość a nawet miejskość Wrocławia.</p>





(Opinia nr 121)

## Lewoskręty

Lp.	Opinia
1	Wątpliwość budzi rozwiązanie lewoskrętu z Gajowickiej w Hallera (z południa na zachód). W rozwiązaniu docelowym pojazdy oczekujące na możliwość skrętu będą blokowały tramwaj (w tym jadący prosto). (Opinia nr 7)
2	Brak lewoskrętu z Hallera w Gajowicką w kierunku południowym. (Opinia nr 9)
3	Zostawić po przebudowie osobny pas do skrętu w lewo z ul. Kruczej w ul. Gajowicką (skręcając w kierunku wojska) tak jak ma to miejsce teraz, zamiast stawiać tam wysepkę, która spowoduje zakorkowanie ul. Kruczej. (Opinia nr 32)
4	Ulica Krucza - zdaje się że zostaną wyeliminowane przystanki przy samej Gajowickiej - to w sumie dobrze, ale dojdą zbędne wysepki przy przejściach dla pieszych i zabrane zostaną pasy do lewoskrętu. Auta skręcające w lewo mają problem wyjechać z Kruczej na Gajowicką (z obu stron Kruczej) i jak odejdzie pas lewoskrętu będą duże korki przez blokowanie przejazdu przez chcących skręcić w lewo (to samo będzie się tyczyło lewoskrętu z Gajowickiej w Kruczą), co oznacza tylko tyle że albo będą 4 cykle świetlne, co jest bez sensu, albo będą ciągłe korki bo pierwsze auto w kolejce może zablokować cały ruch... (Opinia nr 51)
5	Należy zachować wszystkie lewoskręty na skrzyżowaniu z ul. Kruczą. (Opinie nr 57, 73)
6	Skrzyżowanie ulic Gajowickiej z Kruczą - w ul. Gajowickiej zasadne byłoby wydzielenie dla pojazdów oddzielnych pasów do skrętu w lewo w obu kierunkach (analogicznie jak ma to miejsce przy skrzyżowaniu z ulicą Hallera). (Opinia nr 88)
7	Ulica Gajowicka cechuje się dużym natężeniem ruchu i zachodzi konieczność zachowania płynności ruchu, w szczególności poprzez zorganizowanie lewoskrętów w ulice: Sztabową, Pretficza, Kruczą, Żelazną etc. z osobnego pasa ruchu, który powinien znaleźć się w miejscu projektowanego torowiska. (Opinia nr 99)



8	Zmienić/dodać np. naprzeciwko hotelu lub bazy logistycznej i w parku oraz przy skrzyżowaniu z ul. Hallera aby zrobić dodatkowy pas do skrętu w lewo aby samochody nie stały na torowisku oraz pasie do skrętu w prawo oraz prosto. (Opinia nr 107)
9	Zrobić miejsce dla skręcających w ul. Sztabową, Bernarda Pretficza i Żelazną aby nie miały skrętu na torowisku oraz na pasie do jazdy prosto. (Opinia nr 107)
10	Postulujemy o lewoskręt z ul. Hallera w Gajowicką - zmniejszy ilość aut poruszających się po osiedlu i szukających możliwości skrętu czy zawracania. (Opinia nr 127)

### Sygnalizacja świetlna

Lp.	Opinia
1	Żywię wielką nadzieję, że przynajmniej na części ze skrzyżowań dalej nie pojawi się sygnalizacja świetlna. (Opinia nr 72)
2	Rezygnacja z sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z Kruczą nie jest rozsądna. Jest ona ważną trasą rozprowadzającą ruch po osiedlach, panuje na niej spore natężenie ruchu. W przypadku rezygnacji i pierwszeństwa na Gajowickiej Krucza będzie wiecznie zatkana. Jest to o tyle istotne, że około 80% ruchu na tym skrzyżowaniu to jazda na wprost. (Opinia nr 73)
3	Cieszy, że usuwacie sygnalizację świetlną przy Kruczej. (Opinia nr 76)
4	Popieramy likwidację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Gajowicka/Krucza.  W przypadku pozostawienia sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Gajowicka/Krucza nie należy budować azyli na wlotach ulicy Kruczej, a w programie sygnalizacji należy zachować obecny podział na dwie fazy. Wprowadzenie azyli oraz większej liczby faz może utrudnić ruch pieszy i rowerowy powodując straty czasu, które obecnie tam nie występują. Tworząc nowy program należy zapewnić koordynację sąsiednich przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych w celu umożliwienia przekroczenia ulicy w tym samym cyklu pracy sygnalizacji bez dodatkowych opóźnień względem ruchu samochodowego. (Opinia nr 90)



5	Dodatkowe tamowanie ruchu będzie powodować projektowana sygnalizacja świetlna na każdym skrzyżowaniu. Wskutek spowolnienia ruchu wywołanego przystankami wiedeńskimi i zwężeniem jezdni, światła są zbędne. (Opinia nr 99)
6	Natomiast niszczenie sygnalizacji świetlnej dopiero po zniszczeniu lewoskrętu który wg planów nie obejmowałby pojazdów MPK. (Opinia nr 107)
7	Słuszna jest rezygnacja z sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul Kruczą. (Opinia nr 135)

## Jezdnia dwupasmowa

Lp.	Opinia
1	Najbardziej odpowiadającym rozwiązaniem byłoby rozwiązanie przejściowe z jezdnią na wydzielonym pasie dla torowiska w przyszłości. Najmniej odpowiadającym rozwiązaniem jest pas torowiska z antyzatokami, które są niebezpieczne dla pieszych i spowalniają ruch. Dodatkowo zastanawia mnie od jakiegoś czasu jakie problemy stoją na przeszkodzie by budować torowiska na zewnętrznym pasie drogi? Byłoby to rozwiązanie o wiele bezpieczniejsze dla pasażerów, a ruch na pasie wewnętrznym pozostałby płynny. (Opinia nr 48)
2	Tramwaj w przyszłości tak, ale do tego czasu ul. Gajowicka na odcinku od ronda do ulicy Hallera powinna być dwupasmowa, zwężenie jej do jednego pasa będzie generowało korki. Jeśli ma być to też alternatywa dla Powstańców Śląskich, to jeden pas w każdą stronę to za mało. (Opinia nr 61)
3	Najlepszy wariant będzie posiadał dwupasmową jezdnię w każdym kierunku, aby nie tworzyć większych korków. (Opinia nr 49)
4	Spokojnie można byłoby zrobić dwupasmową drogę z dwóch stron jezdni przez całą długość ulicy Gajowickiej. (Opinia nr 47)
5	Zielony pas w miejscu obecnej jezdni jako rezerwa pod tory tramwajowe, jest bardzo nietrafiony. Wyłączenie jednego pasa ruchu będzie elementem, który będzie generował korki, w miejscu w którym do tej pory tych korków nie było.



	(Opinia nr 64)
6	Po jednym pasie w każdym kierunku to zdecydowanie za mało, powinny być dwa, ale dostępne dla samochodów, czyli żeby w takim przypadku nie było buspasa. (Opinia nr 105)
7	Najlepszym i najbardziej sensownym rozwiązaniem jest zrobienie drogi od razu z torowiskiem lub bez torowiska, ale z jezdnią po 2 pasy w każdym kierunku. (Opinia nr 108)
8	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zwężenie jezdni, likwidacja wydzielonych pasów do skrętu w lewo, również powodować będzie utratę płynności ruchu,</li><li>- ulica Gajowicka jest ulicą przelotową łączącą północne części miasta w południowymi, więc powinna mieć odpowiednią przepustowość,</li><li>- Gajowicka jest równoległa do Powstańców Śląskich, czy ktoś pomyślał, co będzie jak trzeba będzie remontować Powstańców? Jak ma się na słabo przepustowej Gajowickiej ma się pomieścić dodatkowy ruch z Powstańców?</li></ul> (Opinia nr 69)
9	Oczywiście wariant czteropasmowy musi być docelowy. (Opinia nr 121)
10	Potencjalna rezerwa pod torowisko nie powinna ograniczać przepustowości drogi (głównie dlatego, że termin realizacji finalnej koncepcji jest mocno nieokreślony). (Opinia nr 124)
11	W „wyobrażalnej przyszłości” nie powstanie linia tramwajowa na Gajowickiej. Jej zasadność ekonomiczna jest również dyskusyjna bo dokąd miałyby prowadzić, i jakie kierunki „spinać”? Dlatego postulujemy usprawnienie ruchu samochodowego poprzez wytyczenie odcinków dwujezdniowych w każdym kierunku z uwzględnieniem zmian na lewoskręty. (Opinia nr 136)
12	Zawężenie jezdni do jednego pasa ruchu na odcinku od ul. Kruczej do alei gen. J. Hallera spowoduje znaczne ograniczenie przepustowości jezdni w kierunku południowym. Zupełnie nie uwzględnia istniejącego od wielu lat braku przepustowości jezdni w tym kierunku i spowoduje znaczne wydłużenie korków i czasu oczekiwania na przejazd przez Hallera w kierunku Ractawickiej. Prezentowana koncepcja w tym aspekcie jest zupełnie nie zrozumiała! Analizując obecny ruch samochodowy powinna przewidzieć dwa pasy ruchu w kier. Hallera bez blokującej wysepki przy Sztabowej. (Opinia nr 137)



## Układ docelowy w rejonie ul. Kruczej

Lp.	Opinia
1	W ramach rozwiązania przejściowego pojawienie się jezdni w miejscu przyszłego torowiska uważam za zły pomysł, chyba że byłby to buspas, nawet w tym przypadku lepszym rozwiązaniem jest zieleń. (Opinia nr 1)
2	W koncepcji przejściowej nie powinno być drugiego pasa dla samochodów, a torowisko powinno być buspasem. (Opinie nr 4, 20, 46)
3	Za niedopuszczalne należy uznać przeznaczenie choćby części przyszłego torowiska na jezdnię. (Opinia nr 6)
4	Uważam, że błędem jest rozważanie możliwości budowy dwóch pasów ruchu dla aut w rejonie kościoła. (Opinia nr 52)
5	Należy zrezygnować z możliwości budowy drugiego pasa dla samochodów w rejonie kościoła św. Karola Boromeusza. (Opinia nr 90)
6	Wprowadzenie układu docelowego pod kościołem jest obowiązkowe. Węzeł przesiadkowy wprowadzi na ten króciutki odcinek zbyt dużo linii autobusowych, aby nie wprowadzić możliwości omijania stojących na przystanku pojazdów przez pozostałych kierowców. (Opinia nr 57)

## Inne opinie

Lp.	Opinia
1	Chciałbym zaproponować aby projekt wykonać w stylu ulicy Hubskiej gdzie jest jeden pas ruchu dla samochodów oraz torowisko (tak jak wg planów). Również najlepiej by było gdyby autobusy poruszały się w przyszłości, po wybudowaniu torowiska po nim żeby nie stać w korkach i żeby same ich nie wydłużały. (Opinia nr 107)



2	Jak się jedzie ulicą Gajowicką z Zaporoskiej na Hallera, to pod skrzyżowaniem z Hallera tworzy się korek (jedna droga, wszyscy chętni), przydałyby się tam 2 pasy, tym bardziej, że dokładnie w tym samym miejscu co korek staje autobus, który w korku nie stoi, bo skręca w lewo, więc czasem trzeba go objechać. (Opinia nr 87)
3	Rozwiązania na samym skrzyżowaniu z Hallera tylko zablokują skrzyżowanie (przeniesienie przystanku tramwajowego skutkujące brakiem zatoki autobusowej). Dodatkowo generuje to niepotrzebne koszty. Obecne rozwiązania w ciągu al. Hallera są dobre. (Opinia nr 57)
4	W koncepcji zastanawiające jest zmniejszenie jezdni na Hallera w kierunku FAT, gdzie autobusy miałyby teraz zamiast zatoczki blokować prawą jezdnię. To jest niewyobrażalne, aby na dwupasmowej jezdni z wydzielonym przystankiem zmniejszać przepustowość, zwłaszcza że kierowcy będą jechali za autobusem, który nagle zatrzyma się 20m za skrzyżowaniem blokując cały ruch na swoim pasie, co niewątpliwie będzie skutkowało zatorami na skrzyżowaniu Gajowicka-Hallera... (Opinia nr 51)
5	Brak dodatkowego pasa ruchu na Gajowickiej od skrzyżowania z Hallera do jednostki wojskowej (kierunek południowy), planowany w tym miejscu przystanek będzie powodował utrudnienia (tylko jeden pas). (Opinia nr 9)
6	Brak prawoskrętu z Gajowickiej na Hallera w stronę Carrefoura. (Opinia nr 65)
7	Na północnym wylocie skrzyżowania z aleją Hallera nie należy projektować pasa wyłączania, skoro wszystkie relacje doprowadzają ruch jednopasmowo. (Opinia nr 90)
8	Krucza/Gajowicka: Czy istnieją warunki techniczne, żeby zamiast typowego skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zrealizować w tym miejscu rondo - zwiększa płynność ruchu a jednocześnie stanowi element jego uspokojenia? (Opinia nr 113)
9	Nawierzchnia drogi: ze względu na skrajnie wysokie temperatury latem i efekt miejskiej wyspy ciepła proponuję zastosować jasny asfalt. (Opinia nr 113)
10	Komuż to bruk kole w oczy. Żadne ekipy powojenne nie potrafią położyć nawet kawałka nawierzchni brukowanej w kostce granitowej aby nie zniszczyć tej pięknej Wrocławskiej struktury.



<p>Moim zdaniem ulica Gajowicka wymaga tylko odpowiedniego remontu i utrzymania parametrów obecnych, bez zawężeń - te ulice jak np. Sztabowa czy Pretficza, Krucza, Grochowa są w dobrym stanie technicznym i przetrwały ponad 100 lat - ile przetrwają nowe nawierzchnie bitumiczne - 5 lat i będą się sypać.</p> <p>Ekologia też do nawierzchni - bitumiczna - śmierdzi i się nagrzewa oraz ulega degradacji, z kostki granitowej - kulturowo wrocławska, bezzapachowa, trwała na ponad 100 lat, i się tak nie nagrzewa. Zawsze się mówiło o betonowych, asfaltowych pustyniach a nie granitowych. No i kolor - bitum jest czarny przyciąga promienie słoneczne, nagrzewa się i jest koszmarne czarny, kostka granitowa jest jasnoszara - przyjemna dla oka.</p> <p>(Opinia nr 121)</p>
---

## Opinie dotyczące przemieszczania się pieszych

### Chodniki

Lp.	Opinia
1	Na odcinku od ulicy Raclawickiej (rondo), do ulicy Sokolej chodnik po stronie wschodniej ma jedynie 1,80 szerokości - obecnie standardem jest budowa chodników o szerokości minimum 2m i należy w tym miejscu chodnik poszerzyć, nawet kosztem pasa zieleni. (opinia nr 1)
2	Rozmieszczenie chodników jest odpowiednie. (opinie nr 5, 29, 43, 59)
3	Chodniki w każdym wypadku powinny zostać zaprojektowane w sposób zapewniający odpowiednią szerokość przejścia dla alei śródmiejskiej. (opinia nr 6)
4	Drzewa, chodniki powinny być zabezpieczone przed nielegalnym/dzikim parkowaniem. (opinia nr 23)
5	Należy zrezygnować ze wspólnych ciągów pieszo-rowerowych po wschodniej stronie. W szczególności niedopuszczalne jest wprowadzanie rowerzystów na chodniki przy kościele i między Grochową a Zaporoską. Wschodnia pierzeja jest trasą wielu starszych osób do kościoła, apteki, przychodni, sklepów, administracji, rady osiedlowej. Odcinek pomiędzy ulicami Grochową i Zaporoską pełni z kolei rolę rekreacyjną, gdzie mnóstwo



	jest osób poruszających się nie tylko wzdłuż, ale i w szereg chodnika. W dodatku wielu z nich to osoby o ograniczonej zdolności obserwacji i oceny sytuacji: dzieci, seniorzy. (opinia nr 57)
6	Dlaczego nie zaplanowano remontu chodników na odcinku Grochowa-Zaporoska (strona parzysta)? (opinia nr 57)
7	Dlaczego zaplanowano remonty chodników na odcinkach Sztabowa-Prełficza i Krucza-Grochowa (strona parzysta)? One były niedawno remontowane. (opinia nr 57)
8	Dlaczego na odcinku „borkowym” chodnik idzie przy samej jezdni, a DDR jest od niej oddalony? Powinno być na odwrót. Ułatwiłoby to wyprostowanie przejazdu rowerowego na skrzyżowaniu z Hallera oraz wyeliminowało tam kolizje z ruchem pieszym. (opinia nr 57)
9	Konieczne doprojektowanie dodatkowego oświetlenia chodników po stronie wschodniej (w szczególności Prełficza-Krucza i Grochowa-Zaporoska). Nie trzeba montować dużych latarni ulicznych, mogą to być niższe, tańsze typu parkowego. (opinia nr 57)
10	Nie należy zmieniać projektu chodników wokół kościoła - to układ zabytkowy pod opieką konserwatora. Ma zostać tak, jak jest. W szczególności żadnych „nowoczesnych” materiałów. Zostaje drobna kostka bazaltowa na obrzeżach i płyty lastrykowe w głównym biegu (wykończone infutą!). (opinia nr 57)
11	Bardzo dobra decyzja z uwolnieniem chodnika naprzeciwko kościoła poprzez przesunięcie wiaty na teren zielony. (opinia nr 57)
12	Zdecydowanie proszę stosować duże płyty chodnikowe. (opinia nr 76)
13	Na początku ulicy Gajowickiej na północ od ronda przy ulicy Orlej zaprojektowano odcinek chodnika o szerokości 1,80 m. Należy go poszerzyć do standardowej szerokości 2 m. (opinia nr 90)
14	Na odcinku między Kruczą, a Prełficza po stronie zachodniej częściowo nie ma chodnika, a jedynie ścieżka, który po deszczu robi się błotnista, powinno się tam stworzyć chodnik. (opinia nr 95)
15	Zastosowanie płyt chodnikowych 40 x 40 cm.





	(Opinia nr 120)
16	<p>Na pdfie „konceptcja wariant docelowy z tramwajem” nie ma wejścia do parku Langiewicza od strony ul. Gajowickiej. Sugeruję projektantom (bez ironii) obejrzeć narożnik parku w okolicy ul. Sztabowej i jak obecnie jest rozwiązane dojście do przejścia dla pieszych. Zakładam, że to tylko przeoczenie, bo alejka nie była naniesiona na mapę zasadniczą. Jeśli jednak zostanie ono zlikwidowane, to efekt będzie taki, że ludzie pojawią się na ścieżce rowerowej albo wydepczą trasę po starym śladzie, tym bardziej, że projektowany jest tam przystanek. On musi być skomunikowany w sposób cywilizowany z parkiem.</p> <p>(Opinia nr 129)</p>
17	<p>Martwi mnie likwidacja chodnika na Gajowickiej na odcinku Hallera-Sztabowa i przeniesienie całego ruchu pod klatki 145-161. Mam świadomość, że są normy nt. szerokości torowisk, których się nie przeskoczy i tworzenie chodnika wzdłuż ulicy wiązałoby się z wycinkami, ale współczuję mieszkańcom parterów, których okna wychodzą wprost na ciąg pieszy. Obawiam się też, że ludzie, którzy obecnie wyprowadzają psy chodząc po obu stronach pasa zieleni, przeniosą się na projektowaną ścieżkę rowerową a wzdłuż ulicy powstaną przedepty.</p> <p>(Opinia nr 129)</p>
18	<p>Projekt powinien obejmować remont chodnika po wschodniej stronie ulicy na odcinku od Grochowej do Zaporoskiej i wykonanie przy nim dwukierunkowej ścieżki rowerowej. Miejsca wystarczy. Nie jest konieczne ingerowanie w zieleń:</p> <p><a href="https://goo.gl/maps/7zEs3v1ZQcZ7rJUy8">https://goo.gl/maps/7zEs3v1ZQcZ7rJUy8</a> <a href="https://goo.gl/maps/V4uk8JiTNTeKoJN47">https://goo.gl/maps/V4uk8JiTNTeKoJN47</a></p> <p>(Opinia nr 135)</p>

## Przejścia dla pieszych

Lp.	Opinia
1	<p>Proszę o przywrócenie południowego przejścia dla pieszych przez ulicę Gajowicką w ciągu ulicy Sokolej. Usunięcie tego przejścia w latach 2000' było olbrzymim błędem.</p> <p>(opinia nr 2)</p>
2	<p>Dodanie przejścia po północnej stronie skrzyżowania z Jastrzębią to plus, jednak likwidacja przejścia po stronie południowej zasługuje na mocną krytykę.</p>



	Zwłaszcza ze względu na dzieci chodzące na przerwach, przed i po lekcjach ze szkoły do sklepu. (opinia nr 2)
3	Zastanawia mnie, czy przesunięcie przejścia dla pieszych na ul. Gajowickiej przy skrzyżowaniu z ul. Jastrzębią będzie dobrym posunięciem. Obecnie przejście jest blisko sklepu a przesunięcie go może trochę utrudnić życie mieszkańcom. Dodatkowo przystanek tramwajowy planowany jest po drugiej stronie ul. Jastrzębiej. (opinia nr 5)
4	Dostęp do każdego przystanku tramwajowego powinien być umożliwiony poprzez przejście dla pieszych z obu stron przystanku. (Opinia nr 6)
5	Należy zaplanować przejścia dla pieszych wzdłuż przejazdu dla rowerów w ciągu zielonego pasa dzielącego jezdnie Hallera. Pieszy chcąc kontynuować tamtędy spacer musi trzykrotnie pokonywać sygnalizację świetlną. (Opinia nr 7)
6	Brakuje przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Hallera/Gajowicka wzdłuż torowiska tramwajowego w osi ul. Hallera. Obecnie istnieje tylko przejazd dla rowerów, a przecież po obu stronach skrzyżowania w pasie między jezdniami znajdują się zarówno droga dla rowerów, jak i chodnik. (Opinia nr 12)
7	Lokalizacja przejść dla pieszych jest odpowiednia. (Opinie nr 13, 29, 42, 53, 54, 79)
8	Prosimy o wybudowanie przejścia ze światłami z Parku Langiewicza przez Gajowicką w kierunku ulicy Sztabowej. Jest to droga jaką część dzieci pokonuje idąc do szkoły przy ulicy Wandy z osiedla Gajowice. Takie rozwiązanie poprawi bezpieczeństwo w tym miejscu. (Opinie nr 31)
9	Należy zwrócić uwagę, aby po przebudowie program sygnalizacji świetlnej nie dyskryminował pieszych uniemożliwiając przejście jezdni na raz. (opinia nr 52)
10	Należy doprojektować brakujące przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach z ulicami Jastrzębią i Sokolą. (opinia nr 52)
11	Przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe powinny być dobrze doświetlone. (opinia nr 54)
12	Nieodpowiedzialna decyzja o likwidacji południowego przejścia w ramach skrzyżowania z ulicą Jastrzębią.



	(opinia nr 57)
13	W obu wariantach brakuje przejść dla pieszych: a) w połowie pomiędzy Pretficza a Kruczą, b) w połowie między Sztabową a Hallera. (opinia nr 59)
14	Przejścia dla pieszych w tych samych miejscach, co dotychczas są wystarczające. (opinia nr 62)
15	Czy będą pasy prowadzące i ostrzegawcze dla niewidzących i niedowidzących? (opinia nr 65)
16	Czy będą osobne oświetlenia przejść i czy przejścia będą wyniesione? (opinia nr 65)
17	Bardzo podobają mi się wszystkie przejścia wokół każdego ze skrzyżowań, co pozwoli na ożywienie ruchu pieszego. Obecnie na Skrzyżowaniach z Żelazną czy Pretficza brakuje części relacji dla pieszych. (opinia nr 72)
18	Jeżeli na wysokości kościoła Karola Boromeusza, będzie zlokalizowane centrum przesiadkowe, to musi być tam sygnalizacja świetlna, przede wszystkim dla bezpieczeństwa pieszych. (opinia nr 74)
19	Chciałabym, aby przy Szkole Podstawowej nr 81 było przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Chodzi o przejście przez ul. Gajowicką koło szkoły. W tej chwili jest tam niebezpieczne przejście bez sygnalizacji świetlnej. Przed przejściem jest niebezpieczny zjazd w lewo z ul. Jastrzębiej na Gajowicką. I właśnie tędy muszą przechodzić dzieci. (opinia nr 86)

20	Przejście dla pieszych przez ul. Gajowicką przy ul. Jastrzębiej proponuję w miejscu obecnego przejścia położonego pomiędzy szkołą a sklepem „Żabka”. Z uwagi na bliskość szkoły i spory ruch tramwajowy niezbędna wydaje się budowa sygnalizacji świetlnej na tym przejściu! (opinia nr 88)
21	Prosimy o urządzenie przejść dla pieszych w formie wyniesionej z wysepką spoczynkową pośrodku. W okolicy znajduje się Szkoła Podstawowa oraz przedszkola. Konieczne jest zapewnienie dzieciom bezpieczeństwa. (opinia nr 89)
22	Należy zaprojektować brakujące przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach z ulicami Sokolą (strona południowa) i Jastrzębią (strona południowa). (opinia nr 90)



23	<p>Mimo przeniesienia przystanków, rozważyłbym dodatkowe przejście dla pieszych w okolicach obecnego przystanku „Krucza” linii 127 i 144 w kierunku północnym (oraz kiosku do demontażu) - w tym miejscu wiele osób przechodzi przez jezdnię, bo jest to część ciągu pieszego przez podwórka od ul. Wróblej aż do ul. Łączności (a niegdyś nawet Energetycznej, jednak obecnie to ostatnie podwórko jest ogrodzone i bramy mogą przekraczać tylko mieszkańcy); sądzę, że nawet bez przystanku jezdnia będzie tu przekraczana. Ponadto przejście dodatkowo uspokoiłoby ruch na ulicy. (opinia nr 94)</p>
24	<p>Odnośnie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych to rozwiązanie takie jak przy ul. Pretficza czy Grochowej od strony wschodniej jest nieprzemysłane. Ile osób zmieści się na tym cypelku, jedna plus pies? (opinia nr 101)</p>
25	<p>Z punktu widzenia rodziców dzieci ze SP 81 interesującym nas fragmentem przebudowy jest okolica skrzyżowania ulicy Gajowickiej z ulicą Jastrzębią. Obecnie przy szkole znajduje się przejście przez ulicę Gajowicką pomiędzy ulicami Jastrzębią i Saperów. Przebudowa zakłada utworzenie dwóch przejść dla pieszych przy Szkole nr 81 – przy ul. Saperów oraz przy ul. Jastrzębiej.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Wnioskujemy, aby te przejścia zostały zaprojektowane i wykonane w formie zwiększającej bezpieczne przekraczanie ulicy przez dzieci, z wysepką w połowie szerokości przejścia przez ul. Gajowicką, z wyniesieniem przejścia ponad poziom jezdni.</li></ul> <p>Prosimy o zastosowanie rygorystycznego reżimu bezpieczeństwa celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa dzieci. Zwracamy szczególną uwagę na fakt, iż ulica Gajowicka na odcinku od ul. Hallera do Raławickiej ma duże natężenie ruchu samochodowego, co tym bardziej wymusza realizację budowy przejść w sposób maksymalnie bezpieczny.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Proponujemy również stworzenie przejścia dla pieszych w okolicy skrzyżowania ulicy Jastrzębiej z Wolbromską.</li></ul> <p>(opinia nr 103)</p>
26	<p>Na wysokości Parku Langiewicza w stronę bazy logistycznej WP można rozważyć przejście dla pieszych ze światłami aktywowanymi przez pieszych/rowerzystów. Obecnie, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych kiedy natężenie ruchu na ul. Gajowickiej jest spore, osoby idące np. do/ze szkoły lub parku, mają utrudnione przekraczanie tego przejścia/przejść przez ul. Gajowicką. (Opinia nr 118)</p>
27	<p>Popieram przejścia dla pieszych z przejazdem dla rowerów. (Opinia nr 118)</p>



28	Przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ulicą Sztabową powinny mieć inną formę, ponieważ w obecnej postaci są niebezpieczne, a korzystają z nich między innymi dzieci chodzące do Szkoły Podstawowej Nr 76. (Opinia nr 124)
29	Przejście dla pieszych na skrzyżowaniu Jastrzębia/Gajowicka powinno zostać na starym miejscu, to jest na wysokości szkoły i sklepu spożywczego. Nowe usytuowanie zdaje się powodować niebezpieczne przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu, m.in. przez uczniów chcących dostać się do sklepu, czy biegnących do przystanku autobusowego. (Opinia nr 127)

## Opinie dotyczące mebli miejskich oraz zagospodarowania przestrzeni

### Meble miejskie

Lp.	Opinia
1	Zależy mi na ładnych meblach miejskich. (Opinia nr 11)
2	Zagospodarowanie powinno pomijać rozwiązania stosowane w innych miejscach miasta (np. pl. Nowy Targ), w których zapomina się o oparciach na siedziskach lub stosuje materiały łatwo nagrzewające się / wiecznie chłodne, co utrudnia korzystanie z nich. (Opinia nr 6)
3	Należałoby postawić na dużą ilość solidnych ławek i koszy na śmieci. Niepotrzebne są natomiast konstrukcje drewniane ustawiane w różnych częściach miasta (jak np. parklety). (Opinia nr 42)
4	Proponuję utworzenie przytulnych skwerów z: - kolorowymi ławkami i koszami na śmieci + ławki dla jednej osoby, takie jakie widuje się chociażby (Olsztyn - Park Centralny czy Rzeszów - Park Sybiraków czy inne miejsca w kraju) (opinia nr 106)



5	Altanki ogrodowe drewniane lub pomalowane jakimś ładnym intensywnym kolorem (tak aby szybko nie wyblakł) zwłaszcza dla osób starszych czy niepełnosprawnych. (opinia nr 106)
6	Ujednoczenie modelu ławek i zastosowanie modelu nowoczesnego, takiego jak przy ulicy Powstańców Śląskich. (Opinia nr 113)
7	Park między Pretficza a Wróbla - wystarczyłoby dbać o jego stan- można wprowadzić ławki i plac zabaw. (Opinia nr 121)

## Zagospodarowanie przestrzeni

Lp.	Opinia
1	Za przekształceniami układu komunikacyjnego powinny iść kolejne plany zagospodarowania przestrzennego, pozwalające na wprowadzenie spójnej zabudowy ulicy Gajowickiej i okolic, zgodnie z odpowiednim, śródmiejskim charakterem tego osiedla. (Opinia nr 6)
2	Należy zadbać o pełne dostosowanie przestrzeni do osób niepełnosprawnych, starszych i najmłodszych. (Opinia nr 6)
3	Czy latarnie pomiędzy miejscami parkingowymi muszą się znajdować na „trapezach” tzn. podwyższeniu krawężnikiem? Kierowcy rzadko to respektują i wjeżdżają jednym kołem prawie na latarnie. Lepiej byłoby postawić latarnie na tym samym poziomie co miejsca parkingowe i zabezpieczyć zaprojektowanym do tego elementem. Lub przenieść latarnie blisko krawędzi chodników i rozdzielać miejsca parkingowe drzewami. (Opinia nr 23)
4	Płot jednostki wojskowej na odcinku od Hallera do Jastrzębiej jest oddalony od dwukierunkowej jezdni drogą dla rowerów, pasem zieleni i chodnikiem dla pieszych (razem 6-8 m). Co innego z mieszkańcami ulicy Gajowickiej na tym samym odcinku drogowym. Oni luksusu tego nie doświadczają. Mało tego, budynek mieszkalny Gajowicka 156-160 (wraz z nr 162 - 60 mieszkań) po zrealizowaniu projektu będzie miał jezdnię przybliżoną do elewacji budynku na odległość (szerokość) chodnika (2 m?).



	Należy <b>OBOWIĄZKOWO</b> przenieść funkcje rekreacyjne odcinka drogowego (droga dla rowerów, pas zieleni - może być zieleń średnio wysoka) na stronę budynków mieszkalnych, a płot (wprawdzie zabytkowy) niech trochę pooddycha spalinami. (Opinia nr 100)
5	Utworzenie nowych, ładnych ścieżek z pergolami czy nawet długimi tunelami z pergoli, gdzie w środku też można byłoby odpocząć na przytulnej ławeczce. (Opinia nr 106)
6	Ulice też bym widziała od czasu do czasu z klombami trawy ozdobnej np. nowoczesne ławki o układzie klomb-ławka-klomb. (Opinia nr 106)
7	Miło by było, gdyby możliwe było zamontowanie ciekawej fontanny, nawet tej niewielkiej - w godzinach tak zwanej „patelni” byłaby najbardziej wyczekiwana ochłoda, odpoczynek i relaks. (Opinia nr 106)

## Inne opinie

Lp.	Opinia
1	Zadowolenie z planowanego remontu ulicy i koncepcji przebudowy. (Opinie nr 5, 11, 18, 21, 30, 35, 43, 58, 66, 72, 84, 116, 126, 128, 131)
2	Podziękowanie za umożliwienie wypowiedzenia się mieszkańcom. (Opinia nr 6, 118)
3	Torowisko powinno również wrócić np. na ul. Kościuszki, na prawym ramieniu „Trójkąta Bermudzkiego” czy też na ul. Mickiewicza wzdłuż Parku Szczytnickiego. (Opinia nr 18)
4	Konsultacje w terenie można zorganizować przy współudziale Rad Osiedli - w czerwcu gdy zostanie odmrożony „stan epidemii”. (Opinie nr 70, 99)
5	Koncepcja jest mało przejrzysta / czytelna. (Opinie nr 26, 36, 39, 44)
6	Jestem za wariantem przejściowym. (Opinia nr 37)



7	Myślę że koncepcja przejściowa to nieporozumienie, ul. Gajowicka nie ma ani jednego pasa zieleni, więc robienie go teraz dodatkowo jest pomysłem zupełnie nietrafionym, ponieważ generuje niepotrzebne koszty w jego realizacji. (Opinia nr 51)
8	Obecnie koncepcja jest tendencyjna, nie zmienia w ogóle istniejącego stanu rzeczy. Jest to koncepcja do schowania do szuflady. (Opinia nr 71)
9	W trakcie tych konsultacji, cały czas była mowa o przepustowości i korkach. Chciałabym zauważyć, że najlepsza przepustowość jest przy prędkości 45 km/h (badania w Jaworznie), a samochody we Wrocławiu jeżdżą zdecydowanie za szybko, bardzo często przekraczając 60 km/h, poza tym ulice w mieście to nie drogi ekspresowe. (Opinia nr 74)
10	Pytanie z plakatu reklamującego konsultacje brzmi „Rwiemy bruk?”. Nie znalazłem jednak tej kwestii w przedstawionych koncepcjach. Mam nadzieję, że pytanie ma tylko zwrócić uwagę i nikt nie planuje zmienić kostki na Gajowickiej na asfalt. Kostka brukowa jest świadkiem historii tej ulicy i wpisuje się w krajobraz osiedli: Powstańców Śląskich i Gajowice, gdzie jest wiele dróg z taką nawierzchnią. Należałoby jednak usunąć wylany w niektórych miejscach na kostkę asfalt. Powinno się też kostkę ściągnąć, wyrównać pod nią teren i położyć ponownie. Stereotyp o tym, że ulice pokryte kostką są nierówne, wziął się stąd, że często nie ma pod nią odpowiedniej podwaliny. Ta kwestia jest dla mnie kluczowa. (Opinia nr 95)
11	Ponieważ nie podali Państwo szacowanych cen poszczególnych wariantów trudno jest wybrać optymalną formę. Jest prawdopodobne, że opcja z 2 pasami i autobusami zamiast tramwajów, byłaby cichsza i tańsza, jednak nie podali Państwo danych finansowych, które pozwoliłyby wybrać. Danych w których należałoby uwzględnić także zakup i eksploatację pojazdów oraz miejsce na ich garażowanie. (Opinia nr 97)
12	Komentarz odnośnie całej inwestycji jest następujący:  Bez sensu i po tanioci, co przyznają sami projektanci. Zamiast przebudować drogę porządnie od A do Z wybiera się tanie zapchaj dziury w stylu przebudowy Pułaskiego. Szkoda. Wyszła koncepcja napuszczająca na siebie pieszych, rowerzystów i kierowców. (Opinia nr 101)
13	Konsultowanie niespójnej koncepcji (skąd poprowadzone zostaną tory do ronda przy Gajowickiej i gdzie się zakończą), o której nie wiadomo kiedy i czy w ogóle wejdzie w życie jest poniżej krytyki. (Opinia nr 101)





14	<p>Jak rozumiem projekt przebudowy powstał w trosce o mieszkańców Wrocławia. Ale czy w trosce o mieszkańców ulicy Gajowickiej 156-160? Poważnie w to wątpię! (Opinia nr 102)</p>
15	<p>Ciężko się odnieść do zaprezentowanego pomysłu, bo pod osąd przedstawiono koncepcje. (Opinia nr 121)</p>
16	<p>Uważamy, że kierowanie do konsultacji społecznych koncepcji, bez oszacowania kosztów, utrudnia stronom społecznym odpowiedzialne zabranie głosu w konsultacjach. (Opinia nr 134)</p>
17	<p>Każde skrzyżowanie ciągów komunikacyjnych jest potencjalnym miejscem niebezpiecznym. Należy unikać krzyżowania się ciągów o największych różnicach prędkości maksymalnych: przejścia dla pieszych przez drogi i torowiska, przystanki weneckie - przejścia przez jezdnię do tramwaju. (Opinia nr 117)</p>
18	<p>Proponowane skrzyżowanie Hallera - Gajowicka: Taka koncepcja prezentowanego rozwiązania stwarza zagrożenia dla płynności ruchu już i tak zakorkowanej obwodnicy śródmiejskiej. Uzasadnienie – samochody skręcające w ul. Gajowicką w prawo (z obu kierunków) będą powodowały powstawanie korków na al. Hallera w obu kierunkach. Przez konieczność ustąpienia pierwszeństwa pieszym wychodzącym z tramwaju. Efektywnie z 6-8 aut skręcających manewr będą wykonywać 2 samochody na cykl świetlny. (Opinia nr 117)</p>
19	<p><b>Proponowane rozwiązania:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Torowisko na całej długości ul. Gajowickiej powinno być poprowadzone po zachodniej stronie drogi. Pomiedzy torowiskiem a posesjami powinna zostać przestrzeń na chodnik.</li><li>• Od ul. Raławickiej do Hallera po wschodniej stronie drogi powinno znaleźć się miejsce dla dwóch pasów jednokierunkowej jezdni w kierunku do ul. Hallera. Ścieżka rowerowa oraz chodnik wraz z pasem zieleni.</li><li>• Od skrzyżowania z ul. Hallera do Ronda Żołnierzy Wyklętych po wschodniej stronie pas zieleni ścieżka rowerowa i chodnik. Po zachodniej zielone torowisko i ciąg pieszo rowerowy.</li></ul>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dla zrównoważenia jednokierunkowego ruchu ul. Gajowicką należałoby wprowadzić na ul. Raławickiej ruch jednokierunkowy w przeciwnym kierunku. Również 2 pasy i wydzielone pasy na skręty.</li><li>• Rondo na skrzyżowaniu Raławicka - Gajowicka – wirowe, torowisko tramwajowe poza jezdnią.</li><li>• Ul. Raławicka do skrzyżowania z ul. Skarbowców: analogicznie torowisko po północnej stronie drogi.</li><li>• Skrzyżowanie Saperów - Raławicka z przystankami: schemat do powielenia (bez przystanków przy ul. Sokolej) jeden z pasów na lewoskręt. Za przystankiem znów 2 pasy.</li><li>• Skrzyżowanie Jastrzębia- Gajowicka: prawy pas na skręt w prawo, lewy pas prosto.</li><li>• Skrzyżowanie Hallera - Gajowicka: zielony tramwaj, szare chodniki i ścieżki rowerowe, czarne drogi.</li><li>• Fragment jednokierunkowej jezdni ul. Gajowickiej do skrzyżowania z Hallera do decyzji czy zmienić na ciąg pieszo rowerowy z parkingiem czy bez miejsc parkingowych.</li><li>• Na skrzyżowaniach z Kruczą, Grochową Żelazną osobne pasy do skrętów w lewo w każdym z kierunków.</li></ul> <p>(Opinia nr 117)</p>
20	<p>Nie doprowadzałbym do degradacji ulicy Gajowickiej poprzez zawężenia i wprowadzanie pośrodku zieleni. Też trzeba brać pod uwagę, że ulica Gajowicka w pewnym sensie jest równoległą do Powstańców Śląskich, oprócz tego nie wiem czy były brane pod uwagę wyjazdy w osiedli przy Raławickiej lub powroty w kierunku Raławickiej.</p> <p>(Opinia nr 121)</p>
21	<p>Taka geometria ruchu jak pokazuje koncepcja nie wpłynie w żaden sposób na bezpieczeństwo ruchu (badania). Proszę sobie tylko wyobrazić przejazd z ulicy Pretficza - obecnie jeden samochód obok drugiego każdy w inną stronę, a po wprowadzeniu pomysłu jak w koncepcji jeden za drugim, czas przejazdu się zwiększy a co za tym idzie dojdzie do tego, że oczekiwania będą sięgać budynku ZUS (spaliny ze stojącego samochodu są bardziej wydalone niż z jadącego) - ekologia.</p> <p>(Opinia nr 121)</p>
22	<p>Gajowicka wg tego projektu będzie zachęcała do szybkiej jazdy i brakuje w przedłożonym projekcie propozycji, jak ruch uspokoić - wręcz projektuje się</p>



	<p>odwrotnie. Przydałoby się rondo na krzyżówce z ulicą Kruczą, ale rozwiąże problem tylko w jednym miejscu.</p> <p>Długie, proste odcinki, „zachęcające” do przekraczania prędkości. Przydała by się infrastruktura spowalniająca, nie chodzi o progi - całość od razu powinna być zbudowana pod prędkość maks. 40 km/h - droga, zamiast biec idealnie prosto powinna delikatnie lawirować (w miarę możliwości, nieduże odchylenia), zastosowana zróżnicowana nawierzchnia w tym spowalniająca w obrębie skrzyżowań, maksymalne ograniczenie wysokich krawężników (najlepiej bez nich), drzewa blisko jezdni (psychologicznie „spowalniają” ruch), więcej ławek i miejsc do odpoczynku dla seniorów (przy ulicy - rozwiązanie znane z Pontevedry; dzielnica jest zamieszkała przez wielu seniorów), słupki, jak obecnie przy budynku WP. Koncepcja powinna iść w stronę bezpiecznej przestrzeni współdzielonej, nie separacji ruchu, co zwiększa niebezpieczne zachowania na drodze kierowców. Psychologiczne sposoby na bezpieczną jazdę będą mile widziane i nadadzą ulicy przyjazny i bezpieczny charakter.</p> <p>(Opinia nr 132)</p>
23	<p>Przy parku Langiewicza, przy kościele warto zamontować źródła wody pitnej.</p> <p>(Opinia nr 127)</p>
24	<p>W możliwych miejscach warto zaprojektować strumienie retencyjne, by woda spływająca z chodników, rynien, etc. miała możliwość być wchłonięta zanim trafi do systemu kanalizacji miejskiej.</p> <p>(Opinia nr 127)</p>
25	<p>Wnioskujemy o poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zaprojektowanie trasy autobusowo-tramwajowej od ul. Hallera do ronda Żołnierzy Wyklętych, oraz równoczesne rozpoczęcie prac nad dokumentacją dla pozostałej części trasy do ul. Zaporoskiej i Piłsudskiego na północy, i na Oporów przez ul. Raclawicką na południu. Tam gdzie to możliwe trasa powinna być fizycznie wydzielona z ruchu ogólnego.</li><li>• Rezygnację z wysp dzielących pasy ruchu na obszarze pasa autobusowo-tramwajowego.</li><li>• Działanie na rzecz pozyskania finansowania UE na torowisko poprzez poszerzenie zakresu zadań o zadania związane z uruchomieniem funkcjonowania komunikacji zbiorowej po przebudowie.</li></ul> <p>(Opinia nr 134)</p>
26	<p>Wnioskujemy również o przedstawienie wyliczeń kosztu realizacji:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• wariantu przejściowego przedstawionego w obecnych konsultacjach,</li></ul>



- wariantu docelowego przedstawionego w obecnych konsultacjach po wykonaniu wariantu przejściowego,
  - nowej koncepcji spełniającej proponowane w pkt 2. założenia.
- (Opinia nr 134)



## ZAŁĄCZNIK 4 - STANOWISKA RAD OSIEDLI

Zachowano pisownię oryginalną.

### Opinia Przewodniczącego Komisji Infrastruktury Rady Osiedla Borek

Szanowni Państwo,

po zapoznaniu się z projektem przebudowy ulicy Gajowickiej na odcinku południowym (teren Osiedla Borek), chcielibyśmy zwrócić uwagę na kilka kwestii:

- brak przejść dla pieszych po południowej stronie skrzyżowań z ulicą Jastrzębią oraz ulicą Sokolą;
- brak infrastruktury rowerowej na nowym rondzie przy ulicy Raclawickiej, pomimo możliwości jego wygospodarowania;
- konieczność nasadzeń drzew oraz krzewów, zamiast trawników;
- brak wyniesienia przejść dla pieszych.

### Rada Osiedla Gajowice

Opinie Rady Osiedla Gajowice w konsultacjach społecznych koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej

Ulica Gajowicka to niezwykle istotny szlak codziennej komunikacji dla mieszkańców trzech osiedli. Wymaga ona przebudowy ze względu na zły stan techniczny. Dzięki inicjatywie trzech Rad Osiedli: Powstańców Śląskich, Gajowice i Borek przystąpiliśmy do rozmów nad kształtem i zakresem prac. Jesteśmy zadowoleni z postępu prac projektowych, jednakże mamy istotne uwagi i wątpliwości, podzielane również przez wielu mieszkańców. Dotyczą one przede wszystkim komunikacji publicznej, rozwoju transportu zbiorowego i planowania nowej zieleni. Jesteśmy przekonani, że uwzględnienie tych idei na dalszym etapie prac projektowych przyczyni się do lepszego



planowania i wykorzystania funduszy, uwzględni zmieniający się klimat, a także zwiększy troskę o zdrowie, bezpieczeństwo i komfort mieszkańców.

## 1. Nowe nasadzenia drzew

Podczas konsultacji wielokrotnie padało bardzo ważne zapewnienie o utrzymaniu dotychczasowej zieleni i nadzoru dendrologicznego. Koncepcja przebudowy nie przewiduje jednak nowych nasadzeń drzew. Uważamy, że w dobie zmian klimatu, drzewa przyuliczne mają szczególnie istotne znaczenie. Ul. Gajowicka jest na tyle szeroka, by takie nasadzenia uwzględnić i to już na etapie projektowania oraz na całej długości ulicy. Nowoczesne planowanie powinno uwzględniać drzewa

już na etapie tworzenia koncepcji ze względu na planowanie rozwiązań mających retencjonowanie i doprowadzanie wody oraz uwzględnienie instalacji podziemnych, bezpieczeństwa systemu korzeniowego, doboru gatunków i planowania infrastruktury drogowej. Tylko dobrze dobrane gatunki drzew, a nie krzewy czy trawniki, są w stanie zapewnić nam cień, ochronę przed hałasem i zanieczyszczeniami powietrza. Nieuwzględnianie nowych nasadzeń drzew na ul. Gajowickiej – jak ma to miejsce dotychczas – jest działaniem niezgodnym z miejską polityką adaptacji do zmian klimatu, a także marnowanie potencjału projektowego. Będzie to bowiem całkowita przebudowa, w której możemy pozwolić sobie na zastosowanie innowacyjnych rozwiązań ekologicznych stosowanych już w wielu europejskich miastach, które przy współpracy z ekspertami inżynierii i zieleni miejskiej mogłyby znaleźć zastosowanie również we Wrocławiu.

## 2. Budowa trasy tramwajowej

Cieszymy się, że koncepcja uwzględnia budowę torowiska na całym odcinku ul. Gajowickiej. To niezwykle ważny układ śródmiejskiej komunikacji. Liczymy na to, że uda się rozpocząć budowę torowiska już teraz pozyskując dodatkowe fundusze z Unii Europejskiej. Pozwoli to uniknąć dodatkowych kosztów prowadzenia prac oraz zaoszczędzi mieszkańcom hałasu oraz utrudnień remontowych. Sprawna, wygodna i szybka komunikacja miejska musi być alternatywą dla kierowców. Stanowi już teraz



główny środek poruszania się mieszkańców na naszym osiedlu. W związku z trwającą rozbudową Gajowic przy ul. Grabiszyńskiej, uważamy, że dodatkowy węzeł komunikacji tramwajowej pozwoliłby uniknąć nadmiernego tłoku oraz usprawnić komunikację na Śródmieściu.

### 3. Punkt przesiadkowy przy kościele pw. św. Karola Boromeusza

Pozytywnie oceniamy pomysł utworzenia punktu przesiadkowego komunikacji miejskiej na skrzyżowaniu ul. Kruczej i Gajowickiej. Plany poprowadzenia linii autobusowych, w taki sposób, aby mieszkańcy mogli wygodnie przesiadać się w jednym miejscu to dobre rozwiązanie. Szczególnie wobec planów budowy trasy tramwajowej.

### 4. Gajowicka dla wszystkich uczestników ruchu

Mamy świadomość, że mieszkańcy poruszają się w różny sposób. Chcemy, aby piesi nie byli wykluczeni, a projektowane rozwiązania były dla nich bezpieczne i nie kolidowały z ruchem samochodowym i rowerowym. Przejścia dla pieszych powinny być utworzone na wszystkich szlakach komunikacyjnych, dobrze oznakowane, aby mieszkańcy czuli się pewnie i bezpiecznie.

Ruch rowerowy powinien odbywać się po obu stronach drogi, z zachowaniem bezpieczeństwa pieszych, szczególnie przy przejściach. Po remoncie ul. Gajowicka powinna być wygodna i bezpieczna również dla kierowców. Nie chcemy jednak, aby ruch na niej był większy niż dotychczas. Projektowane rozwiązania powinny uwzględniać zapewnienie wygodnej komunikacji samochodowej dla mieszkańców osiedli nie stanowiąc tym samym zachęty dla zwiększenia ruchu ponadosiedlowego, który w konsekwencji doprowadzi do dużego natężenia i zatorów, utrudniając tym samym codziennie poruszanie się mieszkańców.

### 5. Usprawnienie ruchu samochodowego

Zgadamy się z koncepcją rozwiązań na wszystkich skrzyżowaniach na odcinku od ul. Zaporoskiej do ul. Hallera. Zwracamy się jednak z propozycją rozważenia budowy ronda na skrzyżowaniu ul. Kruczej. Uważamy, że brak lewoskrętu z ul. Gajowickiej w kierunku ul. Inżynierskiej spowoduje przekierowanie ruchu „tranzytowego” z ul. Hallera i Raławickiej



na ul. Grochową. Ulica Gajowicka jest, bowiem alternatywą dla kierowców, którzy by wjechać w ul. Klecińską i nie chcą korzystać z ul. Hallera, a także mieszkańców dowożących dzieci do LO nr VII (1200 uczniów) oraz dla mieszkańców osiedla przy ul. Mosiężnej i Manganowej i powstającego obok osiedla, na którym może mieszkać prawie 5000 osób. Jednocześnie obawiamy się, że ruch na ul. Kruczej i Inżynierskiej będzie wzrastał i nie będzie dla niego żadnej alternatywy. Jeżeli natomiast budowa ronda nie jest w tym miejscu możliwa, prosimy o zachowanie tylko istniejącego lewoskrętu.

## 6. Zabezpieczenia historyczne

W związku z wartością historyczną pewnych elementów takich jak np. układy niektórych torowisk, czy propozycjami upamiętnienia dawnej trasy tramwajowej, sugerujemy współpracę z historykami transportu oraz miejskim konserwatorem zabytków.

*Dokument powstał w oparciu o opinie Rady i Zarządu Osiedla Gajowice, uwagi mieszkańców osiedla zgłoszone do Rady oraz konsultacje społeczne Urzędu Miejskiego prowadzone online.*

## Rada Osiedla Powstańców Śląskich

Samorząd Osiedla Powstańców Śląskich przedstawia uwagi do zaproponowanych koncepcji przebudowy ulicy Gajowickiej w ramach procesu konsultacyjnego pn. „Jak zmienić Gajowicką?”.

1. Wprowadzenie wspólnych ciągów pieszo rowerowych po wschodniej stronie wymaga dla każdego odcinka szczegółowej analizy gwarancji zgodnej koegzystencji różnych grup uczestników ruchu. W szczególności wątpliwe jest wprowadzanie intensywnego ruchu rowerzystów na chodniki przy kościele. Wschodnia pierzeja jest trasą wielu starszych osób do kościoła, apteki, przychodni, sklepów, administracji, czy Rady Osiedla. Z kolei odcinek pomiędzy ulicami Grochową i Zaporoską pełni rolę rekreacyjną, gdzie mnóstwo jest osób poruszających się nie tylko wzdłuż, ale i wszerz chodnika. W dodatku wiele z nich to osoby o ograniczonej zdolności obserwacji i oceny sytuacji: dzieci, seniorzy, ale też - nie bójmy się tego wskazywać! - lokalne pijaczki.





2. Dlaczego nie zaplanowano remontu chodników na odcinku Grochowa-Zaporoska (strona wschodnia)?
3. Niezasadnie zaplanowano remonty chodników na odcinkach Sztabowa-Pretficza i Krucza-Grochowa (strona wschodnia) – te fragmenty były niedawno remontowane (choć pod kościołem można mieć pewne zastrzeżenia do jakości prac).
4. Obowiązkowo wprowadzenie układu docelowego pod kościołem. Węzeł przesiadkowy wprowadzi na ten króciutki odcinek zbyt dużo linii autobusowych, aby nie wprowadzić możliwości omijania stojących na przystanku pojazdów przez pozostałych kierowców.
5. Należy zachować obecny układ skrzyżowania z ul. Kruczą – wraz z lewoskrętami i sygnalizacją świetlną. Ulica Krucza przenosi zbyt duże potoki ruchu, w przypadku uczynienia z niej „zwykłej” ulicy podporządkowanej będzie tam permanentny zator utrudniający jazdę również pojazdom komunikacji autobusowej.
6. Niezrozumiałe rozwiązania na samym skrzyżowaniu z Hallera (w wersji docelowej), które tylko zablokują skrzyżowanie (przeniesienie przystanku tramwajowego skutkujące brakiem zatoki autobusowej). Dodatkowo generuje to niepotrzebne koszty. Obecne rozwiązania w ciągu al. Hallera są właściwe.
7. Niezrozumiałe jest tworzenie szerszego pasa rowerowego kosztem przestrzeni dla pieszych (chodnik). W wielu miejscach rowerzyści będą mogli jeździć czwórkami, zaś rodziny na spacerze zmusi się do mijania gęsiego? Sprawa istotna zwłaszcza w kontekście sytuacji, gdy każde wejście pieszego na DDR potrafi wywoływać agresję, a często również umyślne potrącenia.
8. W ciągu projektowanej DDR na ul. Kruczej znajduje się zabytkowy słup informacyjny (chwilowo zdemontowany na czas budowy przyłącza kanalizacyjnego, ale deweloper ma go przywrócić). Konieczne uwzględnienie podczas prac projektowych.
9. Należy poszerzyć wlot w ulicę Sztabową (w kierunku ul. Powstańców Śl.) co najmniej do 6 (jeśli nawet nie 7) metrów. W przypadku mniej ważnych uliczek szerokość taka jest zachowana. Sztabowa pełni rolę objazdu dla komunikacji autobusowej w przypadku zablokowania Hallera. Dodatkowo obsługuje jednostkę wojskową (ciężarówki transportowe) oraz szkołę (autokary wycieczkowe). Chwalebne jest wyznaczenie miejsc parkingowych w zatoce, jednak można je umieścić „głębiej”, nieznacznym kosztem siedmiometrowego (SIC!) w tym miejscu chodnika.



10. Konieczne doprojektowanie dodatkowego oświetlenia chodników po stronie wschodniej (w szczególności Pretficza-Krucza i Grochowa-Zaporoska). Wymiana opraw z sodowych na ledowe być może polepszyła rachunek ekonomiczny czy nawet warunki na jezdni, jednak światło to jest bardziej skupione i po drugiej stronie ulicy już nie dociera. Nie potrzeba montować dużych latarni ulicznych, mogą to być niższe i tańsze, np. typu parkowego.

11. Chodniki wokół kościoła to układ zabytkowy pod opieką konserwatorską. Niewłaściwe jest planowanie przebudowy z wykorzystaniem płyt betonowych. Należy zachować stan obecny. W szczególności wykluczyć należy stosowanie „nowoczesnych” materiałów. Zostaje drobna kostka bazaltowa na obrzeżach i płyty lastrykowe w głównym biegu (wykończone infutą!).

12. Należy zaprojektować połączenie (skręty) z torowiskiem wzdłuż Hallera, a nie tylko przecięcie - trasy muszą się łączyć, żeby można było uruchamiać objazdy w razie awarii.

13. Przystanek przy kościele należy przesunąć maksymalnie w stronę ulicy Grochowej. Plac przed świątynią jest tradycyjnym miejscem zdjęć ślubnych, sypania ryżem i/lub pieniędzmi, składania życzeń itd. Należy to uszanować i pozostawić odpowiednią przestrzeń.

14. Niezrozumiałe jest przesunięcie przystanku przy skrzyżowaniu z ul. Zaporoską. Mamy obecnie świetnie zlokalizowany przystanek - blisko zabudowy mieszkaniowej i przejścia dla pieszych. Przesuwanie, byleby tylko przyblokować ruch brakiem zatoki jest niezasadne, niegospodarne i stoi w kontrze z interesem uczestników ruchu. Nie tylko niepotrzebnie podnosi wartość inwestycji, ale także będzie zatykało ruchliwe skrzyżowanie.

15. Warto zaplanować nasadzenia krzewów w pasie rozdziału. Nie tylko poprawi to estetykę, ale również pozwoli na lepsze wyłapywanie zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz zmniejszy liczbę przypadków przekraczania jezdni w miejscach niedozwolonych.

16. W zakresie miejsc parkingowych można już niemal mówić o polityce rabunkowej. Podejście tego typu stanowi olbrzymie zagrożenie paraliżu parkingowego okolicznych uliczek, degradacji przestrzeni wspólnych (zieleńców, podwórek, boisk, placów zabaw itd.). W szczególności dotyczy to odcinków, dla których projektanci nie wykonali analizy alternatyw dla likwidowanej przestrzeni postojowej (zwłaszcza tych, gdzie nie ma



możliwości parkowania na podwórze): zachodnia pierzeja na odcinku od ul. Kruczej do Pretficza czy droga serwisowa od ul. Sztabowej do al. Hallera. Warto rozważyć kolejne miejsca, gdzie możliwe byłoby stworzenie zatok postojowych.

17. W narożniku skrzyżowania z ul. Zaporoską (wschodnia strona) poszerzyć pas zieleni i posadzić drzewa, żeby docelowo zastąpić mało estetyczne pawilony.

18. Wzbogacić istniejącą zielenią o nasadzenia krzewów i bylin.

19. W związku ze zmieniającym się klimatem i efektem miejskiej wyspy ciepła nawierzchnia jezdni, chodników i dróg rowerowych powinna być możliwie jak najbardziej jasna, np. poprzez wykorzystanie jasnego asfaltu.

20. Na etapie prekonsultacji zwracaliśmy się z prośbą o utworzenie dojazdu do naszej siedziby przy ul. Gajowickiej 96a. Obecnie nie ma możliwości cywilizowanego podjazdu pod wejście do budynku (trzeba wjechać przez trawnik) w przypadku większych zakupów (np. coroczne akcje mikołajkowe i bożonarodzeniowe to niemal 2 tony żywności) czy przewozu sprzętu na imprezy plenerowe. Z uwagi na jedynie okazjonalne wykorzystanie, w dodatku jedynie przez pojazdy osobowe podjazd może być wykonany w technologii lekkiej – np. z betonowych płyt ażurowych lub wręcz z ekokraty.

## \*Opinia mieszkańca

[Opinia ta została zaprezentowana w Załączniku nr 3 ze względu na to, że nie zmieściła się w formularzu opinii. W formularzu opinii odwołanie do tej opinii znajduje się pod numerem 117.]

Punkt widzenia do uwag:

1. Każde skrzyżowanie ciągów komunikacyjnych jest potencjalnym miejscem niebezpiecznym. Należy unikać krzyżowania się ciągów o największych różnicach prędkości maksymalnych: przejścia dla pieszych przez drogi i torowiska, przystanki weneckie - przejścia przez jezdnię do tramwaju.

2. Przykład ul. Karkonoskiej pokazuje zalety rozwiązania torowiska po jednej ze stron jezdni:



- A. Najwyższe możliwe bezpieczeństwo pieszych – brak przystanków z których wychodzi się na jezdnię.
  - B. Najlepsza dla pieszych dynamika ruchu tramwajów nie wymuszona przez cykle świetlne skrzyżowań.
  - C. Brak potencjalnie niebezpiecznych przejść przez jezdnię – większa płynność ruchu samochodowego, co pozwala na zmniejszenie korków i zanieczyszczenia pochodzącego od samochodów.
  - D. Najmniejsze nakłady eksploatacyjne na torowiska – nie ma konieczności remontów ulic co 4 lata ze względu na uszkodzenia nawierzchni bitumicznych czy betonowych uzupełniających torowisko. (choćby Plac Grunwaldzki, Strzegomska – autobusy skutecznie zniszczyły nawierzchnię już kilka lat po remoncie).
  - E. Możliwość zasadzenia trawnika w obszarze torowiska – teren permanentnie zielony. (tak jak na torowisku przy ul. Grabiszyńskiej od FAT do Fiołkowej.)
3. Brak informacji o liniach autobusowych 136 i 144, 126 i 133 zostaną zawieszona, zmienione trasy?

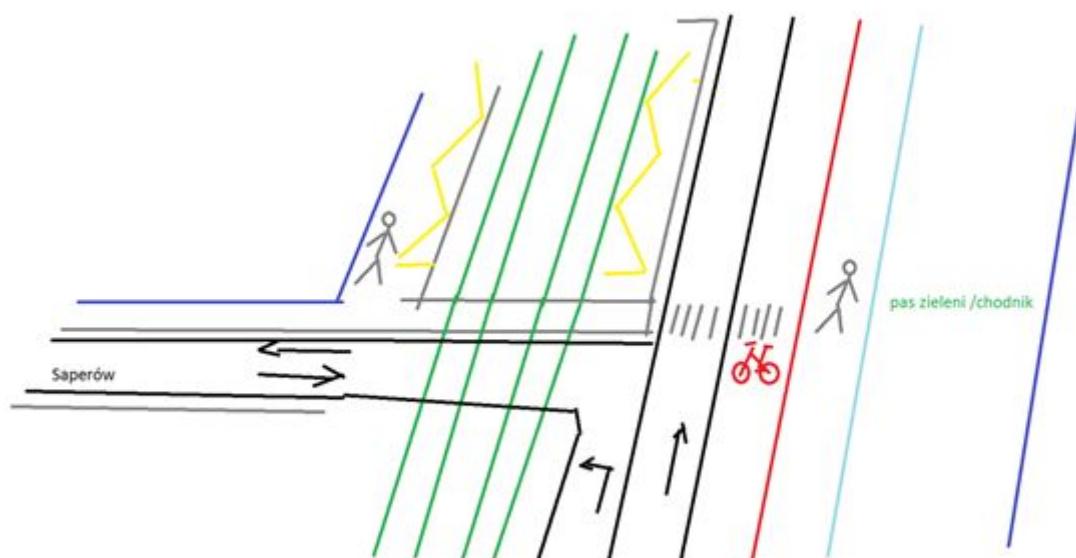
Torowiska w jezdni – wbrew tezie postawionej w prezentacji to wariant najmniej bezpieczny dla pieszych, i najbardziej wymagający wobec osób starszych i rodziców z dziećmi i wózkami - motorniczy nie może poświęcić dość czasu aby umożliwić spokojne wejście do tramwaju bez blokowania ruchu samochodów. Dodatkowo wariant zupełnie nieoptymalny płynności ruchu – tramwaj jest zmuszony do wpasowania się w cykl świetlny, jednocześnie jest to wariant uniemożliwiający płynny ruch samochodowy.

Proponowane skrzyżowanie Hallera - Gajowicka:

Taka koncepcja prezentowanego rozwiązania stwarza zagrożenia dla płynności ruchu już i tak zakorkowanej obwodnicy śródmiejskiej. Uzasadnienie – samochody skręcające w ul. Gajowicką w prawo (z obu kierunków) będą powodowały powstawanie korków na al. Hallera w obu kierunkach. Przez konieczność ustąpienia pierwszeństwa pieszym wychodzącym z tramwaju. Efektywnie z 6-8 aut skręcających manewr będą wykonywać 2 samochody na cykl świetlny.

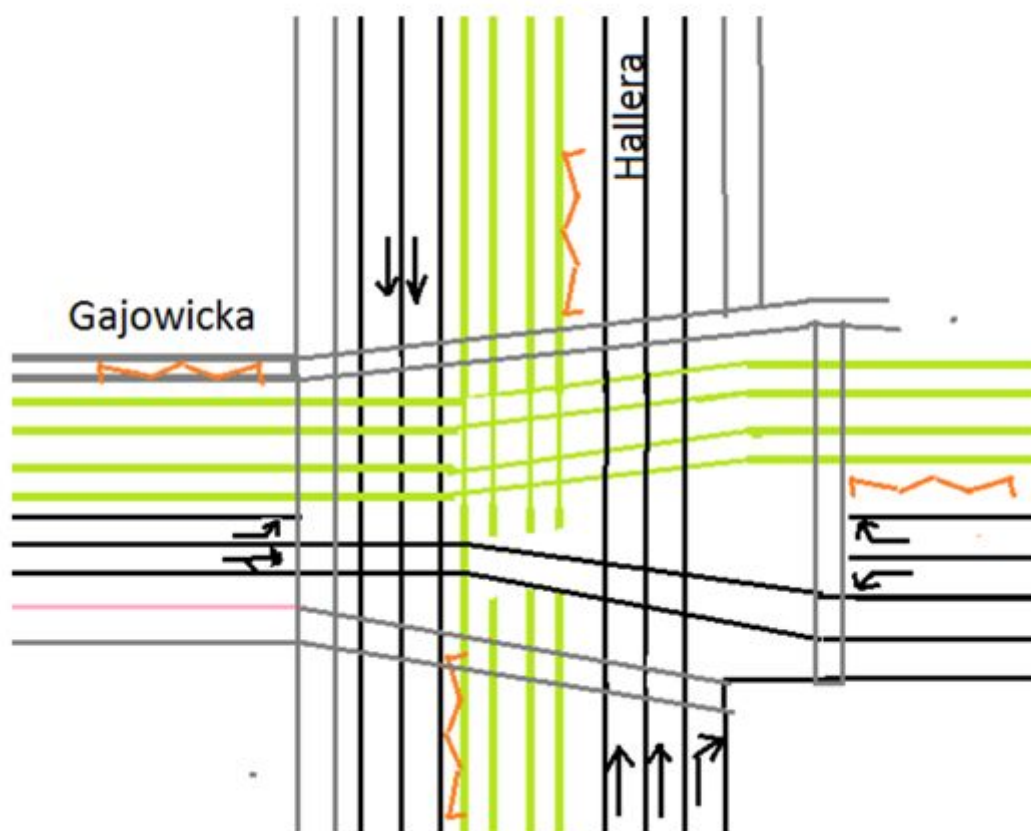
### Proponowane rozwiązania:

- Torowisko na całej długości ul. Gajowickiej powinno być poprowadzone po zachodniej stronie drogi. Pomiędzy torowiskiem a posesjami powinna zostać przestrzeń na chodnik.
- Od ul. Raławickiej do Hallera po wschodniej stronie drogi powinno znaleźć się miejsce dla dwóch pasów jednokierunkowej jazdy w kierunku do ul. Hallera. Ścieżka rowerowa oraz chodnik wraz z pasem zieleni.
- Od skrzyżowania z ul. Hallera do Ronda Żołnierzy Wyklętych po wschodniej stronie pas zieleni ścieżka rowerowa i chodnik. Po zachodniej zielone torowisko i ciąg pieszo rowerowy.
- Dla zrównoważenia jednokierunkowego ruchu ul. Gajowicką należałoby wprowadzić na ul. Raławickiej ruch jednokierunkowy w przeciwnym kierunku. Również 2 pasy i wydzielone pasy na skręty.
- Rondo na skrzyżowaniu Raławicka - Gajowicka – wirowe, torowisko tramwajowe poza jezdnią.
- Ul. Raławicka do skrzyżowania z ul. Skarbowców: analogicznie torowisko po północnej stronie drogi.
- Skrzyżowanie Saperów - Raławicka z przystankami: schemat do powielenia (bez przystanków przy ul. Sokolej) jeden z pasów na lewoskręt. Za przystankiem znów 2 pasy.

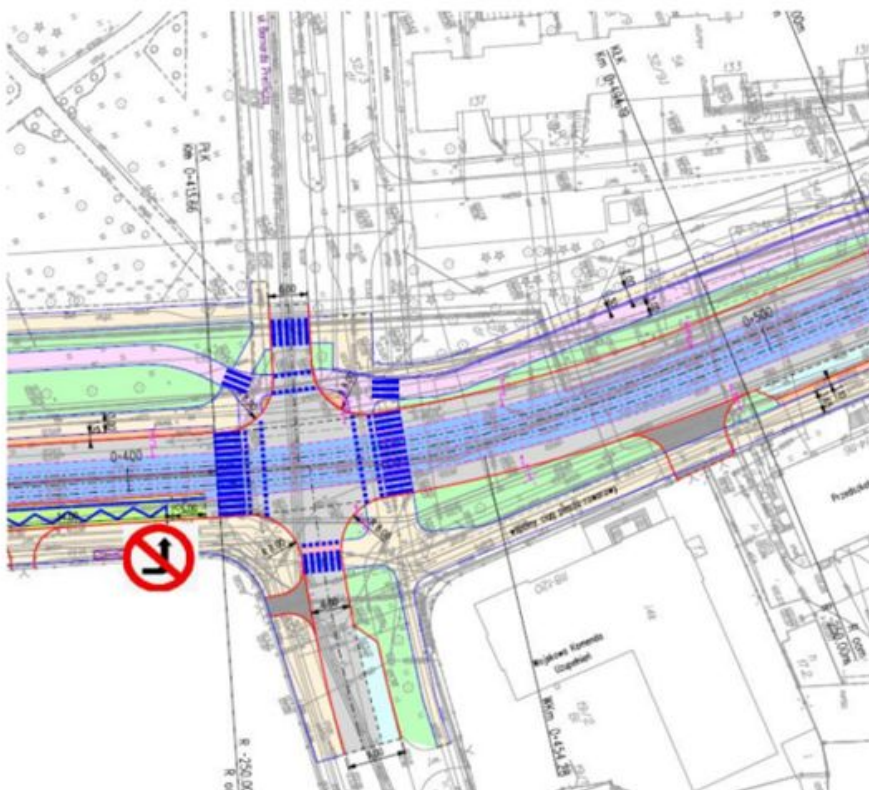
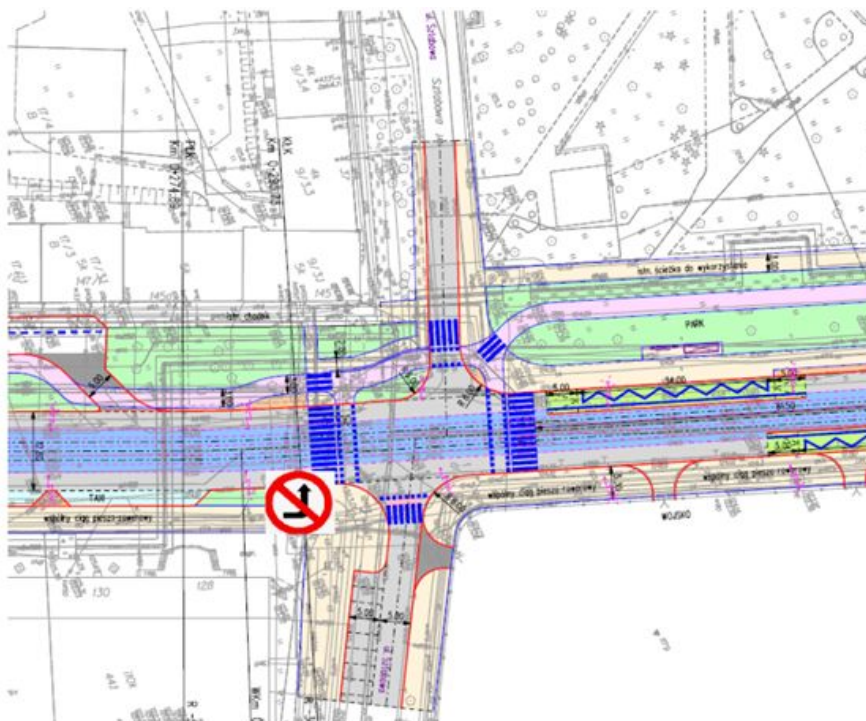




- Skrzyżowanie Jastrzębia- Gajowicka: prawy pas na skręt w prawo, lewy pas prosto.
- Skrzyżowanie Hallera - Gajowicka: zielony tramwaj, szare chodniki i ścieżki rowerowe, czarne drogi.



- Fragment jednokierunkowej jezdni ul. Gajowickiej do skrzyżowania z Hallera do decyzji czy zmienić na ciąg pieszo rowerowy z parkingiem czy bez miejsc parkingowych.



- Na skrzyżowaniach z Kruczą, Grochową Żelazną osobne pasy do skrętów w lewo w każdym z kierunków.