

GAJOWICKA
**RWIEMY
BRUK?**



JAK ZMIEŃIĆ GAJOWICKĄ?

– Konsultacje społeczne koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	5
Jaki był kontekst konsultacji?	5
Co było przedmiotem konsultacji?	5
Dodatkowe informacje	6
PRZEBIEG KONSULTACJI	7
Podsumowanie e-spotkań	7
Podsumowanie e-formularza	8
Podsumowanie stanowisk Rad Osiedli	9
ZESTAWIENIE OPINII	11
Opinie dotyczące drogi dla rowerów i przejazdów rowerowych	11
Opinie dotyczące drogi dla rowerów	11
Droga dla rowerów w okolicy ronda z ul. Racławicką	18
Opinie dotyczące miejsc postojowych	19
Opinie dotyczące zieleni	22
Opinie dotyczące koncepcji docelowej z tramwajem oraz torowiska	27
Opinie opowiadające się za budową torowiska	27
Opinie opowiadające się przeciwko budowie torowiska	34
Opinie dotyczące komunikacji autobusowej	38
Opinie dotyczące jezdni	47
Szerokość pasów ruchu	47
Lewoskręty	49
Sygnalizacja świetlna	49
Jezdnia dwupasmowa	50
Układ docelowy w rejonie ul. Kruczej	51
Inne opinie	53
Opinie dotyczące przemieszczania się pieszych	54
Chodniki	54
Przejścia dla pieszych	57
Opinie dotyczące mebli miejskich oraz zagospodarowania przestrzeni	59
Inne opinie	62
Opinie samorządów osiedlowych	65
Opinia przewodniczącego Komisji Infrastruktury Rady Osiedla Borek	65
Rada Osiedla Gajowice	66
Rada Osiedla Powstańców Śląskich	69



PODSUMOWANIE	75
Konkluzje	75
Partnerzy lokalni	77
Informacja o realizatorach	78



NAZWA KONSULTACJI:
Jak zmienić Gajowicką?



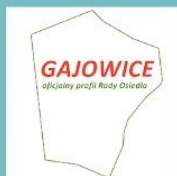
TERMIN KONSULTACJI:
14.05–7.06.2020



FORMY KONSULTACJI:

- E-spotkanie z mieszkańcami: 21.05, godz. 17:30
- E-spotkanie z radami osiedli: 26.05, godz. 17:30
- Elektroniczny formularz opinii: 14.05–7.06
- Korespondencja z radami osiedli: 26.05 –7.06

PARTNERZY LOKALNI:



PROMOCJA KONSULTACJI:



- Strona: www.wroclaw.pl (aktualności, Wrocław Rozmawia)
- Facebook (strona FEPS, Wrocław Rozmawia, strony zainteresowanych podmiotów)
- Wrocław.pl. Bezpłatny biuletyn informacyjny UM Wrocławia (maj 2020)
- Telewizja: TVP3 (17.05.2020)
- Radio: Radio Gra (22.05.2020)
- Prasa: „Gazeta Wrocławska” (15.05.2020), „Fakt” (21.05.2020)
- Portale internetowe: sektor3.pl (14.05.2020), wp.pl/wroclaw (19.05.2020), Wroclife (14.05.2020), tuwroclaw (14.05.2020)
- Zaproszenia e-mailem (też: mailing do szkół podstawowych)
- Plakaty



LICZBA UCZESTNIKÓW:

- E-spotkanie z mieszkańcami: 47 osób
- E-spotkanie z radami osiedli: 5 radnych



LICZBA OPINII:

- 139 opinii przez formularz, 2 stanowiska rad osiedli, 1 opinia przewodniczącego Komisji Infrastruktury RO Borek



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Położona równolegle do ul. Powstańców Śląskich, ul. Gajowicka ma długość prawie 2 kilometrów. Przez lata stan techniczny ulicy pogarszał się, co wpłynęło na decyzję o jej modernizacji. W 2017 r. wspólnie wnioskowały o to samorządy trzech osiedli, przez które ona przebiega: Borek, Gajowice i Powstańców Śląskich. Ich przedstawiciele brali również aktywny udział w spotkaniach organizowanych przed przystąpieniem do planowania renowacji. Przygotowanie dokumentacji przebudowy sfinansowano ze środków Programu Inicjatyw Rad Osiedli.

Opracowanie koncepcji modernizacji ulicy koordynują Wrocławskie Inwestycje sp. z o.o. we współpracy z Biurem Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Co było przedmiotem konsultacji?

Konsultacjom poddana została koncepcja przebudowy całej ul. Gajowickiej, tzn. na odcinku od ul. Zaporoskiej do ul. Ractawickiej. Mieszkańcy mogli zapoznać się z rozwiązaniami na ul. Gajowickiej w dwóch wersjach: z torowiskiem tramwajowym (wariant docelowy) oraz bez torowiska (wariant przejściowy). Wśród zagadnień do konsultacji znalazły się:

1. rozmieszczenie poszczególnych elementów w przekroju ulicy (chodniki i droga dla rowerów),
2. lokalizacja przystanków, możliwość przesiadek,
3. przejazdy rowerowe i powiązania dróg rowerowych,
4. przejścia dla pieszych i powiązania chodników,
5. zieleń na ulicy, zagospodarowanie przestrzeni: skwery, place, meble miejskie,
6. miejsca do parkowania.



Dodatkowe informacje

Konsultacje społeczne koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej składały się z następujących elementów:

- e-spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami,
- e-spotkania konsultacyjnego oraz korespondencji z przedstawicielami Rad Osiedli Borek, Gajowice i Powstańców Śląskich,
- e-formularza opinii.

Ze względu na pandemię COVID-19 konsultacje przeprowadzone zostały w pełni w formie cyfrowej za pomocą narzędzi internetowych.



PRZEBIEG KONSULTACJI

Podsumowanie e-spotkań

Oba e-spotkania (z mieszkańcami i radnymi osiedlowymi) odbyły się na platformie do webinarów i miały taki sam przebieg:

- krótka prezentacja na temat procesu konsultacji społecznych,
- prezentacja koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej przedstawiana przez reprezentanta spółki Wrocławskie Inwestycje,
- omówienie wariantu przejściowego koncepcji przebudowy przez projektanta,
- pytania mieszkańców / radnych i odpowiedzi ekspertów.

W spotkaniach wzięli udział przedstawiciele Wrocławskich Inwestycji, Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz projektanci z firmy Elektrotim S.A. W spotkaniu otwartym dla mieszkańców uczestniczyło łącznie 47 osób (w tym eksperci), zaś w webinarze dla Rad Osiedli wzięło udział 5 radnych.

Wśród tematów najczęściej podejmowanych przez uczestników obu spotkań należy wymienić kwestie dotyczące:

- przebiegu drogi dla rowerów,
- liczby i lokalizacji miejsc postojowych oraz polityki parkingowej dla ul. Gajowickiej,
- przebiegu trasy tramwajowej oraz dostępności tramwaju,
- planowanych tras linii autobusowych i reorganizacji komunikacji miejskiej,
- organizacji centrum przesiadkowego przy kościele pw. św. Karola Boromeusza,
- zieleni, w tym konieczności ochrony tej istniejącej oraz nasadzeń drzew i krzewów,
- braku elementów typu zatoki czy lewoskręty,
- szerokości pasów ruchu,



- infrastruktury dla pieszych (w tym chodników i przejść) oraz bezpieczeństwa pieszych.

Część mieszkańców postulowała także realizację wariantu docelowego od razu; zadawano pytania o możliwość uzyskania dotacji unijnych i dopytywano o termin realizacji wariantu docelowego.

Wydaje się, że największe kontrowersje podczas spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami budziła liczba miejsc parkingowych. Część osób była zdania, że w planach jest ich za mało, gdyż już dziś nie ma gdzie parkować aut w okolicy, a liczba pojazdów wciąż rośnie. Inni mieszkańcy podkreślali wagę utworzenia drogi dla rowerów, nawet jeśli oznaczałoby to konieczność rezygnacji z części miejsc parkingowych.

Nagranie e-spotkania z mieszkańcami dostępne jest pod adresem internetowym: <https://vimeo.com/420757384> [dostęp: 18.08.2020].

Uwaga: Pytania zadane podczas e-spotkania z mieszkańcami, na które nie udzielono odpowiedzi podczas spotkania (wraz z późniejszymi odpowiedziami ekspertów), zostały zapisane w Załączniku nr 1.

Podsumowanie e-formularza

Formularz konsultacyjny miał na celu poznanie opinii mieszkańców na temat przygotowanych koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej. Mieszkańcy odpowiadali na pytanie: Czy rozwiązania przyjęte w rekomendowanym wariantcie spełniają Twoje potrzeby? A jeśli nie, to jakich korekt należałoby w nim dokonać?

W szczególności uczestnicy konsultacji mieli się zastanowić nad następującymi kwestiami:

1. Czy rozmieszczenie poszczególnych elementów, takich jak: chodniki i drogi dla rowerów, jest odpowiednie?
2. Czy odpowiada im lokalizacja wyznaczonych przystanków, przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych?



3. Czy chcieliby dodać jakąś opinię na temat zieleni na ulicy albo zagospodarowania przestrzeni (skwerów, placów, mebli miejskich)?
4. Czy wyznaczone miejsca parkingowe są odpowiednie?

Podobnie jak podczas e-spotkań, opinie mieszkańców przedstawione w formularzu były bardzo zróżnicowane, a nawet wykluczały się. Część osób z aprobatą wypowiadała się o planowanym torowisku, czy wręcz postulowała jego budowę od razu, inni mieszkańcy (zwłaszcza osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy) wyrażali stanowczy sprzeciw wobec trasy tramwajowej na ul. Gajowickiej ze względu na obawy o zwiększenie poziomu hałasu oraz drgań. Kontrowersje budziło również zmniejszenie liczby dostępnych miejsc postojowych - wielu mieszkańców ulicy prosiło o wprowadzenie w koncepcji zmian uwzględniających potrzebę parkowania samochodów w pobliżu zabudowań. Zgłoszono również liczne postulaty dotyczące przebiegu drogi dla rowerów oraz lokalizacji przystanków i przejść dla pieszych.

Oprócz niezgodności w opiniach, wynikających ze zróżnicowania sposobu przemieszczania się mieszkańców, część kontrowersji dot. koncepcji przebudowy ul. Gajowickiej wydaje się wynikać z odmiennego rozumienia jej funkcji w skali okolicy i miasta. Część osób uważa Gajowicką za ulicę przede wszystkim mającą służyć najbliższemu otoczeniu. Dla innych zaś stanowi ważny ciąg komunikacyjny południowej części miasta.

Tematem, który łączył niemal wszystkie osoby wypowiadające się przez formularz opinii, była zieleń. Mieszkańcy byli zgodni co do tego, że należy chronić zieleń na ulicy, w tym przede wszystkim drzewa, a także prosili o nowe nasadzenia.

Szczegółowe opinie z formularza konsultacyjnego przedstawia Załącznik nr 2. Przesłane opinie wstępnie skategoryzowaliśmy i zapisaliśmy w Załączniku nr 3.

Podsumowanie stanowisk Rad Osiedli

Samorządy wszystkich trzech osiedli odnosiły się głównie do części ulicy leżących w ich granicach. Wskazywały elementy koncepcji, które - zgodnie z ich wiedzą i znajomością zwyczajów mieszkańców - powinny zostać zmodyfikowane.



Wyróżnić można również postulaty zgodne we wszystkich otrzymanych stanowiskach. Zdecydowanie wybrzmiało oczekiwanie właściwej dbałości o zieleni oraz wykonania nowych nasadzeń drzew i krzewów. Istotnymi kwestiami były także: bezpieczeństwo i komfort pieszych (m.in. rozmieszczenie i oznakowanie przejść dla pieszych czy remonty nawierzchni chodników). Wszystkie trzy opracowania odnosiły się także do organizacji ruchu rowerowego, choć w tym wypadku stanowiska nie były do końca zgodne.

Radni Osiedli Gajowic i Powstańców Śląskich z uznaniem przyjęli koncepcję węzła przesiadkowego przy kościele, zwrócili jednak uwagę na potrzebę dalszej analizy organizacji ruchu zaproponowanej dla skrzyżowania z ul. Kruczą.

Stanowiska Rad Osiedli przedstawione zostały w Załączniku nr 4.

Bardzo dziękujemy wszystkim za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!



ZESTAWIENIE OPINII

Opinie dotyczące drogi dla rowerów i przejazdów rowerowych

Opinie dotyczące drogi dla rowerów

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Postulat utworzenia dróg dla rowerów po obu stronach ulicy	11	Opinia nieuwzględniona Ul. Gajowicka nie jest wystarczająco szeroka, by zbudować tam obustronnie dwukierunkowe drogi rowerowe przy uwzględnieniu potrzeb innych użytkowników, w tym pieszych i pasażerów transportu zbiorowego, dlatego został przyjęty kompromis: wyznaczenie szerokiej drogi dla rowerów (DDR) po jednej stronie, a po drugiej dopuszczenie ruchu rowerowego wspólnie z pieszymi, co umożliwia dojazd rowerowy do celów podróży usytuowanych po obu stronach ulicy.
2	Akceptacja/pochwała rozwiązań zaproponowanych w przedstawionej koncepcji	9	Dziękujemy :)
3	W warunkach ul. Gajowickiej wystarczający byłby ciąg pieszo-rowerowy po jednej stronie.	8	Opinia nieuwzględniona Droga dla rowerów wzdłuż ulicy jest elementem podstawowej sieci rowerowej wyznaczonej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wrocławia (dalej: Studium) jako trasa zbiorcza. Trasy o takim znaczeniu wymagają zaprojektowania ich w standardzie



			dopasowanym do pełnionej funkcji. Ciąg pieszo – rowerowy takiego standardu nie spełni.
4	Lokalizacja przejazdów rowerowych jest odpowiednia.	6	Dziękujemy :)
5	Należy skorygować przebieg drogi dla rowerów na skrzyżowaniu z al. Hallera, tak, aby nie tworzyć jej odgięcia i zapewnić przejazd w linii prostej przez skrzyżowanie.	4	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Możliwości skorygowania przejazdu zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
6	Należy zwęzić projektowane drogi dla rowerów.	3	Opinia nieuwzględniona Szersza droga dla rowerów ma zapewnić możliwość bezpiecznego poruszania się rowerem przez dzieci, seniorów, rodziców na rowerach z przyczepkami. Zachęcanie do poruszania się rowerem wymaga zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury użytkowej.
7	Wskazanie na ryzyko kolizji z pieszymi	3	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Możliwości ograniczenia miejsc kolizji z pieszymi zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego.
8	Postulat fizycznego oddzielenia infrastruktury rowerowej dla zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu	3	Opinia częściowo uwzględniona Rozwiązania w koncepcji zakładają separację w miejscu, gdzie pozwalają na to warunki terenowe.
9	Zaprojektowana droga dla rowerów jest zbyt kręta i zbyt często przecina się z infrastrukturą pieszą.	3	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego zostanie przeanalizowana możliwość bardziej prostoliniowego przeprowadzenia drogi dla rowerów oraz zminimalizowania punktów kolizji z pieszymi.
10	Przeniesienie infrastruktury rowerowej na wschodnią stronę ulicy, rezygnacja z niej po stronie zachodniej.	2	Opinia nieuwzględniona Wydzielona droga dla rowerów planowana jest jedynie po zachodniej stronie. Ze względu na to, że strona wschodnia częściej użytkowana jest przez pieszych,



			pozostawia się ją jako wspólną drogę dla pieszych i rowerzystów.
11	Postulat rezygnacji z tworzenia ciągów pieszo-rowerowych po stronie wschodniej	2	Opinia nieuwzględniona Ciąg pieszo-rowerowy po wschodniej stronie ma umożliwiać dojazd rowerami do mieszkań, punktów usługowych oraz innych celów usytuowanych po stronie wschodniej.
12	Postulat rezygnacji z tworzenia drogi dla rowerów na wschodnim odcinku ul. Kruczej	2	Opinia nieuwzględniona W ciągu ul. Kruczej trasa rowerowa jest przewidziana według Studium. Takie zgłoszenie pojawiało się również od lat w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego.
13	Jak najwięcej jednolitej, płaskiej powierzchni na ciągach pieszo-rowerowych, a drogi dla rowerów - asfaltowe.	2	Opinia uwzględniona Opinia zostanie uwzględniona w projekcie budowlanym.
14	Należy zaprojektować dodatkowo przejazd rowerowy po północnej stronie skrzyżowania z ul. Kruczą.	2	Opinia uwzględniona Opinia zostanie uwzględniona w projekcie budowlanym.
15	Należy zwrócić uwagę, aby program sygnalizacji świetlnej po przebudowie nie dyskryminował rowerzystów.	2	Opinia uwzględniona Opinia zostanie uwzględniona w projekcie budowlanym.
16	Sprzeciw dla budowy drogi dla rowerów	1	Opinia nieuwzględniona Droga dla rowerów wzdłuż ul. Gajowickiej to element podstawowej sieci rowerowej, wyznaczonej w Studium jako trasa zbiorcza. Trasy o takim znaczeniu muszą być zaprojektowane w standardzie, który jest dostosowany do funkcji. Doświadczenia wskazują, że budowa drogi dla rowerów powoduje wzrost zainteresowania tą formą przemieszczania się. Jest możliwe (i planujemy to wykorzystać) wybudowanie regularnej drogi dla rowerów po stronie zachodniej oraz zapewnienie możliwości jazdy rowerem po stronie wschodniej, przy wykorzystaniu wspólnej drogi dla pieszych i rowerzystów. To przede wszystkim wynik realizacji zapisów dokumentów strategicznych i uchwał Rady



			Miejskiej Wrocławia jak np. Polityka mobilności, Polityka rowerowa, etc. To też kompromis między oczekiwaniami różnych grup użytkowników (zainteresowanych tą formą transportu i tych, dla których ona nie jest ważna).
17	Postulat wydzielenia DDR (zamiast ciągów pieszo-rowerowych) po stronie wschodniej, jeśli na danym odcinku szerokość na to pozwoli.	1	Opinia nieuwzględniona Infrastruktura rowerowa o wysokich parametrach użytkowych jest projektowana po stronie zachodniej; strona wschodnia, ze względu na większą liczbę celów i źródeł podróży pieszych, jest przeznaczona przede wszystkim dla nich oraz dla tych rowerzystów, których cel podróży znajduje się po tej stronie.
18	Umieszczenie ścieżki rowerowej jest nie do końca trafne.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie koncepcji zostały przeanalizowane różne warianty prowadzenia drogi dla rowerów. Opcja przedstawiona na konsultacjach społecznych jest optymalna pod względem prowadzenia ruchu rowerowego na całej długości ulicy. W rejonie budynków od nr 145 do nr 161 tworzy się wąskie gardło, którego powodem jest usytuowanie w przestrzeni pasa drogowego jezdni obsługującej oraz zieleni wysokiej. Ten odcinek zostanie ponownie poddany analizie - pod względem wprowadzenia ruchu rowerowego dwukierunkowego w ramach dostępnej przestrzeni jezdnej przy budynkach.
19	Pas rowerowy nie powinien być szerszy od chodnika.	1	Opinia nieuwzględniona Szersza droga dla rowerów ma zapewnić możliwość bezpiecznego poruszania się tym środkiem transportu przez dzieci, seniorów, osób na rowerach z przyczepkami. Minimalne parametry dla dróg dla



			rowerów nie zapewniają takiej możliwości. Wytyczne dla województwa dolnośląskiego w tym zakresie wymagają stosowania szerszych dróg dla rowerów, wynoszących nawet 3,5 metra. Jednocześnie przyjęta 3-metrowa szerokość nie wykorzystuje przestrzeni przeznaczonej na zieleń i infrastrukturę dla pieszych.
20	Postulat odwrotnego umiejscowienia infrastruktury drogowej: droga rowerowa od strony jezdni, chodnik przy murze jednostki wojskowej (fragment na Osiedlu Borek)	1	Opinia zostanie wzięta pod uwagę w dalszych etapach projektowych dla II odcinka. Biorąc pod uwagę zgłoszone zastrzeżenia, plany tego obszaru zostaną ponownie przeanalizowane na dalszych etapach prac projektowych dla odcinka II tej ulicy. Dodatkowo, do dalszych prac projektowych rekomenduje się rezygnację z przystanków autobusowych na tym odcinku ulicy po stronie zachodniej - brak obecnie planów uruchomienia na tym ciągu linii autobusowej.
21	Czy droga rowerowa poprowadzona na południe ul. Kruczą od ul. Gajowickiej będzie dwukierunkowa? Jak ma wyglądać wjazd na tę drogę, jeśli jedzie się rowerem ul. Kruczą od Sky Towera?	1	Droga rowerowa wzdłuż ul. Kruczej ma być dwukierunkowa i ma docelowo połączyć się z dwukierunkową drogą dla rowerów przy Sky Tower po południowej stronie ul. Wielkiej.
22	Planowana szerokość (3 m) 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 ul. Armii Krajowej ruch odbywa się faktycznie w dwóch kierunkach i jakoś rowerzyści się mijają. Ponadto droga północna na odcinku między ulicami: 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 jeśli pozwoliłoby to oszczędzić nieco drzew.	1	Opinia nieuwzględniona Otrzymujemy wiele zgłoszeń od rowerzystów, że rozwiązanie w ciągu ul. Armii Krajowej jest wadliwe i jednokierunkowe drogi dla rowerów wymagają przebudowy na dwukierunkowe. Tego chcemy właśnie uniknąć na ul. Gajowickiej. Dlatego projekt zakłada wyznaczenie: dwukierunkowej drogi dla rowerów po stronie zachodniej oraz wspólnej drogi dla pieszych i rowerzystów po stronie wschodniej w celu zapewnienia obsługi usług i obszarów zamieszkania.



23	Ścieżkę rowerową na odcinku: Sztabowa - Hallera można poprowadzić w pasie zieleni ciągnącym się wzdłuż ul. Gajowickiej, pomiędzy chodnikiem a szpalerem drzew. Pas zieleni stanowi nieużytek, który dzięki temu zostanie zagospodarowany.	1	Opinia nieuwzględniona Ze względu na rozwiązania drogowe nie jest możliwe zaprojektowanie drogi dla rowerów we wskazanym miejscu bez utraty zieleni wysokiej. Zielen w przestrzeni pasa drogowego stanowi wartość nie tylko przyrodniczą, także wpływa pozytywnie na klimat. Projekt zakłada więc zachowanie istniejącej zieleni wysokiej w maksymalnym zakresie. Na etapie projektu budowlanego przeprowadzone zostaną analizy wprowadzenia innego rozwiązania, w którym możliwe będzie zachowanie dwukierunkowego ruchu rowerowego w przestrzeni ulicy obsługującej.
24	Ścieżka rowerowa na odcinku od parku Langiewicza do al. Hallera powinna być poprowadzona po stronie hotelu Wieniawa (ponieważ jest tam szeroki chodnik), a nie przez boczną jezdnię ul. Gajowickiej, kosztem miejsc parkingowych na jezdni - jak to ujęto w koncepcji. Na bocznej jezdni parkują mieszkańcy kamienicy, bo pobliskie podwórko jest zawsze zabite autami.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Trasa rowerowa w tym miejscu jest bardzo potrzebna, by powiązać drogę dla rowerów prowadzoną na całej długości po zachodniej stronie ul. Gajowickiej. Na etapie projektu budowlanego przeprowadzone zostaną analizy wprowadzenia innego rozwiązania, w którym możliwe będzie zachowanie dwukierunkowego ruchu rowerowego w przestrzeni ulicy obsługującej.
25	Na etapie przejściowym warto rozważyć przeznaczenie 1 m szerokich pasów ruchu na jednokierunkowe pasy rowerowe, wykonane w jednej płaszczyźnie z jezdnią, wydzielone jedynie malowaną linią.	1	Opinia nieuwzględniona Wydzielone drogi dla rowerów są lepiej odczytywane przez mieszkańców. Taki sposób kształtowania infrastruktury rowerowej czerpie sprawdzone wzorce z krajów i miast o dużo wyższym udziale ruchu rowerowego. Również badania przeprowadzone we Wrocławiu pokazują, że zarówno piesi, rowerzyści, kierowcy, jak i pasażerowie komunikacji



			zbiorowej preferują wydzielone drogi dla rowerów.
26	Postulat przeprojektowania drogi dla rowerów na odcinku Sztabowa - Hallera tak, aby uwzględniała ona ochronę systemu korzeniowego istniejącego drzewostanu	1	Opinia uwzględniona Zgodnie z obecnymi trendami i wymaganiami obowiązującymi we Wrocławiu, wszystkie prace w pobliżu drzew wykonywane będą w sposób całkowicie bezpieczny dla systemów korzeniowych.
27	Drogi dla rowerów powinny powstać dookoła całego ronda Żołnierzy Wyklętych, żeby umożliwić wygodny wjazd na ul. Gajowicką.	1	Opinia częściowo uwzględniona Rondo Żołnierzy Wyklętych jest obecnie poza zakresem objętym inwestycją. W przypadku wpisania przebudowy ul. Gajowickiej do Wieloletniego planu Inwestycyjnego (WPI) ten element zostanie doprojektowany.
28	Zaprojektowanie przejazdów dla rowerzystów przy każdym przejściu dla pieszych na ul. Gajowickiej	1	Opinia uwzględniona Opinia została przyjęta do projektu budowlanego.
29	Postulat wyniesienia przejazdów rowerowych	1	Opinia częściowo uwzględniona Przejścia i przejazdy rowerowe przez ulice poprzeczne będą wyniesione (poza skrzyżowaniami nadzorowanymi przez sygnalizację świetlną).
30	Pod blokami na ul. Gajowickiej blisko Hallera, gdzie aktualnie znajduje się parking i wewnętrzna droga, proponuję wytyczyć ślad rowerowy przez parking, jak to miejsce na ul. Mickiewicza czy ul. Pułaskiego. Mieszkańcy zachowają miejsca parkingowe.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego przeprowadzone zostaną analizy, by sprawdzić, czy możliwe jest wprowadzenie innego rozwiązania, w którym możliwe będzie zachowanie dwukierunkowego ruchu rowerowego w przestrzeni ulicy obsługującej.



Droga dla rowerów w okolicy ronda z ul. Racławicką

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Połączenie projektowanej infrastruktury z już istniejącą drogą dla rowerów na ul. Racławickiej	7	Opinia częściowo uwzględniona Zakres zadania nie obejmuje kolejnych ulic. Mimo to zostanie uwzględniony odcinek ul. Racławickiej, aby trasy rowerowe połączyły się w spójny ciąg – prace projektowe zostaną wykonane w ramach odrębnego zadania, w sposób skoordynowany z projektem ul. Gajowickiej.
2	Konieczność przeprojektowania infrastruktury ze względu na brak możliwości włączenia się do ruchu na projektowanej drodze dla rowerów z dowolnego wjazdu na rondo.	4	Opinia zostanie wzięta pod uwagę w dalszych etapach projektowych dla II odcinka. Rozwiązania w rejonie ronda zostaną ponownie przeanalizowane (na etapie projektu budowlanego) pod kątem ruchu rowerowego.
3	Postulat utworzenia DDR/pasów rowerowych na rondzie	4	Opinia zostanie wzięta pod uwagę w dalszych etapach projektowych dla II odcinka. To jest małe rondo – na takim skrzyżowaniu, co do zasady, bezpieczniej jest prowadzić ruch rowerowy w ruchu ogólnym niż po drodze dla rowerów. Rozwiązania w rejonie ronda zostaną ponownie przeanalizowane pod kątem ruchu rowerowego.
4	Wyznaczenie trasy rowerowej wzdłuż ul. Orlej (połączenie z trasą na ul. Powstańców Śląskich)	1	Wyjaśnienie Ul. Orla jest poza zakresem zleconego zadania, jednakże opinia została odnotowana i zostanie rozważona w przypadku inwestycji prowadzonych na ul. Orlej.



Opinie dotyczące miejsc postojowych

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Projekt przewiduje zbyt małą liczbę miejsc parkingowych.	16	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Projekt budowlany ul. Gajowickiej zostanie ponownie przeanalizowany pod kątem możliwości zorganizowania dodatkowych zatok postojowych wzdłuż ulicy. Analizą objęte zostaną także przyległe boczne ulice.
2	Zbyt mała liczba miejsc parkingowych dla mieszkańców budynków na odcinku Hallera - Sztabowa (powinno pozostać minimum tyle, co teraz).	10	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Przy uwzględnieniu niezbędnych elementów pasa drogowego 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 o nr-ach 145–161, ten rejon zostanie ponownie przeanalizowany pod kątem możliwości pozostawienia obustronnego parkowania wraz z dopuszczeniem dwukierunkowego ruchu rowerowego.
3	Postulat zachowania MINIMUM tej samej liczby miejsc parkingowych, co obecnie	4	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. W rozwiązaniach koncepcyjnych przede wszystkim niezbędne było wprowadzenie infrastruktury umożliwiającej przemieszczanie się różnych użytkowników wzdłuż



			ulicy; parkowanie wyznaczono w dostępnych miejscach, w wydzielonych z jezdni zatokach, dlatego niemożliwe jest zachowanie takiej samej liczby miejsc parkingowych. Niemniej jednak analiza pod kątem możliwości zwiększenia przestrzeni do parkowania wzdłuż ulicy zostanie ponownie przeprowadzona na etapie przygotowywania projektu budowlanego.
4	Należy wyznaczyć dodatkowe miejsca postojowe.	4	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Koncepcja zostanie przeanalizowana pod kątem dostępnej przestrzeni przyulicznej, w której możliwe jest zorganizowanie parkowania poza miejscami już wskazanymi w koncepcji.
5	Bez zastrzeżeń - wyznaczone miejsca są odpowiednie	4	Dziękujemy :)
6	Zbyt mała liczba miejsc parkingowych dla mieszkańców budynków na odcinku Krucza-Prełficza (powinno pozostać minimum tyle, co teraz).	2	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Przy uwzględnieniu niezbędnych elementów pasa drogowego niemożliwe jest zachowanie dotychczasowej liczby miejsc postojowych na tym odcinku po stronie zachodniej, natomiast po stronie wschodniej wydzielono zatokę do parkowania równoległego. Projekt ul. Gajowickiej zostanie ponownie przeanalizowany pod kątem możliwości zorganizowania dodatkowych zatok postojowych. Analizą zostaną objęte także boczne ulice przyległe.
7	Wprowadzenie odpłatności za parkowanie	2	Wyjaśnienie Kwestia odpłatności za parkowanie znajduje się poza zakresem zadania. Niemniej jednak granicą Strefy płatnego parkowania (SPP) jest ul. Gajowicka wraz z obszarem



			ulicy, więc istnieje możliwość, by na mocy Uchwały Rady Miejskiej Wrocławia objąć opłatą miejsca postojowe wzdłuż niej. Wola w zakresie wprowadzenia opłat musi być przekazana Urzędowi Miejskiemu przez Rady Osiedla w formie uchwały.
8	Wniosek o uwzględnienie w koncepcji dodatkowego wjazdu na teren posesji Gajowicka 193A, który pozwoliłby uzyskać miejsca parkingowe obok południowej ściany budynku.	1	Opinia nieuwzględniona Koncepcja uwzględnia wyłącznie istniejące zjazdy. Zbudowanie dodatkowego zjazdu jest możliwe wyłącznie za zgodą zarządcy drogi, po złożeniu odpowiedniej dokumentacji i wydaniu administracyjnie zgody na budowę nowego podłączenia do ul. Gajowickiej.
9	Krytyka zachowań parkingowych kierowców	1	Wyjaśnienie Jednym z celów opracowywanej koncepcji było uporządkowanie ulicy pod kątem parkowania, dlatego też zostały zaprojektowane zatoki do parkowania równoległego. Takie rozwiązanie powoduje, że część ulicy zostaje przeznaczona na parkingi. Przewidziane zostaną także zabezpieczenia przed parkowaniem na innych częściach pasa drogowego.
10	Wniosek o utworzenie parkingu <i>kiss & ride</i> przy szkole	1	Opinia zostanie wzięta pod uwagę w dalszych etapach projektowych dla II odcinka. Kwestia parkingu <i>kiss&ride</i> przy szkole będzie rozważana, ale w ciągu ul. Jastrzębiej, gdzie znajduje się główne wejście do budynku szkoły.
11	Postulat przeniesienia parkowania na boczne uliczki	1	Opinia częściowo uwzględniona Projekt budowlany ul. Gajowickiej zostanie ponownie przeanalizowany pod kątem możliwości zorganizowania dodatkowych zatok postojowych. Analizą zostaną objęte także boczne ulice przyległe.



12	Postulat wykonania miejsc postojowych z asfaltu lub kostki granitowej	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Nawierzchnia miejsc parkingowych ustalona będzie na podstawie uzgodnień ze ZDiUM i WIM.
13	Postulat wykonania szerszych miejsc postojowych	1	Opinia nieuwzględniona Miejsca postojowe zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.
14	Postulat wykonania miejsc postojowych w pasie rozdziálu (zamiast zieleni)	1	Opinia nieuwzględniona Miejsca postojowe w pasie rozdziálu nie zostaną zaprojektowane ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego.
15	Należy przewidzieć właściwą infrastrukturę parkingową dla mieszkańców i dostawców, żeby nie zastawiali tras rowerowych i pieszych.	1	Opinia uwzględniona Miejsca postojowe dla dostaw zostaną uwzględnione w projekcie.
16	Postulat przeniesienia odpowiedzialności za organizację parkowania na zarządców terenu przy jednoczesnym ograniczeniu parkowania na podwórzach	1	Wyjaśnienie Nie jest to zakres tego projektu, niemniej jednak jest to zgodne z obowiązującymi przepisami.
17	Miejsca postojowe przy hotelu Wienera pozostawić pod kątem 135 stopni, a nie równolegle.	1	Opinia nieuwzględniona Ponadlokalny charakter ulicy powoduje, że miejsca postojowe powinny być projektowane w układzie równoległym.
18	Wniosek o rezygnację z miejsc parkingowych przy ul. Sztabowej, jeśli miałyby się to wiązać z ingerencją w strukturę ulicy.	1	Opinia nieuwzględniona Miejsca postojowe w tym obszarze są bardzo potrzebne. Wprowadzone zmiany są akceptowalne przy uwzględnieniu potrzeb dojazdu do funkcjonującej w pobliżu jednostki wojskowej.

Opinie dotyczące zieleni

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Postulat wykonania nowych nasadzeń	12	Opinia uwzględniona W ramach projektowania zieleni, w dostępnych przestrzeniach, na podstawie wytycznych i uzgodnień



			ZZM, wykonane zostaną nowe nasadzenia.
2	Postulat zastąpienia trawników nasadzeniami krzewów i/lub drzew	7	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Zieleń na ulicy to element projektu budowlanego, więc na tym etapie zostanie przeanalizowana bardzo dokładnie szata roślinna, którą można wprowadzić w przekroju ulicy.
3	Postulat zachowania zieleni istniejącej	5	Opinia częściowo uwzględniona Założeniem projektu jest zminimalizowanie wycinki drzew w ciągu całej ulicy.
4	Postulat wykonania nasadzeń w pasach rozdziātu	4	Opinia częściowo uwzględniona Pas rozdziātu jest wygospodarowany tymczasowo, do czasu budowy torowiska tramwajowego. W związku z tym nie byłoby uzasadnione wykonywanie w tym pasie nasadzeń zieleni wysokiej. Dopuszczona będzie na pewno wszelka roślinność krzewiasta. Jej dobór nastąpi w uzgodnieniu z ZZM. Należy dodać, że przewidywana szerokość pasa zieleni rozdzielającej może być znacznie węższa niż w koncepcji, z uwagi na rekomendowane rozwiązanie do projektu budowlanego zakładające wydzielenie obustronnego buspasa.
5	Postulat wprowadzenia możliwie jak największej ilości zieleni	4	Opinia uwzględniona
6	Pochwała za zachowanie zieleni	3	Dziękujemy :)
7	Postulat stworzenia szpaleru drzew nawet kosztem miejsc parkingowych i/lub infrastruktury rowerowej	3	Opinia nieuwzględniona Przebudowa ulicy musi być prowadzona z uwzględnieniem: a. wytycznych jednostek miejskich oraz b. funkcji ulicy, zapisanej w dokumentach strategicznych. Jedną z takich wytycznych jest zaprojektowanie infrastruktury rowerowej w odpowiednim standardzie. Jednocześnie



			mieszkańcy wnioskuje o utrzymanie maksymalnej liczby miejsc do parkowania. Realizacja tych potrzeb oznacza, że tworzenie szpaleru nie powinno odbywać się kosztem rezygnacji z innych elementów użytkowych ulicy. Niemniej jednak zieleń wchodzi w zakres przygotowania dokumentacji budowlanej i zostanie zaprojektowana jako część wyposażenia ulicy w miejscach, w których będzie to możliwe.
8	Postulat zaprojektowania rozwiązań służących mikroretencji (w tym rozszczelnienia kostki)	2	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Możliwości zastosowania rozwiązań służących mikroretencji będą przedmiotem analiz na etapie projektu budowlanego. Zgodnie jednak z nowymi trendami i wytycznymi obowiązującymi we Wrocławiu, projekt będzie przewidywał maksymalne wykorzystanie i zagospodarowanie wód opadowych oraz zminimalizowanie ilości wody deszczowej odprowadzanej do kanalizacji.
9	Konieczność zabezpieczenia zieleni przed parkowaniem	1	Opinia uwzględniona
10	Konieczny nadzór dendrologiczny i odpowiednie przeszkolenie wykonawców.	1	Opinia uwzględniona W ramach realizacji zadania roboty będą podlegały ścisłemu nadzorowi dendrologicznemu, a wykonawca będzie zobowiązany do zatrudniania osób ze stosownym doświadczeniem.
11	Należy zachować pas zieleni Hallera - Sztabowa.	1	Opinia uwzględniona W zaproponowanych rozwiązaniach w koncepcji zieleń ta nie zostaje naruszona i takie rozwiązanie zostanie przyjęte także w projekcie budowlanym. Natomiast szczególną opieką na etapie robót budowlanych będą objęte drzewa usytuowane najbliżej infrastruktury drogowej.



12	Postulat szczególnego zabezpieczenia kasztanowców rosnących przy kościele	1	Opinia uwzględniona Realizacja planowanych robót objęta będzie ścisłym nadzorem dendrologicznym. Okolice kościoła oraz istniejące kasztanowce zostaną profesjonalnie zabezpieczone oraz będą pod kontrolą w trakcie prac.
13	Postulat tworzenia szpalerów drzew	1	Opinia częściowo uwzględniona Założeniem do projektowania zieleni (na etapie projektu budowlanego) będzie wkomponowanie nowych drzew w przekrój ulicy. Natomiast należy wziąć pod uwagę, że projekt ten musi uwzględniać przede wszystkim przebieg zaplanowanych elementów użytkowych ulicy.
14	Postulat odseparowania infrastruktury pieszej i rowerowej od jezdni pasem zieleni	1	Opinia częściowo uwzględniona Na odcinkach, gdzie pozwalają na to warunki terenowe, takie rozwiązanie jest stosowane.
15	Postulat stworzenia zielonych przystanków	2	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Możliwości techniczne zostaną przeanalizowane na etapie projektu budowlanego. Jednak należy podkreślić, że przystanki, wskazane do zazieleniania, powinny być w miejscach, którym w żaden sposób nie towarzyszy zieleń, w tym zieleń wysoka, a w przypadku ul. Gajowickiej drzewa są stałym elementem.
16	Postulat stosowania pełnowymiarowych gatunków drzew (nie karłowatych!)	1	Opinia uwzględniona
17	Postulat stworzenia skwerów, na których rosnąć będą gatunki napiływowe roślin.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Dobór zieleni jest elementem projektu budowlanego, więc na tym etapie zostanie przeanalizowana bardzo dokładnie szata roślinna, którą można zasadzić w przekroju ulicy, w uzgodnieniu z ZZM.
18	Prośba o wycięcie starodrzewia i zastąpienia go młodymi i bardziej odpornymi egzemplarzami	1	Opinia nieuwzględniona We Wrocławiu nie wycina się starodrzewia, jeśli drzewa są



			zdrowe. Założeniem stosowanym przy projekcie było także pozostawienie jak największej liczby drzew już rosnących, więc ewentualne wycinki będą związane wyłącznie z kolizją z elementami infrastruktury.
19	Zieleń przy tej ulicy powinna być elegancka.	1	Opinia uwzględniona Na etapie projektu budowlanego przygotowany zostaje także projekt zieleni. Celem projektu jest utrzymanie walorów estetycznych zieleni przyulicznej, a także zadbanie, by jak najbardziej była dopasowana do otoczenia.
20	Postulat stworzenia terenów zieleni zamiast stref wyłączonych z ruchu	1	Opinia uwzględniona Zieleń jest elementem tego zadania i zostanie zaprojektowana na etapie projektu budowlanego.
21	Uwzględnienie rozwiązań projektowych, umożliwiających pojawianie się zieleni „spontanicznej”	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego kwestie rodzaju zieleni zostaną wypracowane w procesie uzgadniania rozwiązań w ZZM.
22	Postulat utworzenia zielonych skwerów na narożnikach skrzyżowań	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego zostaną przeanalizowane możliwości aranżacji zielonych skwerów w narożnikach skrzyżowań, przy zachowaniu przede wszystkim odpowiednich parametrów użytkowych dla infrastruktury pieszej czy rowerowej.
23	Postulat stworzenia zielonych torowisk	1	Opinia nieuwzględniona W rozwiązaniu docelowym przewiduje się torowisko wbudowane w jezdnię, co umożliwi także prowadzenie autobusów po torowisku tramwajowym. Takie rozwiązanie wyklucza możliwość budowy zielonego torowiska.



Opinie dotyczące koncepcji docelowej z tramwajem oraz torowiska

Opinie opowiadające się za budową torowiska

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Należy od razu wykonać wariant docelowy.	23	Opinia nieuwzględniona Koncepcja uwzględniła wpisanie trasy tramwajowej w przekrój ulicy, zgodnie ze Studium. Celem takiego podejścia było uzyskanie pełnego obrazu przestrzenno-funkcjonalnego ulicy, ze wszystkimi jej elementami, aby można było oszacować chłonność terenu rozwiązań i punkty kolizji, a także podejmować decyzje o sposobie etapowania. Trasa tramwajowa wzdłuż ul. Gajowickiej nie jest obecnie priorytetem. Priorytet oparty jest o realizację zadania zgłoszonego w ramach Programu Inicjatyw Rad Osiedli (PIRO), a więc przebudowę ulicy wraz z elementami infrastruktury rowerowej i pieszej.



2	Należy pozyskać dofinansowanie z UE na budowę torowiska.	17	Opinia częściowo uwzględniona Obecnie (w okresie 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 rozmowy z Komisją Europejską, w jakim kierunku pójdą poszczególne programy. Dofinansowanie takich inwestycji, jak trasy tramwajowe, będzie planowane, ale na nowych zasadach, bardziej rygorystycznych niż dotychczas. Aktualnie dofinansowanie planowane jest na poziomie 55% kosztów kwalifikowanych inwestycji. Niezależnie od tego, Wrocław z pewnością będzie podejmował starania o pozyskanie wszelkich rodzajów dofinansowań, w tym także ze środków UE. Jeśli zostanie uruchomiony właściwy program, a projekt będzie spełniał wymogi i warunki dofinansowania - wniosek o dofinansowanie zostanie złożony.
---	--	----	--



3	Należy poszerzyć zakres o utworzenie kolejnych tras tramwajowych i/lub przebudowę ulic (Zaporoska, Szczęśliwa, Zielińskiego, Ractawicka, Wiejska, Wiśniowa, Armii Krajowej, al. Piastów, pl. Muzealny etc.).	9	Opinia nieuwzględniona Obecnie nie przewiduje się poszerzenia zadania o kolejne ulice, które mogłyby stanowić kontynuację trasy tramwajowej, przewidzianej w planach wzdłuż ul. Gajowickiej. Jednocześnie przy realizacji prac nad przebudową wymienionych ulic uwzględniane będą zapisy zawarte w dokumentach planistycznych. W miejscach, w których przewiduje się budowę torowisk tramwajowych, aspekt ten będzie uwzględniany, podobnie jak przy Gajowickiej.
4	Brak jasnego określenia dalszego przebiegu trasy tramwajowej.	7	Analizy zasadne do przeprowadzenia na etapie podjęcia decyzji o inwestycji tramwajowej. Przedmiotem zadania było wpisanie planowanej trasy tramwajowej w przekrój ul. Gajowickiej. Całościowa sieć jest zawarta w Studium, gdzie wskazany jest układ docelowy w postaci głównych korytarzy tramwajowych. Dalszy przebieg trasy ustalany będzie wraz z podjęciem decyzji o wprowadzeniu do programu inwestycyjnego trasy tramwajowej.
5	Pozytywna ocena lokalizacji torowiska	5	Dziękujemy :)



6	Projekt torowiska powinien od razu przewidywać połączenie z innymi trasami (zaplanowanie łuków i rozjazdów).	4	Analizy zasadne do przeprowadzenia na etapie podjęcia decyzji o inwestycji tramwajowej. Zadanie nie przewidywało zaplanowania trasy tramwajowej z włączeniem do istniejącej sieci tramwajowej, zarówno od strony północnej, jak i południowej. Projekt przewiduje pełne włączenie się do istniejącego torowiska tramwajowego w ciągu al. Hallera. Podjęcie decyzji o budowie torowiska wzdłuż ul. Gajowickiej będzie wiązało się z koniecznością zbudowania go także w innych ulicach, aby włączyć torowisko w istniejącą sieć.
7	Wykonanie wariantu przejściowego to niegospodarność.	3	Opinia nieuwzględniona Nie jest niegospodarnością zaplanowanie inwestycji w sposób umożliwiający ograniczenie do minimum robót straconych. Większość elementów realizowanych w etapie przejściowym to elementy z kształtu docelowego ulicy. Tym samym w przyszłości ich obecna realizacja nie będzie stanowić punktów kolizji z budową pozostałych brakujących elementów, np. torowiska tramwajowego.
8	Torowisko powinno zostać poprowadzone po zewnętrznej (zachodniej) stronie jezdni.	2	Opinia nieuwzględniona Kwestia lokalizacji torowiska była bardzo wnikliwie analizowana. Lokalizacja w jezdni została wybrana jako bardziej korzystna: ze względu na koszty, kwestie kolizji z innymi sieciami oraz chłonność terenu konkretnych rozwiązań i ochronę istniejącego w pasie drogowym drzewostanu.



9	Obawa, że wykonanie drugiego etapu będzie znacznie odsunięte w czasie.	2	Wyjaśnienie Ze względu na wysoki koszt inwestycji szynowych, związanych nie tylko z budową infrastruktury, ale także z potrzebą odpowiedniej liczby taboru do obsługi nowej trasy, muszą być one dokładnie rozplanowane, często jest to plan wieloletni. Trasa tramwajowa w ul. Gajowickiej nie należy do tras priorytetowych w następnym okresie inwestycyjnym – czyli mieszczącym się w obecnie sporządzanym Wieloletnim planie inwestycyjnym na lata 2020–2030.
10	Na ul. Racławickiej torowisko powinno zostać poprowadzone po północnej stronie jezdni.	1	Opinia nieuwzględniona Trasa tramwajowa w ul. Racławickiej nie jest przedmiotem zadania projektowego związanego z ul. Gajowicką. Dodatkowo po analizie złożonych uwag podczas konsultacji rekomenduje się zaniechanie na odcinku II prac projektowych uwzględniających przebieg torowiska tramwajowego.
11	Co stanie się z nieużywanymi torami tramwajowymi? Czy będą zlikwidowane po remoncie?	1	Wyjaśnienie W trakcie prac rozbiórkowych, istniejące (nieczynne) elementy torowiska tramwajowego będą demontowane.
12	Postulat fizycznego wydzielenia torowiska (brak możliwości wjazdu autem)	1	Opinia nieuwzględniona W docelowym rozwiązaniu przekroju ulicy planowane jest wbudowane torowisko, podniesione nieco ponad płaszczyznę jezdni, jak np. na ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Lelewela do ul. Zielińskiego.



13	Należy od razu wykonać torowisko, ponieważ pozwoli to zwęzić pasy dla samochodów z 4 do 2,75 m.	1	Opinia częściowo uwzględniona Opinia nieuwzględniona w zakresie jednoczesnego wykonania przebudowy ulicy i budowy torowiska tramwajowego – obecnie nie jest planowana realizacja torowiska tramwajowego wzdłuż ulicy. Natomiast do projektu budowlanego rekomenduje się przyjęcie rozwiązania, w którym przy zawężeniu środkowego pasa zieleni oraz pasów ruchu dla samochodów po obu stronach zostanie wykształcony dodatkowy pas wyłącznie dla komunikacji zbiorowej – czyli w pierwszym etapie: autobusów. Oznacza to, że jest możliwe przyjęcie węższego pasa dla aut, jeśli towarzyszy mu drugi pas ruchu – buspas.
14	Nowa trasa odciąży ul. Powstańców Śląskich i ul. Grabiszyńską.	1	Opinia nieuwzględniona Wrocławski układ sieci tramwajowej jest prowadzony promieniście w kierunku centrum. W każdym takim przypadku wprowadzenie nowej trasy pomiędzy już istniejące „promienie” tramwajowe odciąża układ istniejący. Jednak w obecnej priorytetyzacji zadań tramwajowych trasa tramwajowa w ul. Gajowickiej nie należy do zadań najpilniejszych.
15	Nie ma sensu etapowanie inwestycji torowej w przypadku odcinka Hallera – Racławicka.	1	Opinia nieuwzględniona Koncepcja miała pokazać możliwości techniczne wpisania trasy tramwajowej w przekrój ulicy, tak jak wskazują dokumenty strategiczne. Natomiast biorąc pod uwagę złożone opinie w obecnym procesie konsultacji społecznych, trasa tramwajowa na tym odcinku nie będzie rozważana na dalszych etapach.



			Niezależnie od powyższego całkowita rezygnacja z trasy tramwajowej na tym odcinku wymagałaby podjęcia też działań w kierunku zmian zapisów Studium, a jest to procedura długa i wymagająca wszczęcia odrębnego procesu planistycznego, którego elementem są także konsultacje społeczne. Opinia została odnotowana i zostanie przekazana do jednostki miejskiej zajmującej się planowaniem przestrzennym.
16	Wariant z tramwajem jest nie końca zrozumiały, choć nawiązuje do przedwojennych i wczesnych powojennych układów komunikacyjnych.	1	Wyjaśnienie Trasa tramwajowa w ul. Gajowickiej została wskazana w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Wynikało to z analiz przestrzennych i funkcjonalnych, wykonanych na etapie sporządzenia tego dokumentu, oraz wyników konsultacji społecznych przeprowadzonych na etapie jego sporządzenia.
17	Warto zrobić krańcówkę, jak na osiedlu Gaj przed Rondem Żołnierzy Wyklętych. Dzięki temu można uruchomić tramwaj.	1	Opinia nieuwzględniona Ze względu na ograniczoną liczbę taboru dwukierunkowego oraz brak planów zakupowych tego typu pojazdów w chwili obecnej nie przewiduje się budowy krańcówek tramwajowych.
18	Torowisko powinno być wyciszone na całej długości.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie podjęcia decyzji o inwestycji tramwajowej. Dalszy proces projektowy dla ul. Gajowickiej – a więc etap projektu budowlanego – nie obejmuje budowy torowiska. Kwestie dotyczące technologii budowy torowiska będą mogły zostać



		rozstrzygnięte na etapie podjęcia decyzji o inwestycji tramwajowej.
--	--	---

Opinie opowiadające się przeciwko budowie torowiska

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Sprzeciw wobec budowy torowiska, w tym:	26	Opinia częściowo uwzględniona Nieuwzględniona zakresie rezygnacji z torowiska na odcinku ul. Zaporoska – al. Hallera, uwzględniona w zakresie rezygnacji z torowiska na odcinku al. Hallera – ul. Ractawicka.
	# Ul. Gajowicka jest zbyt wąska, aby prowadzić nią torowisko.	10	Opinia częściowo uwzględniona Koncepcja pokazuje, jak można wpisać torowisko tramwajowe w przekrój ulicy, uwzględniając możliwości terenowe oraz potrzeby innych użytkowników ulicy. Jak pokazują przedstawione na konsultacjach rozwiązania, nie jest problematyczne wpisanie torowiska prowadzonego niezależnie od ruchu aut na odcinku ul. Zaporoska – al. Hallera. Natomiast na odcinku al. Hallera – ul. Ractawicka torowisko w obecnym pasie drogowym jest wrysowane wraz z jezdnią dla samochodów. Po analizie wniosków złożonych w procesie konsultacji społecznych odcinek od al. Hallera do ul. Ractawickiej zostaje wyłączony z projektowania w wariantcie z trasą tramwajową. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że projekt budowlany przewiduje wykonanie przebudowy bez budowania torowiska tramwajowego i tylko na odcinku ul. Zaporoska – al. Hallera.



# Sprzeciw wobec budowy torowiska na odcinku Hallera - Ractawicka	10	Opinia uwzględniona Jak pokazuje koncepcja, powierzchnia terenu na tym odcinku jest znacznie bardziej ograniczona w porównaniu do odcinka górnego (Zaporoska – Hallera). Natomiast jest to trasa wynikająca z dokumentów strategicznych, więc niezbędne było uwzględnienie jej w koncepcji na całej długości ulicy. Po analizie wniosków złożonych w procesie konsultacji społecznych ten odcinek zostaje wyłączony z projektowania wraz z trasą tramwajową.
# Z uwagi na hałas	6	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie podjęcia decyzji o inwestycji tramwajowej. Obecnie torowiska tramwajowe w mieście są wykonywane przy zastosowaniu nowoczesnych technologii, które nie powodują uciążliwego hałasu.
# Z uwagi na generowane drgania	6	Opinia nieuwzględniona Obecnie torowiska tramwajowe w mieście są wykonywane przy zastosowaniu nowoczesnych technologii, które nie powodują uciążliwości w zakresie drgań.
# Z uwagi na generowanie korków	5	Opinia nieuwzględniona Po rozpatrzeniu wszystkich opinii złożonych w procesie konsultacji rekomendowane jest przyjęcie w projekcie budowlanym rozwiązania z wydzielonymi pasami dla autobusów. Dzięki temu komunikacja zbiorowa zyska niezależny korytarz, a ruch aut będzie się odbywał odrębnym pasem.
# Lepszym rozwiązaniem komunikacyjnym byłby autobus.	4	Opinia częściowo uwzględniona Po rozpatrzeniu wszystkich opinii złożonych w procesie konsultacji rekomendowane jest przyjęcie w projekcie budowlanym rozwiązania z wydzielonymi pasami dla autobusów.



			Umożliwi to w przyszłości wprowadzenie torowiska tramwajowego w przekrój ulicy, jeśli komunikacja autobusowa nie będzie wystarczająca dla obsługi mieszkańców. Należy mieć jednak na uwadze, że planowanie transportu szynowego, ze względu na wysokie koszty realizacji, musi być poparte dużymi potokami ruchu pasażerskiego.
	# Tramwaj nie jest konieczny.	4	Opinia częściowo uwzględniona Wpisanie tramwaju w rozwiązania projektowe na etapie koncepcji wynikało z wytycznych dokumentów strategicznych miasta – Studium. Natomiast koncepcja nie przesądza o czasie realizacji torowiska. Obecnie budowa trasy dla tramwaju być może nie ma uzasadnienia (nie ma dużych potoków ruchu pasażerskiego), ale w przyszłości, przy tak dynamicznym rozwoju miasta, potrzeba jego realizacji może stać się pilniejsza.
	# Z uwagi na spadek wartości nieruchomości	1	Opinia nieuwzględniona Tendencje na rynku nieruchomości wyraźnie wskazują na wzrost cen mieszkań, znajdujących się w sąsiedztwie linii tramwajowych.



# Inwestycja w infrastrukturę będzie zbyt kosztowna.	1	Opinia częściowo uwzględniona Kosztowność inwestycji szynowych jest niepodważalna, dlatego uzasadnieniem dla budowy infrastruktury torowej i zakupu taboru są kierunki, w których można uzyskać duże potoki ruchu pasażerskiego. Obecnie budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Gajowickiej nie jest priorytetem, a zaproponowane rozwiązania mają prowadzić do usprawnienia komunikacji zbiorowej. W dalszej przyszłości, jeśli obecnie wprowadzone rozwiązania z zakresu komunikacji zbiorowej okażą się już niewydolne, niezbędne będzie przeprowadzenie analizy bilansu kosztów i korzyści, po którym nastąpi podjęcie decyzji inwestycyjnej, której być może, efektem będzie budowa torowiska tramwajowego w przekroju ulicy.
# W proponowanym zakresie inwestycji torowisko i tak nie wpina się w istniejący układ.	1	Opinia częściowo uwzględniona Celem koncepcji nie było kompleksowe zaprojektowanie torowiska tramwajowego wraz z włączeniem do istniejącej sieci torowej miasta, a zaplanowanie przebudowy ulicy w sposób, który pozwoli w przyszłości wprowadzić torowisko w przekrój ulicy przy minimalnej ilości tzw. robót straconych. Dzięki temu to, co na przyjeździe, będzie mogło zostać zrealizowane niejako w docelowym kształcie (chodniki, drogi dla rowerów czy zieleń).
# Lepszym rozwiązaniem komunikacyjnym byłaby kolej metropolitalna.	1	Opinia nieuwzględniona Rozwój kolei metropolitalnej należy do kompetencji Marszałka Województwa. Miasto prowadzi rozmowy z odpowiednimi jednostkami (w tym PKP PLK), aby dostępność systemu kolejowego dla mieszkańców miasta była



			lepszą i odpowiadającą potrzebom i oczekiwaniom.
	# Nie jest prawdą, że torowisko gwarantuje wysoką dotację do całości inwestycji - pokryje ona jedynie część dodatkowych kosztów związanych ze zwiększeniem zakresu.	1	Wyjaśnienie: Obecnie w UE (2013-2020) nie przewiduje się żadnych dodatkowych naborów, umożliwiających pozyskanie dofinansowania na inwestycje tramwajowe. Nowa perspektywa (na lata 2021-2027) dopiero się kształtuje - trwają rozmowy z Komisją Europejską, w jakim kierunku pójdą poszczególne programy. Dofinansowania takich inwestycji, jak trasy tramwajowe, będą planowane, ale na nowych zasadach, bardziej rygorystycznych niż dotychczas. Aktualnie 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 z UE. Jeśli zostanie uruchomiony właściwy program, a projekt będzie spełniał wymogi i warunki dofinansowania - wniosek zostanie złożony.

Opinie dotyczące komunikacji autobusowej

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Negatywna ocena rezygnacji z projektowania zatok	11	Opinia nieuwzględniona Brak zatok pozwala kierowcy autobusu na swobodne zatrzymywanie i ruszenie z przystanku, bez straty czasu na włączenie się do ruchu, co jest zgodne z priorytetem funkcjonalnym w śródmieściu. Biorąc to pod uwagę, do projektu budowlanego rekomenduje się



			rozwiązanie z wydzielonym buspasem prowadzonym po zewnętrznej stronie pasa dla samochodów.
2	Pozytywna ocena proponowanej lokalizacji przystanków	6	Dziękujemy :)
3	Należy zaprojektować trasę autobusowo-tramwajową (TAT) zamiast samego torowiska.	6	Opinia uwzględniona Projekt docelowy przewiduje możliwość poruszania się po torowisku również autobusów.
4	Organizacja tras w ramach „centrum przesiadkowego” utrudni jazdę autobusów i spowolni innych uczestników ruchu.	5	Opinia częściowo uwzględniona Budowa węzła przesiadkowego ma na celu integrację linii autobusowych (i docelowo - tramwajowych) i planowana jest na wniosek mieszkańców oraz podróżnych. Dla usprawnienia funkcjonowania węzła rekomenduje się przyjęcie w projekcie budowlanym rozwiązania z pasami autobusowymi prowadzonymi po zewnętrznej stronie pasa dla samochodów oraz objęcie węzła nadzorem sygnalizacji świetlnej (skrzyżowanie ul. Gajowickiej z ul. Kruczą oraz z ul. Grochową).
5	Zamiast rozdzielania za pomocą zielonego pasa należy stworzyć buspas.	3	Opinia częściowo uwzględniona Aby usprawnić funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, rekomenduje się przyjęcie w projekcie budowlanym rozwiązania z pasami autobusowymi, prowadzonymi po zewnętrznej stronie pasa dla samochodów. Z uwagi na to, że ulica będzie realizowana w szerokości pozwalającej w przyszłości wbudowanie w jezdnię torowiska, po wydzieleniu przestrzeni na pasy jezdne dla samochodów i autobusów, pozostała część środkowa będzie wykorzystana na zielen. Rekomendowane rozwiązanie nie będzie wymagać poszerzenia jezdni w krawężnikach w stosunku do tych zaproponowanych w koncepcji, ale będzie zawężać pas zieleni



			rozdzielającej i pasy dla samochodów.
6	Pozytywna ocena koncepcji węzła przesiadkowego	3	Dziękujemy :)
7	Negatywna ocena propozycji zastosowania przystanków wiedeńskich	2	Opinia nieuwzględniona W pasie drogowym brakuje miejsca na budowę wysp przystankowych spełniających standardy szerokości. Przystanki wiedeńskie są optymalnym rozwiązaniem w tym miejscu. Ich funkcjonalność potwierdzają też przypadki innych ulic, gdzie je zastosowano – np. ul. Hubska.
8	Czy były robione jakieś badania na temat „wydolności” węzła „kościół”? Miałby obsłużyć 7 linii autobusowych, a można oczekiwać, że docelowo dojdą jeszcze pewnie ze 2 tramwajowe.	2	Wyjaśnienie Przewiduje się zachowanie przepustowości przystanków dla docelowego układu ruchu pojazdów transportu zbiorowego. Należy dodać, że wprowadzenie trasy tramwajowej z reguły pozwala zastąpić kursujące wzdłuż niej linie autobusowe.
9	Przystanek przy skrzyżowaniu ul. Gajowickiej i al. Hallera (w kierunku ul. Racławickiej) zaprojektowano bezpośrednio za skrzyżowaniem, co rodzi niebezpieczeństwo blokowania przejazdu przez inne pojazdy, czekające na odjazd autobusu/tramwaju z przystanku.	2	Opinia zostanie wzięta pod uwagę na dalszych etapach projektowych dla II odcinka. Przystanki projektowane są za skrzyżowaniem, aby umożliwić ich integrację dla pojazdów transportu zbiorowego jadących w określonym kierunku. Niezależnie od powyższego ta opinia została zanotowana i będzie przekazana do analizy na dalszych etapach projektowych - rejon ten zostanie wtedy przeanalizowany ponownie; uwzględniona zostanie możliwość niewprowadzenia w tym kierunku linii autobusowej.
10	Przystanek przy skrzyżowaniu z ul. Zaporoską zaprojektowano w zbyt dużym oddaleniu od skrzyżowania.	2	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego zatokę rekomenduje się do pozostawienia w dotychczasowym miejscu. Zmiana lokalizacji przystanków w rejonie ul. Zaporoskiej dotyczyć będzie etapu



			wprowadzania w ulicę torowiska tramwajowego i będzie wymagała analizy pod kątem przystanków całego skrzyżowania.
11	Usunięcie przystanku Żelazna dla 127 i 144 znacząco pogarsza dostęp do komunikacji zbiorowej dla mieszkańców pobliskich bloków. Do planowanego węzła przesiadkowego jest naprawdę daleko.	2	Opinia nieuwzględniona Zaproponowane zagęszczenie przystanków oraz stworzenie węzła przesiadkowego w okolicy kościoła skutkuje koniecznością usunięcia wspomnianego przystanku. W obecnym układzie przystanek ten jest odosobniony i jest usytuowany tylko w jednym z kierunków przejazdu. Po przebudowie pary przystanków będą zlokalizowane możliwie blisko siebie.
12	Czy autobusy linii 126 i 133 zostaną skierowane w obu kierunkach przez ul. Gajowicką (na odcinku Hallera - Ractawicka)? Jeżeli tak, to żadna z koncepcji nie przewiduje możliwości skrętu w lewo z al. Hallera (od strony ul. Powstańców Śląskich) w ul. Gajowicką, która byłaby wymagana, aby obie linie autobusowe mogły być skierowane na wspomnianą trasę.	1	Wyjaśnienie Kwestia układu tras linii autobusowych w tym obszarze będzie elementem osobnych konsultacji, a wątek zmiany tras linii 126 i 133 będzie analizowany. Obecnie nie przewiduje się przywrócenia relacji lewoskrętnej z al. Hallera w ul. Gajowicką.
13	Czy na pewno nie jest możliwe zastosowanie klasycznych przystanków wyspowych zamiast projektowanych wiedeńskich? Szczególnie wskazane by to było przed kościołem pw. 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. Podobna sytuacja jest przy parku Langiewicza. Po zachodniej stronie od projektowanego krawężnika do drzew jest ok. 6 m, 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.	1	Opinia nieuwzględniona W pasie drogowym ul. Gajowickiej nie ma miejsca na przystanki wyspowe o odpowiednich parametrach.



14	Trasy linii autobusowych dublują się.	1	Wyjaśnienie Obsługę komunikacyjną ulicy zapewniają autobusy linii 127 i 144, które już na rondzie Żołnierzy Wyklętych realizują kursy w różnych kierunkach (linia 127 przez ul. Zaporoską, a 144 przez ul. Zielińskiego). Podobna sytuacja ma miejsce w południowej części ulicy - 126 realizuje kursy na Kozanów, a 133 na Brochów - trasy linii autobusowych zatem nie dublują się.
15	Jak zostaną zmienione trasy autobusów po przebudowie?	1	Wyjaśnienie W wariantcie przejściowym zakłada się zmianę trasy autobusów, jadących poprzecznie w stosunku do ul. Gajowickiej, w sposób umożliwiający zatrzymywanie się na przystankach zorganizowanych w ramach węzła przesiadkowego. Zakłada się, że autobusy będą kursowały po obecnej trasie.
16	Obawa przed hałasem przy wysokim natężeniu ruchu	1	Opinia częściowo uwzględniona Źródłem obecnego hałasu jest przede wszystkim nawierzchnia z kostki brukowej. Celem przebudowy ulicy jest, między innymi, zniwelowanie uciążliwości związanych z hałasem poprzez: - położenie nowej nawierzchni, - uspokojenie ruchu (dopuszczenie jazdy jedynie jednym pasem w każdym kierunku; bez możliwości wymijania). Obecne technologie pozwalają na wyciszenie torowiska tramwajowego, by ograniczyć hałas. Takie rozwiązania są stosowane przy wszystkich nowo projektowanych układach sieci tramwajowej w mieście.
17	Postulat zastosowania antyzatok	1	Opinia nieuwzględniona Zastosowanie przystanków wiedeńskich jest znacznie lepszym rozwiązaniem, zarówno dla komunikacji zbiorowej, jak i transportu samochodowego.



18	Postulat poprowadzenia linii autobusowej wzdłuż ul. Gajowickiej, na wprost do ul. Racławickiej	1	Wyjaśnienie Zmiany w układach linii autobusowych będą odrębnym procesem konsultacji społecznych.
19	Pozytywna ocena rezygnacji z projektowania zatok.	1	Dziękujemy:)
20	Zbyt mała liczba kursów (zatlóczenie, rzadko).	1	Wyjaśnienie Tego zagadnienia nie można rozpatrywać w tym procesie konsultacji społecznych, dotyczących przebudowy ul. Gajowickiej.
21	Znikoma liczba osób przesiadających się - podważa to sens tworzenia węzła przy kościele.	1	Opinia nieuwzględniona Węzeł przesiadkowy przy kościele został zaproponowany na wniosek pasażerów korzystających z przesiadek w obszarze skrzyżowania ulic: Gajowickiej, Kruczej i Grochowej. Obecna lokalizacja przystanków, znajdujących się w obrębie nawet 300 m, w znaczny sposób utrudniała przesiadki.
22	Autobus wszędzie powinien mieć wspólne przystanki z tramwajem.	1	Opinia uwzględniona W ciągu ulicy, w układzie docelowym, zakłada się przystanki tramwajowo-autobusowe w rejonie węzła przesiadkowego. Wprowadzenie trasy tramwajowej w przekrój ulicy zastępuje z reguły kursujące wzdłuż niej linie autobusowe, aby nie dublować komunikacji zbiorowej.
23	Jeśli chcą Państwo utworzyć węzeł przesiadkowy pod kościołem, warto w ogóle usunąć z niego ruch samochodowy. Samochody mogą objeżdżać teren węzła na ul. Gajowickiej ulicami: Kruczą i Grochową (wokół kościoła). Dzięki temu tworzymy plac w całości dostępny dla mieszkańców, ze zintegrowaną komunikacją zbiorową. Takie rozwiązanie było już wprowadzone czasowo na ul. Glinianej przy okazji przebudowy skrzyżowania z ul. Hubską.	1	Opinia nieuwzględniona Takie rozwiązanie może znacząco wpłynąć na warunki ruchu i ograniczenia przepustowości na sąsiadujących ulicach.
24	Postulat wyznaczenia przejścia dla pieszych w połowie odcinka Krucza - Grochowa i lokalizacji przystanków tak, by znajdowały się przed wspomnianym przejściem. Umożliwiłoby to sprawniejsze przesiadanie	1	Opinia nieuwzględniona W pobliżu proponowanej lokalizacji znajdują się dwa przejścia dla pieszych. W wariantcie docelowym



	się w sytuacji, kiedy pasażerowie musieliby przemieścić się między przystankami.		brakuje możliwości wyznaczenia wyspy dzielącej.
25	Negatywna ocena koncepcji węzła przesiadkowego.	1	Opinia nieuwzględniona Budowa węzła przesiadkowego ma na celu integrację linii autobusowych (i docelowo - tramwajowych) na wniosek mieszkańców oraz podróżnych.
26	Negatywna ocena lokalizacji przystanku przy parku	1	Opinia nieuwzględniona Lokalizacja przystanków zapewnia ich optymalne rozmieszczenie.
27	Negatywna ocena układu przystanków. Postulat utworzenia przystanków zbiorczych i rond przesiadkowych	1	Opinia częściowo uwzględniona Przewiduje się integrację przystanków tramwajowo-autobusowych. Ich lokalizacja jest optymalna. W rozpatrywanym obszarze brakuje możliwości budowy rond przesiadkowych.
28	Postulat zachowania zatoki autobusowej przy skrzyżowaniu z ul. Zaporoską.	1	Opinia uwzględniona W projekcie budowlanym dla rozwiązania bez torowiska tramwajowego zakłada się pozostawienie zatoki autobusowej przy ul. Zaporoskiej, tak jak w stanie istniejącym.
29	Obawa o negatywne oddziaływania wzmożonego ruchu na stan techniczny i komfort użytkowania (hałas) świątyni.	1	Opinia częściowo uwzględniona Zostaną zastosowane rozwiązania techniczne, które minimalizują wpływ ruchu pojazdów na budynek kościoła.
30	Postulat pozostania przy obecnym rozkładzie przystanków.	1	Opinia częściowo uwzględniona Lokalizacja przystanków jest zbliżona do obecnie funkcjonujących, ewentualne zmiany wynikają z dostosowania ich do nowych warunków i rozwiązań zaproponowanych w koncepcji przebudowy ulicy.
31	Postulat ustawienia stojaków rowerowych przy każdym przystanku.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Istnieje możliwość ustawienia stojaków w sąsiedztwie przystanków, poza strefą oczekiwania, i zbudowania takich dojazdów do przystanków, by zachować możliwość dojazdu



			rowerem do tego miejsca. W projekcie budowlanym przeanalizowane zostaną przystanki pod kątem możliwości wyposażenia w stojaki rowerowe, wraz ze wskazaniem miejsc realizacji.
32	Postulat ustawienia wiaty rowerowej oraz stacji roweru miejskiego przy węźle przesiadkowym.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Istnieje możliwość ustawienia wiaty rowerowej oraz stacji roweru miejskiego w sąsiedztwie węzła, ale poza strefą oczekiwania i dojść do przystanków z zachowaniem możliwości dojazdu rowerem do tych miejsc. Analiza lokalizacyjna zostanie dokonana na etapie projektu budowlanego.
33	Pozytywna ocena propozycji zastosowania przystanków wiedeńskich.	1	Dziękujemy :)
34	Przedstawiona koncepcja rozmieszczenia przystanków jest nieczytelna.	1	Opinia nieuwzględniona Przystanki są wyróżnione kolorem i / lub linią P-17, co wpływa na czytelność ich wyznaczenia.
35	Postulat poprawy lokalizacji wiaty autobusowej naprzeciwko kościoła (obecnie stoi na środku chodnika, co utrudnia komunikację pieszą).	1	Opinia uwzględniona Tak właśnie zaproponowano to w koncepcji.
36	Przystanek na ul. Gajowickiej, pomiędzy ul. Jastrzębią a ul. Saperów, po zachodniej stronie, jest źle usytuowany. Dużo lepszym rozwiązaniem z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej jest usytuowanie go pomiędzy ul. Saperów a ul. Sokolą.	1	Opinia nieuwzględniona Z powodu licznych istniejących zjazdów na posesje nie ma możliwości usytuowania przystanków we wnioskowanej lokalizacji. Niezależnie od powyższego, ze względu na aktualny brak planów uruchomienia linii autobusowej na tym kierunku, do dalszych prac projektowych rekomenduje się przyjęcie przekroju ulic bez przystanków autobusowych po stronie zachodniej.
37	Przystanek Modlińska należy zostawić bez zmian (nie przesuwać bliżej ronda).	1	Opinia nieuwzględniona Obecna zmiana lokalizacji nie jest znacząca, a dzięki niej w przyszłości będzie możliwość stworzenia węzła z uwspólnionymi przystankami przy skrzyżowaniu z



			ul. Skarbowców (obecnie pomiędzy przystankami jest zbyt mała odległość).
38	Przystanek przy kościele należy przesunąć maksymalnie w stronę ul. Grochowej. Plac przed świątynią jest tradycyjnym miejscem zdjęć ślubnych, sypania ryżem/pieniężkami, składania życzeń itd. Należy to uszanować i pozostawić odpowiednią przestrzeń.	1	Opinia częściowo uwzględniona Przystanek jest obecnie przesunięty maksymalnie w stronę ul. Grochowej. Usytuowanie mebli przystankowych (w tym wiaty) nie ingeruje w przestrzeń przykościelną.
39	Przystanek przy kościele w niedzielę będzie źródłem wypadków.	1	Opinia nieuwzględniona Wspólny przystanek przesiadkowy w tym miejscu ma ułatwić przesiadki, niwelując konieczność przekraczania jezdni, co sprzyja bezpieczeństwu.
40	Skąd pomysł na przystanki po zachodniej stronie na odcinku od al. Hallera do ul. Saperów? Tam nie biegnie żadna linia autobusowa.	1	Wyjaśnienie Koncepcja pokazywała możliwości przestrzenne usytuowania w jej ciągu przystanków autobusowych obustronnie, ale obecnie nie ma planów prowadzenia linii autobusowej od al. Hallera w kierunku ul. Racławickiej. Do dalszych prac projektowych rekomendowana jest więc rezygnacja na tym odcinku z przystanków autobusowych.
41	Lokalizacja nowego przystanku przed kościołem doprowadzi do likwidacji bardzo cennych miejsc parkingowych, których w okolicy jest olbrzymi deficyt.	1	Opinia nieuwzględniona W sąsiedztwie kościoła planowany jest węzeł przesiadkowy, o który wnioskowali okoliczni mieszkańcy oraz pasażerowie transportu zbiorowego, przesiadający się w okolicach ul. Gajowickiej. Przy wprowadzeniu takiego rozwiązania nie jest możliwe utrzymanie parkowania.
42	Do każdego przystanku tramwajowego powinien być umożliwiony dostęp: przejście dla pieszych z obu stron.	1	Opinia częściowo uwzględniona Obowiązujące standardy przewidują taką możliwość w sytuacji, gdy przystanki są podwójne.



Opinie dotyczące jezdni

Szerokość pasów ruchu

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Postulat zwężenia pasów ruchu (propozycje od 2,75 do 3 m).	5	Opinia uwzględniona Aby usprawnić funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, rekomenduje się uwzględnienie w projekcie budowlanym rozwiązania z pozostawieniem krawędzi jezdni (jak w koncepcji) z zagospodarowaniem (obustronne buspasy prowadzone po zewnętrznej stronie pasa dla samochodów). W takim rozwiązaniu zagospodarowane w koncepcji pasy dla samochodów o pierwotnej szerokości (4 m) zostaną zwężone do 2,75 - 3 m, węższy będzie też pas zieleni w pasie rozdziálu.
2	Postulat przewężenia jezdni ulic bocznych do 5 m.	2	Opinia częściowo uwzględniona W ramach projektu zostaną zawężone wloty ulic do ul. Gajowickiej, z wyłączeniem wlotów objętych sygnalizacją świetlną.
3	Negatywna ocena zwężania jezdni	2	Opinia nieuwzględniona Zaprojektowana szerokość jezdni jest zgodna z przepisami i jest wystarczająca dla spodziewanego natężenia ruchu.
4	Postulat poszerzenia wschodniego wlotu w ul. Sztabową do 6-7 m.	1	Opinia nieuwzględniona Brak uzasadnienia ruchowego dla poszerzania wlotu.
5	Należy pozostawić szerszą rezerwę pod tramwaj i stworzyć pas zieleni i/lub buspas.	1	Opinia częściowo uwzględniona Aby usprawnić funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, rekomenduje się uwzględnienie w projekcie budowlanym rozwiązania z pozostawieniem krawędzi jezdni (jak w koncepcji), z zagospodarowaniem obustronnym



			buspasów prowadzonych po zewnętrznej stronie pasa dla samochodów. W takiej sytuacji pasy dla samochodów (o pierwotnie planowanej szer. 4 m) zostaną zawężone do 2,75 - 3m; zwężony będzie też pas zieleni w pasie rozdziálu.
6	Postulat technicznego uniemożliwienia wyprzedzania na czterometrowych pasach ruchu.	1	Opinia częściowo uwzględniona Aby usprawnić funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, rekomenduje się do projektu budowlanego rozwiązanie z pozostawieniem krawędzi jezdni (jak w koncepcji), z zagospodarowaniem obustronnym buspasów prowadzonych po zewnętrznej stronie pasa dla samochodów. W takim rozwiązaniu pasy dla samochodów zostaną zawężone do 2,75 - 3 m, pas zieleni w pasie rozdziálu również będzie mniejszy (minimalny). Przy takim rozwiązaniu nie ma możliwości wyprzedzania.
7	W niektórych miejscach przy skrzyżowaniach szerokość pasów ruchu dochodzi do 4 m - czy jest to konieczne? Na przykład na skrzyżowaniu z ul. Kruczą w jednym 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.	1	Opinia nieuwzględniona Szerokości pasów ruchu wynikają z rozwiązań geometrycznych i obowiązujących przepisów.
8	Postulat zwężenia wjazdu do jednostki wojskowej.	1	Opinia zostanie wzięta pod uwagę w dalszych etapach projektowych dla II odcinka. Na dalszym etapie projektowym dla tego odcinka wjazd zostanie zaprojektowany z uwzględnieniem charakterystyki ruchu kierującego się do jednostki.



Lewoskręty

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Należy zachować wszystkie lewoskręty na skrzyżowaniu z ul. Kruczą.	4	Opinia nieuwzględniona Rozwiązanie rekomendowane do projektu budowlanego przewiduje objęcie całego obszaru planowanego węzła przesiadkowego nadzorem sygnalizacji świetlnej.
2	Postulat przywrócenia lewoskrętów w ciągu al. Hallera.	2	Opinia nieuwzględniona Brak w programach sygnalizacji świetlnej miejsca na dodatkową fazę ruchu, obsługującą lewoskręty z al. Hallera.
3	Należy wyznaczyć lewoskręty w taki sposób, aby nie blokowały torowiska.	2	Opinia nieuwzględniona Brak przestrzeni na wyznaczenie lewoskrętów.
4	Postulat wyznaczenia lewoskrętów w ciągu ul. Gajowickiej przed każdym skrzyżowaniem.	2	Opinia nieuwzględniona Brak przestrzeni na wyznaczenie lewoskrętów.

Sygnalizacja świetlna

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Pozytywna ocena rezygnacji z sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Kruczą.	3	Opinia nieuwzględniona Ze względu na utrzymanie funkcjonalności węzła przesiadkowego i ruch samochodowy do projektu budowlanego rekomendowane jest objęcie tego skrzyżowania nadzorem sygnalizacji świetlnej.
2	Sygnalizacja świetlna projektowana na każdym skrzyżowaniu będzie powodować dodatkowe tamowanie ruchu. Wskutek spowolnienia ruchu wywołanego	1	Opinia nieuwzględniona Rozwiązanie rekomendowane do projektu budowlanego przewiduje objęcie całego obszaru planowanego węzła



	przystankami wiedeńskimi i zwężeniem jezdni, światła są zbędne.		przesiadkowego nadzorem sygnalizacji świetlnej. Na pozostałych skrzyżowaniach decyzja o sygnalizacji świetlnej będzie podjęta po przeanalizowaniu przede wszystkim kwestii bezpieczeństwa pieszych.
3	Negatywna ocena rezygnacji z sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Kruczą.	1	Opinia uwzględniona Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu zostanie utrzymana.
4	W przypadku pozostawienia sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Kruczą należy zrezygnować z azyli.	1	Opinia uwzględniona
5	Postulat minimalizacji liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną.	1	Opinia uwzględniona Sygnalizacje świetlne zostaną zaprojektowane wyłącznie w lokalizacjach niezbędnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
6	Niszczenie sygnalizacji świetlnej dopiero po zniszczeniu lewoskrętu, który wg planów nie obejmowałby pojazdów MPK.	1	Opinia nieuwzględniona Sygnalizacja na skrzyżowaniu z ul. Kruczą zostanie utrzymana.

Jezdnia dwupasmowa

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Należy wybudować po dwa pasy ruchu w każdym kierunku.	8	Opinia nieuwzględniona Brak uzasadnienia ruchowego dla wprowadzania dwóch pasów dla samochodów. Jednakże, aby usprawnić funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, rekomenduje się do projektu budowlanego przyjęcie rozwiązania, w którym zostanie wydzielony pas dla autobusów, prowadzony niezależnie od pasa dla aut. Tym samym ulica będzie miała w sumie 4 pasy ruchu (w obu kierunkach), w tym 2 dla komunikacji zbiorowej i 2 dla aut.
2	Należy zrezygnować z pasów zieleni na rzecz jezdni.	5	Opinia częściowo uwzględniona



			Aby usprawnić funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, rekomenduje się uwzględnić w projekcie budowlanym rozwiązanie z pozostawieniem krawędzi jezdni (jak w prezentowanej koncepcji), z zagospodarowaniem (obustronne buspasy prowadzone po zewnętrznej stronie pasa dla samochodów). Tym samym zieleń zaprojektowana w pasie rozdziálu ulegnie zawężeniu, a komunikacja zbiorowa uzyska niezależny od samochodów korytarz.
3	Należy wybudować po dwa pasy ruchu w kierunku od Kruczej do Hallera.	2	Opinia nieuwzględniona Brak uzasadnienia ruchowego dla wprowadzania dwóch pasów dla samochodów. Jednakże, aby usprawnić funkcjonowanie komunikacji zbiorowej, rekomenduje się przyjęcie rozwiązania, w którym zostanie wydzielony pas dla autobusów, niezależny od pasa dla aut. Tym samym ulica będzie miała w sumie 4 pasy ruchu (w obu kierunkach): 2 dla komunikacji zbiorowej i 2 dla aut.
4	Negatywna ocena antyzatok jako niebezpiecznych dla pieszych i spowalniających ruch.	1	Opinia uwzględniona Koncepcja nie zakłada budowy antyzatok.
5	Realizacja proponowanej koncepcji znacznie zmniejszy przepustowość.	1	Opinia nieuwzględniona Zachowana zostanie istniejąca przepustowość ulicy.
6	Należy wybudować po dwa pasy ruchu w kierunku od al. Hallera do ul. Kruczej.	1	Opinia nieuwzględniona Brak uzasadnienia ruchowego.

Układ docelowy w rejonie ul. Kruczej

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Negatywna ocena wykonania jezdni w miejscu przyszłego torowiska	4	Opinia nieuwzględniona Aby usprawnić funkcjonowanie węzła przesiadkowego i ruchu samochodowego oraz relacje



			skrętne, jako rozwiązanie rekomendowane do projektu budowlanego proponuje się przyjęcie układu z czterema pasami ruchu, w tym dwoma wydzielonymi dla komunikacji zbiorowej. Cały węzeł rekomenduje się także objąć sygnalizacją świetlną.
2	Jeżeli na wysokości kościoła pw. Karola Boromeusza będzie zlokalizowane centrum przesiadkowe, to musi być tam sygnalizacja świetlna, przede wszystkim dla bezpieczeństwa pieszych.	1	Opinia uwzględniona Takie rozwiązanie jest rekomendowane do projektu budowlanego.
3	W koncepcji przejściowej nie powinno być drugiego pasa dla samochodów, a torowisko powinno być buspasem.	1	Opinia uwzględniona Takie rozwiązanie jest rekomendowane. Jednakże, aby wykorzystać miejsca przystankowe i by swobodnie mogły jeździć autobusy, pas dla autobusów będzie prowadzony po zewnętrznej stronie – bliżej krawędzi jezdni, a pas dla samochodów bliżej środka jezdni.
4	Wprowadzenie układu docelowego pod kościołem jest obowiązkowe. Węzeł przesiadkowy spowoduje, że na tym króciutkim odcinku będzie zbyt dużo linii autobusowych. Dlatego konieczne jest wprowadzenie możliwości omijania stojących na przystanku pojazdów przez pozostałych kierowców.	1	Opinia uwzględniona Takie rozwiązanie jest rekomendacją do projektu budowlanego. Dodatkowo cały węzeł rekomenduje się objąć sygnalizacją świetlną.
5	W wariantcie docelowym koncepcji zagęszczenie przystanków pod kościołem, które w dodatku nie mają zatoczek, jest zatrważające.	1	Opinia częściowo uwzględniona Brak zatok przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa i upłynnienia ruchu, szczególnie transportu zbiorowego, co jest dla miasta priorytetem. Zagęszczenie przystanków wynika z budowy węzła przesiadkowego w tym miejscu. Rekomendowane jest przyjęcie do projektu budowlanego przekroju czteropasowego w miejscu węzła przesiadkowego oraz wprowadzenie sygnalizacji świetlnej skrzyżowań z ul. Kruczą oraz ul. Grochową.



Inne opinie

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Negatywna ocena koncepcji zmiany lokalizacji przystanków w ciągu al. Hallera.	2	Opinia nieuwzględniona Przystanki projektowane są za skrzyżowaniem, umożliwia to ich zintegrowanie pod kątem korzystania z nich przez pojazdy transportu zbiorowego jadące w określonym kierunku.
2	Postulat wytyczenia odrębnego prawoskrętu w al. Hallera w stronę C.H. Borek	1	Opinia nieuwzględniona Brak uzasadnienia ruchowego.
3	Czy istnieje techniczna możliwość budowy ronda na skrzyżowaniu z ul. Kruczą?	1	Opinia nieuwzględniona Brak miejsca i uzasadnienia (w sytuacji budowy w przyszłości torowiska tramwajowego).
4	Należy wzorować się na ul. Hubskiej.	1	Opinia uwzględniona Koncepcja w układzie docelowym jest zaplanowana wzorem ul. Hubskiej.
5	Postulat wykorzystania jasnego asfaltu (ze względów klimatycznych).	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Zastosowanie mas bitumicznych z wykorzystaniem jasnego kruszywa będzie przedmiotem analizy na etapie projektu budowlanego w uzgodnieniu z ZDiUM i WIM.
6	Negatywna ocena likwidacji nawierzchni brukowych.	1	Opinia nieuwzględniona Postulat likwidacji nawierzchni z kostki kamiennej, a tym samym wyciszenia ruchu pojazdów, był zawarty we wnioskach Rad Osiedli.
7	Ul. Gajowicka potrzebuje jedynie remontu jezdni.	1	Opinia nieuwzględniona Ze względu na stan techniczny instalacji podziemnych, a także potrzeby związane z uspokojeniem ruchu i zwiększeniem bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz poprawą funkcjonowania komunikacji miejskiej, remont samej jezdni nie przyniósł by pożądanych efektów.



8	Ekologia dotyczy też nawierzchni - bitumiczna: śmierdzi i nagrzewa się oraz ulega degradacji, - z kostki granitowej - kulturowo "wrocławska", bezzapachowa, trwała na ponad 100 lat, i nie nagrzewa się tak mocno. Zawsze mówiło się 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.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego rozważana będzie możliwość zastosowania mas bitumicznych opartych o jasne kruszywa.
9	Na północnym wylocie skrzyżowania z al. Hallera nie należy projektować pasa wyłączania, skoro wszystkie relacje doprowadzają ruch jednopasmowo.	1	Opinia uwzględniona Opinia do uwzględnienia w projekcie budowlanym.
10	Należy odzyskać obecną kostkę i z niej wykonać nową nawierzchnię.	1	Opinia częściowo uwzględniona Kostka kamienna pochodząca z rozbiórek nawierzchni ul. Gajowickiej zostanie przekazana do ZDiUM i ponownie wykorzystana przy remontach innych ulic.

Opinie dotyczące przemieszczania się pieszych

Chodniki

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Rozmieszczenie chodników jest odpowiednie.	4	Dziękujemy :)
2	Postulat stosowania dużych płyt chodnikowych	2	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Do rozważenia podczas projektowania. Możliwe do zastosowania płyty betonowe z obrzeżem z kostki betonowej lub granitowej.
3	Projekt powinien obejmować remont chodników na odcinku Grochowa-Zaporoska (strona parzysta).	2	Opinia nieuwzględniona Chodniki na odcinku Grochowa - Zaporoska (strona parzysta) nie są objęte projektem przebudowy ul. Gajowickiej. Ewentualny remont istniejącej nawierzchni będzie mógł być objęty innym



			projektem. Jednakże opinia została odnotowana i zostanie przekazana do właściwej jednostki miejskiej.
4	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 al. Hallera oraz wyeliminowało tam kolizje z ruchem pieszym.	1	Opinia zostanie wzięta pod uwagę w dalszych etapach projektowych dla II odcinka. Droga dla rowerów na tym odcinku jest prowadzona za chodnikiem, by umożliwić pieszym dostęp do przystanków autobusowych, projektowanych na tym odcinku. Niezależnie od powyższego opinia została odnotowana i zostanie wykorzystana na kolejnych etapach projektowych dla tego odcinka ul. Gajowickiej. W przypadku braku potrzeby usytuowania przystanków, droga dla rowerów zostanie zaplanowana bliżej krawędzi jezdni.
5	Dlaczego zaplanowano przebudowę niedawno remontowanych chodników na odcinkach Sztabowa - Pretficza i Krucza - Grochowa (strona parzysta)?	1	Wyjaśnienie Przebudowa wynika ze zmian w zagospodarowaniu pasa drogowego i modyfikacji przebiegów istniejących krawężników i obrzeży.
6	Nie należy zmieniać historycznego układu chodnika pod kościołem.	1	Opinia częściowo uwzględniona Ingerencja w istniejący chodnik będzie minimalizowana. Wszystkie prace będą wykonywane w uzgodnieniu z Miejskim Konserwatorem Zabytków.
7	Obawa o pogorszenie warunków zamieszkania związana z likwidacją chodnika przy jezdni na odcinku Sztabowa - Hallera i przeniesienia ruchu pieszego pod okna (strona zachodnia).	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Ten odcinek zostanie ponownie przeanalizowany pod kątem innej organizacji ruchu w przestrzeni jezdni obsługującej. Niezależnie od powyższego, ze względu na planowany zakres przebudowy części jezdni ul. Gajowickiej na odcinku bliżej al. Hallera, byłoby trudne wykształcenie chodnika bez strat w zieleni wysokiej.
8	Postulat dodatkowego oświetlenia ciągów pieszych.	1	Opinia uwzględniona



			Oświetlenie ciągów pieszych (w tym także doświetlenie przejść dla pieszych) będzie wykonane zgodnie z obowiązującymi normami.
9	Postulat korekty wariantu docelowego w zakresie wejścia do parku od strony ul. Sztabowej.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Modyfikacja wejścia do parku od strony ul. Sztabowej będzie jeszcze analizowana w projekcie budowlanym pod kątem rozwiązań szczegółowych całego przekroju ulicy w tym obszarze.
10	Postulat stworzenia chodnika na odcinku Krucza - Pretficza (strona zachodnia).	1	Opinia uwzględniona Chodnik jest zaprojektowany w koncepcji poddanej konsultacjom.
11	Postulat wykonania dwukierunkowej ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Grochowej do ul. Zaporoskiej (po stronie wschodniej).	1	Opinia nieuwzględniona Infrastruktura rowerowa o wysokim standardzie użytkowym jest przewidziana po stronie zachodniej. Aby umożliwić rowerzystom dotarcie do celów podróży usytuowanych po wschodniej stronie ulicy przewiduje się dopuszczenie ruchu rowerowego na chodniku. Natomiast jest to zdecydowanie częściej użytkowana przez pieszych strona.
12	Sprzeciw wobec wspólnych ciągów pieszko-rowerowych po stronie wschodniej.	1	Opinia nieuwzględniona Droga dla rowerów i pieszych wydzielona po stronie wschodniej ma zapewnić możliwość dojazdu do zabudowy mieszkaniowej, punktów usługowych oraz innych celów podróży usytuowanych po tej stronie ulicy.
13	Szerokość chodników wszędzie powinna korespondować z rangą alei śródmiejskiej, jaką jest ul. Gajowicka.	1	Opinia częściowo uwzględniona Chodniki wzdłuż ulicy zostały zaprojektowane zgodnie ze standardami dotyczącymi ciągów pieszych przyjętymi we Wrocławiu, po stronie zachodniej jest projektowany chodnik o szerokości co najmniej 2 m, zaś strona wschodnia jest szersza, z dopuszczeniem ruchu rowerowego



			dojazdowego do celów podróży usytuowanych po tej stronie ulicy.
14	Postulat zabezpieczenia przed nielegalnym parkowaniem.	1	Opinia uwzględniona Opinia zostanie uwzględniona w projekcie budowlanym.
15	Zbyt wąski chodnik (nawet poniżej norm) na odcinku Ractawicka - Sokola.	1	Opinia uwzględniona. Opinia została odnotowana i zostanie wykorzystana na dalszych etapach projektowych dla odcinka ul. Gajowickiej od al. Hallera do ul. Ractawickiej.
16	Zbyt wąski chodnik (nawet poniżej norm) na ul. Orlej.	1	Opinia uwzględniona Opinia została odnotowana i zostanie wykorzystana na dalszych etapach projektowych dla odcinka ul. Gajowickiej od al. Hallera do ul. Ractawickiej.

Przejścia dla pieszych

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Lokalizacja przejść dla pieszych jest odpowiednia.	6	Dziękujemy :)
2	Postulat zachowania południowego przejścia w ciągu ul. Jastrzębiej.	4	Opinia uwzględniona
3	Postulat wytyczenia północnego przejścia w ciągu ul. Jastrzębiej.	3	Opinia uwzględniona
4	Postulat instalacji sygnalizacji świetlnej przy przejściu dla pieszych przy parku w ciągu ul. Sztabowej (droga do szkoły!).	3	Opinia uwzględniona
5	Postulat wytyczenia południowego przejścia w ciągu ul. Sokolej.	3	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Odcinek ul. Gajowickiej między al. Hallera a ul. Ractawicką będzie podlegał szczegółowym analizom.
6	Postulat wytyczenia przejścia dla pieszych przy przejeździe rowerowym w ciągu pasa rozdzielającego al. Hallera.	2	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego zostanie przeanalizowana taka możliwość.
7	Przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowe powinny być dobrze doświetlone.	2	Opinia uwzględniona



8	Postulat instalacji sygnalizacji świetlnej przy przejściu dla pieszych przy Szkole Podstawowej nr 81.	2	Opinia nieuwzględniona Rozwiązanie z azylem dla pieszych jest rozwiązaniem pewniejszym, a z doświadczenia wynika, że i bezpieczniejszym, dla użytkowników.
9	Postulat wytyczenia przejścia w połowie odcinka Krucza-Pretficza.	2	Opinia nieuwzględniona Do projektu budowlanego rekomendowany jest wariant wydzielenia buspasów. Przy takim rozwiązaniu i założeniu wykonania ulicy z krawężnikami usytuowanym w docelowym miejscu (jak dla rozwiązania z torowiskiem tramwajowym), niezbędne będzie przyjęcie rozwiązań bezpiecznych dla pieszych przekraczających jezdnię. Oznacza to kierowanie pieszych w rejon skrzyżowań, gdzie łatwiej zapewnić takie warunki, np. dzięki wykorzystaniu sygnalizacji przyciskowej.
10	Postulat projektowania przejść dla pieszych jako wyniesienie - wysepka spoczynkowa pośrodku (w okolicach placówek oświatowych).	2	Opinia nieuwzględniona Jeżeli projektujemy azyl, co jest najlepszym rozwiązaniem, to nie wyniesienie.
11	Postulat zastosowania rygorystycznego reżimu bezpieczeństwa celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa dzieci w okolicy SP 81.	1	Opinia uwzględniona
12	Należy zwrócić uwagę, aby po przebudowie program sygnalizacji świetlnej nie dyskryminował pieszych, uniemożliwiając przejście jezdni na raz.	1	Opinia uwzględniona
13	Negatywna ocena wielkości azyli na skrzyżowaniach z ulicami: Pretficza i Grochową.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego zostanie ponownie przeanalizowana wielkość azyli we wskazanych miejscach.
14	Pochwała projektu kompletu przejść na skrzyżowaniu (przez każdą z odnóg).	1	Dziękujemy :)
15	Postulat zachowania przejść dla pieszych w obecnych lokalizacjach.	1	Opinia częściowo uwzględniona Rozmieszczenie przejść dla pieszych po przebudowie jest dostosowane do zmienionego układu, np. nowych przystanków. Część przejść dla pieszych



			pozostanie w dotychczasowych miejscach.
16	Postulat wytyczenia przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania ulic: Jastrzębiej z Wolbromską.	1	Wyjaśnienie Miejsce znajduje się poza zakresem opracowania. Jednakże opinia została odnotowana i zostanie ona przekazana do właściwej jednostki miejskiej.
17	Przejścia dla pieszych powinny być projektowane wspólnie z przejazdami rowerowymi.	1	Opinia uwzględniona Jeśli infrastruktura rowerowa będzie prowadzona wzdłuż ciągu pieszego, przejściom dla pieszych będą towarzyszyły przejazdy rowerowe.
18	Postulat wytyczenia przejścia w połowie odcinka Sztabowa-Hallera.	1	Opinia nieuwzględniona Do projektu budowlanego rekomendowany jest wariant wydzielenia buspasów. Przy takim rozwiązaniu i założeniu wykonania ulicy z krawężnikami usytuowanymi w docelowym miejscu (jak dla rozwiązania z torowiskiem tramwajowym), niezbędne będzie przyjęcie rozwiązań bezpiecznych dla pieszych przekraczających jezdnię. Oznacza to kierowanie pieszych w rejon skrzyżowań, gdzie łatwiej zapewnić takie warunki, np. dzięki wykorzystaniu sygnalizacji przyciskowej.

Opinie dotyczące mebli miejskich oraz zagospodarowania przestrzeni

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Zależy mi na ładnych meblach miejskich.	1	Opinia uwzględniona Stosowane meble miejskie są zgodne z Katalogiem mebli miejskich we Wrocławiu.
2	Należy stosować siedziska z oparciami.	1	Opinia uwzględniona Stosowane meble miejskie są zgodne z Katalogiem mebli miejskich we Wrocławiu.



3	Nie należy stosować materiałów łatwo nagrzewających się lub „wiecznie chłodnych”.	1	Opinia uwzględniona Stosowane meble miejskie są zgodne z Katalogiem mebli miejskich we Wrocławiu.
4	Należy zapewnić dużą liczbę solidnych ławek i koszy na śmieci.	1	Opinia uwzględniona Stosowane meble miejskie są zgodne z Katalogiem mebli miejskich we Wrocławiu, a ich lokalizacja i liczba będzie wynikała z uzgodnień i wytycznych.
5	Nie należy stosować konstrukcji drewnianych, parkletów etc.	1	Opinia uwzględniona Stosowane meble miejskie są zgodne z Katalogiem mebli miejskich we Wrocławiu. W projekcie nie przewiduje się parkletów.
6	Postulat utworzenia skwerów z nieszablonowymi meblami miejskimi.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Analiza możliwości wyznaczenia takich miejsc będzie przeprowadzona na etapie projektu budowlanego w porozumieniu z Zarządem Zieleni Miejskiej. W kwestii mebli miejskich obowiązuje w mieście Katalog.
7	Postulat ustawienia kolorowych altanek drewnianych.	1	Opinia nieuwzględniona Stosowane meble miejskie są zgodne z Katalogiem mebli miejskich we Wrocławiu.
8	Postulat konsekwentnego stosowania jednego modelu ławek (np. nowoczesny wzór znany z ul. Powstańców Śląskich).	1	Opinia częściowo uwzględniona Stosowane meble miejskie są zgodne z Katalogiem mebli miejskich we Wrocławiu.
9	Park Langiewicza - wystarczyłoby dbać o jego stan: można zagospodarować teren na plac zabaw i ustawić ławki.	1	Wyjaśnienie Poza zakresem tematu obecnych konsultacji. Jednakże opinia została odnotowana i zostanie przekazana stosownym jednostkom.
10	Za przekształceniami układu komunikacyjnego powinny iść kolejne plany zagospodarowania przestrzennego, pozwalające na wprowadzenie spójnej zabudowy ul. Gajowickiej i okolic, zgodnie z odpowiednim, śródmiejskim charakterem tego osiedla.	1	Wyjaśnienie Opinia poza zakresem niniejszych konsultacji. Z takim wnioskiem można zwrócić się do Prezydenta lub/i Biura Rozwoju Wrocławia. Jednocześnie należy zauważyć, że ul. Gajowicka objęta jest pilotażowym projektem pn. Osiedla Kompletne.



11	Należy zadbać o pełne dostosowanie przestrzeni do osób niepełnosprawnych, starszych i najmłodszych.	1	Opinia uwzględniona Projekt w całości uwzględnia obowiązujące przepisy, w tym również te, które usprawniają funkcjonowanie osób z niepełnosprawnościami, seniorów i najmłodszych.
12	Należy zrezygnować z montażu latarni na „trapezach” i zabezpieczyć zaprojektowanym do tego elementem lub przenieść latarnie blisko krawędzi chodników i rozdzielać miejsca parkingowe drzewami.	1	Opinia częściowo uwzględniona Oprawy uliczne będą montowane na słupach uzgodnionych z jednostkami miejskimi.
13	Postulat przeniesienia infrastruktury rowerowej i pasa zieleni na stronę wschodnią na odcinku Hallera - Jastrzębia (ochrona zabudowy mieszkaniowej przed hałasem i spaliniami).	1	Opinia nieuwzględniona Odcinek ul. Gajowickiej między al. Hallera a ul. Racławicką będzie podlegał jeszcze ponownym analizom, jednak należy wziąć pod uwagę, że strona zachodnia jest kontynuacją rozwiązań zaproponowanych na odcinku od ul. Zaporoskiej do al. Hallera.
14	Postulat utworzenia pergoli (a nawet dłuższych tuneli z „ukrytymi” ławkami) wzdłuż chodników.	1	Opinia nieuwzględniona Założenia projektowe nie przewidywały takich rozwiązań. Ograniczona ilość miejsca, jakim dysponujemy w obrębie pasa drogowego, będzie przeszkodą w realizacji takich rozwiązań.
15	Postulat utworzenia układów klomb - ławka - klomb z zastosowaniem traw ozdobnych.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Wszelkie rozwiązania związane z projektowaniem zieleni będą wynikały z wytycznych i uzgodnień z ZZM.
16	Postulat montażu fontanny dla ochłody w gorące dni.	1	Opinia nieuwzględniona Na tego typu rozwiązania brakuje miejsca w dostępnym pasie drogowym.
17	Postulat montażu przy parku i kościele źródełek wody pitnej.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Propozycja zostanie przeanalizowana na etapie projektu budowlanego po uzgodnieniach ze ZDIUM oraz MPWiK.



Inne opinie

Lp.	Opinia	Liczba opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Zadowolenie z planowanego remontu ulicy i koncepcji przebudowy.	15	Dziękujemy :)
2	Koncepcja jest mało przejrzysta/czytelna.	4	Wyjaśnienie Koncepcja została wykonana według standardów przewidzianych dla tego typu (etapu) dokumentacji technicznej. Na takim etapie nie przewiduje się wykonywania wizualizacji lub rysunków schematycznych.
3	Brak danych finansowych utrudnia zajęcie stanowiska.	5	Wyjaśnienie Koszty będą znane dopiero na etapie projektu budowlanego. Celem koncepcji było pokazanie rozwiązań przestrzennych i oszacowanie punktów kolizji.
4	Brak elementów uspokojenia ruchu	2	Opinia nieuwzględniona Na ulicach tego typu nie projektuje się elementów uspokojenia ruchu. Należy jednak zwrócić uwagę, że w koncepcji przewidzianych zostało wiele elementów, których efektem ma być uspokojenie ruchu, jak np. azyle.
5	Konsultacje w terenie można zorganizować przy współudziale Rad Osiedli - w czerwcu, gdy zostanie odmrożony „stan epidemii”.	2	Opinia nieuwzględniona Forma konsultacji została dostosowana do warunków panujących w obecnym czasie i biorąc pod uwagę ograniczenie zagrożenia. Konsultacje społeczne zostały zorganizowane jako realizacja części umowy z Wykonawcą koncepcji i projektu budowlanego. Tym samym została wypełniona deklaracja skonsultowania rozwiązań koncepcyjnych. Proces ten umożliwiał także swobodę wypowiedzi każdemu pragnącemu zgłosić opinię. Przy obecnym harmonogramie, zgodnie z



			warunkami podpisanej umowy, nie ma możliwości przedłużania czy powtarzania procesu konsultacyjnego.
6	Podziękowanie za umożliwienie wypowiedzenia się mieszkańcom.	2	:)
7	Bez sensu i po tanioci, co przyznają sami projektanci. Zamiast przebudować drogę porządną, od A do Z, wybiera się tanie zapchaj dziury w stylu przebudowy ul. Pułaskiego. Szkoda. Wyszła koncepcja napuszczająca na siebie pieszych, rowerzystów i kierowców.	1	Wyjaśnienie Projekt uwzględnia zwiększenie bezpieczeństwa, uspokojenie ruchu, daje możliwość bezpiecznego poruszania się pieszym i rowerzystom oraz poprawia funkcjonalność transportu miejskiego w tym rejonie. Nie można więc się zgodzić, że jest pozbawiony sensu.
8	Cieężko się odnieść do zaprezentowanego pomysłu, bo pod osąd przedstawiono koncepcję.	1	Wyjaśnienie Koncepcja daje możliwości wpływu na rozwiązania - czego dowodem są niniejsze konsultacje.
9	Jestem za wariantem przejściowym.	1	:)
10	Każde skrzyżowanie ciągów komunikacyjnych jest potencjalnym miejscem niebezpiecznym. Należy unikać krzyżowania się ciągów o największych różnicach prędkości maksymalnych.	1	Opinia nieuwzględniona Ciągi komunikacyjne (dla pieszych, rowerzystów) zostały przewidziane tak, aby minimalizować liczbę przecięć. Jednocześnie uwzględnione zostały połączenia z istniejącymi ciągami komunikacyjnymi.
11	Konsultowanie niespójnej koncepcji (skąd poprowadzone zostaną tory do ronda przy ul. Gajowickiej i gdzie się skończą), o której nie wiadomo, kiedy i czy w ogóle, wejdzie w życie, jest poniżej krytyki.	1	Wyjaśnienie Koncepcja przewiduje zakres, który wynikał z założeń przetargowych. Obecnie nie ma szczegółowych danych dotyczących przebiegu torowiska na dalszym odcinku w kierunku centrum. Nie ogranicza to jednak możliwości wypowiedzania się co do opracowanej koncepcji modernizacji samej ul. Gajowickiej.
13	Negatywna ocena wprowadzenia pasów zieleni.	1	Opinia nieuwzględniona Zieleń jest elementem towarzyszącym i bardzo ważnym z punktu widzenia adaptacji miasta do zmian klimatu. Jest wprowadzana w miejscach, gdzie pas drogowy nie pełni funkcji użytkowej i równoważy przestrzeń uliczną.



14	Obecna koncepcja jest tendencyjna, nie zmienia w ogóle istniejącego stanu rzeczy. To koncepcja do schowania do szuflady.	1	Opinia nieuwzględniona Koncepcja spełnia oczekiwania zamawiającego - uwzględnia przebudowę ulicy, poprawę bezpieczeństwa, poprawę komfortu użytkowania dla pieszych i rowerzystów, a także poprawę funkcjonowania transportu miejskiego, a więc pozytywnie zmieniającą obecną sytuację.
15	Odcinek od ul. Racławickiej do al. Hallera powinien być jednokierunkowy.	1	Opinia nieuwzględniona Brak uzasadnienia ruchowego.
16	Proponowane zmiany na al. Hallera wygenerują korki.	1	Opinia nieuwzględniona Przepustowość po osi al. Hallera nie ulegnie pogorszeniu z uwagi na ITS, czyli Inteligentny system sterowania ruchem i sygnalizacją świetlną. Pozwala on na stałe monitorowanie i zarządzanie ruchem tak, aby nie generować korków.
17	Rondo na skrzyżowaniu Racławicka - Gajowicka zaprojektować jako wirowe.	1	Opinia nieuwzględniona Rondo typu turbinowego nie jest zalecane w obszarach zabudowanych.
18	Samochody we Wrocławiu jeżdżą za szybko.	1	Wyjaśnienie Zaprojektowany przekrój wraz z przejściami oraz przejazdami rowerowymi ma sprzyjać uspokojeniu ruchu wzdłuż ul. Gajowickiej.
19	Torowisko powinno zostać poprowadzone po zachodniej stronie jezdni.	1	Opinia nieuwzględniona Lokalizacja torowiska w jezdni jest korzystniejsza ze względu na niższe koszty, mniejszą liczbę kolizji z instalacjami podziemnymi i węższy pas drogowy oraz ochronę istniejącej zieleni wysokiej.
20	Torowiska powinny wrócić także na inne ulice np. na ul. Kościuszki czy ul. Mickiewicza.	1	Wyjaśnienie Opinia dotyczy kwestii znajdujących się poza zakresem obecnych konsultacji. Jednakże została ona odnotowana i zostanie przekazana stosownym jednostkom.
21	Zwężenie wlotów ograniczy przepustowość skrzyżowań, utrudni wjazd z ulic podporządkowanych i wygeneruje korki.	1	Opinia nieuwzględniona Zwężenie wlotów poprawi bezpieczeństwo i uporządkuje wyjazdy z wlotów



			podporządkowanych (pojazdy nie będą wyjeżdżać w dwóch rzędach, wzajemnie zastaniając sobie widoczność). Tym samym, jak pokazuje doświadczenie z innych lokalizacji, poprawią się warunki wyjazdów z wlotów podporządkowanych.
22	Należy zaprojektować elementy małej retencji.	1	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Możliwości usytuowania rozwiązań służących mikroretencji będą przedmiotem analiz na etapie projektu budowlanego.

Opinie samorządów osiedlowych

Opinia przewodniczącego Komisji Infrastruktury Rady Osiedla Borek

Lp.	Opinia	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Brakuje przejść dla pieszych po południowej stronie skrzyżowań z ulicami: Jastrzębią i Sokolą.	Opinia uwzględniona Będzie to przedmiotem ponownej analizy tego odcinka.
2	Brakuje infrastruktury rowerowej na nowym rondzie przy ul. Racławickiej, pomimo możliwości jego wygospodarowania.	Opinia zostanie wzięta pod uwagę w dalszych etapach projektowych dla II odcinka. Rejon ronda przy ul. Racławickiej zostanie ponownie przeanalizowany pod kątem rozwiązań rowerowych na dalszych etapach projektowych dla odcinka ul. Gajowickiej od al. Hallera do ul. Racławickiej. Dla uzupełnienia warto nadmienić, że umowa zawarta pomiędzy Spółką Wrocławskie Inwestycje a Wykonawcą zadania obejmuje wykonanie koncepcji na całość ul. Gajowickiej, a projektu budowlanego jedynie na jej północną część (od ul. Zaporoskiej do al. Hallera).
3	Konieczność nasadzeń drzew oraz krzewów	Opinia uwzględniona



	zamiast trawników.	Projekt nasadzeń zieleni będzie wynikał z wytycznych i uzgodnień z ZZM.
4	Brakuje wyniesienia przejść dla pieszych.	Opinia częściowo uwzględniona Przejścia piesze przez ulice podporządkowane zostaną zaprojektowane jako wyniesione (poza skrzyżowaniami nadzorowanymi przez sygnalizację świetlną).

Rada Osiedla Gajowice

Lp.	Opinia	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Nowe nasadzenia drzew Podczas konsultacji wielokrotnie padało bardzo ważne zapewnienie o utrzymaniu dotychczasowej zieleni i nadzorze dendrologicznym. 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. 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 jest działaniem niezgodnym z miejską polityką adaptacji do zmian klimatu, a także marnowaniem potencjału projektowego. Będzie to bowiem całkowita przebudowa, w której możemy pozwolić sobie na zastosowanie innowacyjnych rozwiązań ekologicznych, stosowanych już w wielu	Opinia uwzględniona Na podstawie zatwierdzonej koncepcji drogowej opracowany zostanie wielobranżowy projekt, który również uwzględniać będzie nasadzenia. Projektowane nasadzenia uwzględniać będą wytyczne ZZM. Niezależnie od tego, ewentualna wycinka drzew będzie minimalizowana. W trakcie prowadzonych robót wszelkie działania związane z zielenią objęte będą specjalistycznym nadzorem dendrologicznym. Jednym z celów projektu jest zwiększenie ilości zieleni w obszarze przebudowywanej ulicy.



	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.	Opinia częściowo uwzględniona W najbliższej perspektywie nie jest planowana realizacja trasy tramwajowej wzdłuż ul. Gajowickiej. Koncepcja miała za zadanie pokazać wpisanie w przekrój ulicy trasy tramwajowej, ponieważ jest ona, jako element ulicy, wskazana w dokumentach strategicznych Miasta. Dzięki kompleksowemu projektowi można było oszacować chłonność terenu w różnych układach budowy torowiska (w środku i na zewnątrz), porównać je i podjąć decyzję o sposobie prowadzenia etapowania. Dzięki temu możliwe będzie również zrealizowanie ulicy w krawężnikach docelowych oraz wybudowanie takich elementów, jak chodniki czy droga dla rowerów już w docelowych przebiegach. Po przeanalizowaniu opinii złożonych w trakcie konsultacji społecznych dla usprawnienia komunikacji zbiorowej wzdłuż ul. Gajowickiej rekomendowane rozwiązanie do projektu budowlanego ma obejmować budowę wydzielonego buspasa po obu stronach (a nie prowadzenie komunikacji zbiorowej po tym samym pasie, co ruch samochodowy). Buspasy mają zostać wydzielone kosztem zawężenia zieleni, obecnie zaprojektowanej w pasie rozdziału oraz przyjęcia węższych szerokości pasów dla aut.
3	Punkt przesiadkowy przy kościele pw. św. Karola Boromeusza Pozytywnie oceniamy pomysł utworzenia punktu przesiadkowego komunikacji miejskiej na skrzyżowaniu ul. Kruczej i ul. Gajowickiej. Plany poprowadzenia linii autobusowych w taki sposób, aby	Dziękujemy :)



	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 i być 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 jednocześnie zachęty do zwiększenia ruchu ponadosiedlowego, który w konsekwencji doprowadzi do dużego natężenia i zatorów, utrudniając codziennie poruszanie się mieszkańców.	Opinia częściowo uwzględniona Zakłada się pozostawienie jej jako rekomendacji do projektu budowlanego rozwiązania z drogą rowerową po stronie zachodniej oraz ciągiem pieszym z dopuszczeniem ruchu rowerowego po stronie wschodniej. W zakresie ruchu pieszego, przy rekomendowanym rozwiązaniu z wprowadzeniem buspasa po obu stronach jezdni, konieczne jest ponowne przeanalizowanie ruchu pieszego i uzyskanie rozwiązań, zapewniających pieszym bezpieczeństwo przy przekraczaniu jezdni. Jezdnia będzie w tym przypadku czteropasowa (2 pasy dla komunikacji zbiorowej i 2 pasy dla aut). Rekomenduje się wprowadzenie przy przejściach sygnalizacji przyciskowej. Dla polepszenia funkcjonalności węzła przesiadkowego, gdzie krzyżować się będzie ruch autobusów oraz samochodowy, rekomenduje się objęcie całego węzła nadzorem sygnalizacji świetlnej (od ul. Kruczej do ul. Grochowej).
5	Usprawnienie ruchu samochodowego - Zgadza się z koncepcją rozwiązań na wszystkich skrzyżowaniach na odcinku od ul. Zaporoskiej do al. 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 al. Hallera i ul. Racławickiej na ul. Grochową, bo ul. Gajowicka jest alternatywą dla kierowców, którzy by wjechać w ul.	Opinia częściowo uwzględniona Aby zwiększyć funkcjonalność węzła przesiadkowego, gdzie krzyżować się będzie ruch autobusów oraz ruch samochodowy, rekomenduje się objęcie całego węzła nadzorem sygnalizacji świetlnej (od ul. Kruczej do ul. Grochowej). Ostateczna organizacja ruchu powstanie na etapie projektu budowlanego. Nie ma możliwości zorganizowania w tym miejscu ronda.



	Klecińską i nie chcą korzystać z al. Hallera, a także dla: mieszkańców dowożących dzieci do VII LO (1200 uczniów) i mieszkańców osiedla przy ul. Mosiężnej i ul. Manganowej i powstającego obok osiedla, na którym może mieszkać prawie 5000 osób. Jednocześnie obawiamy się, że ruch na ul. Kruczej i ul. 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, jak np. układy niektórych torowisk, czy propozycjami upamiętnienia dawnej trasy tramwajowej, sugerujemy współpracę z historykami transportu oraz miejskim konserwatorem zabytków.	Opinia uwzględniona Ewentualne pozostawianie lub eksponowanie szczególnie cennych historycznie elementów starej ulicy będzie wzięte pod uwagę jako dodatkowa wartość zwiększająca atrakcyjność terenu.

Rada Osiedla Powstańców Śląskich

Lp.	Opinia	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności i Wydziału Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego oraz Wrocławskich Inwestycji
1	Wprowadzenie wspólnych ciągów pieszo-rowerowych po wschodniej stronie wymaga szczegółowej analizy gwarancji zgodnej koegzystencji różnych grup uczestników ruchu dla każdego odcinka. W szczególności wątpliwe jest wprowadzenie intensywnego ruchu rowerzystów na chodniki przy kościele. Wschodnia pierzeja jest dla wielu starszych osób trasą prowadzącą do kościoła, apteki, przychodni, sklepów, administracji czy siedziby 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	Opinia częściowo uwzględniona Obecnie proponowane rozwiązania zakładają dopuszczenie ruchu rowerowego po ciągu pieszym po stronie wschodniej. Jednak, jak pokazuje doświadczenie z innych ulic, budowa wygodnej i wysokiej jakości infrastruktury rowerowej bardzo mocno zachęca rowerzystów do korzystania z niej, co oznacza prognozowane dużo większe natężenie ruchu rowerowego po stronie zachodniej niż wschodniej. Po stronie wschodniej ruch rowerowy dopuszczono, aby umożliwić dotarcie rowerzystom do celów podróży usytuowanych po tej stronie ulicy.



	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)?	Wyjaśnienie Rozwiązania w koncepcji przewidują przebudowę tylko tych elementów ulicy, które wynikają z dostosowania ich do nowych rozwiązań projektowych.
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).	Opinia częściowo uwzględniona Koncepcja pokazała chodniki w miejscu, gdzie zaplanowano nowe przystanki, ale zakres przebudowy obejmie z pewnością tylko te elementy, które będą wymagały ingerencji ze względu na planowane rozwiązania związane z przebudową jezdni.
4	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?	Opinia nieuwzględniona Droga dla rowerów o szerokości 3 m nie zajmuje ani nie zawęża przestrzeni chodnika. Szerokość chodników została przyjęta według standardów obowiązujących we Wrocławiu. Należy dodać, że wysokiej jakości użytkowej infrastruktura rowerowa zachęca do korzystania z tego środka transportu, co sprzyja rozwijaniu się zrównoważonej mobilności. Dla uzyskania śródmiejskiego charakteru ulicy strona wschodnia, która ma szerokie chodniki, została przeznaczona dla pieszych jedynie z dopuszczeniem ruchu rowerowego.
5	Chodniki wokół kościoła to układ zabytkowy, znajdujący się 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!).	Opinia uwzględniona Koncepcja pokazała chodniki w miejscu, gdzie zaplanowano nowe przystanki, ale zakres przebudowy obejmie z pewnością tylko te elementy, które będą wymagały ingerencji ze względu na planowane rozwiązania związane z przebudową jezdni. Prace w tym obszarze z pewnością będą konsultowane z Miejskim Konserwatorem Zabytków.
6	Konieczne doprojektowanie dodatkowego oświetlenia chodników po stronie wschodniej (w szczególności na odcinkach:	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego.



	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.	Projekt oświetlenia przebudowywanej jezdni uwzględniać będzie wszystkie obowiązujące normy natężenia oświetlenia. Standardem jest także doświetlanie przejść dla pieszych. Analiza szczegółowa będzie wykonana na etapie projektu budowlanego.
7	Należy poszerzyć wlot w ul. 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 al. Hallera. Dodatkowo obsługuje jednostkę wojskową (ciężarówki transportowe) oraz szkołę (autokary wycieczkowe). Chwalebne byłoby wyznaczenie miejsc parkingowych w zatoce, jednak można je umieścić „głębiej”, nieznacznym kosztem siedmiometrowego (SIC!) w tym miejscu chodnika.	Opinia częściowo uwzględniona Szerokość wlotu zostanie dostosowana do potrzeb funkcjonalnych jednostki wojskowej.
8	Należy zachować obecny układ skrzyżowania z ul. Kruczą – wraz z lewoskrętami i sygnalizacją świetlną. Ul. Krucza przenosi zbyt duże potoki ruchu, w przypadku uczynienia z niej „zwykłej” ulicy podporządkowanej będzie tam permanentny zator utrudniający jazdę również pojazdom komunikacji autobusowej.	Opinia częściowo uwzględniona Rejon skrzyżowania ul. Gajowickiej z ul. Kruczą stanowi część węzła przesiadkowego. Będzie to miejsce krzyżowania się ruchu autobusów w relacjach skrętnych z ruchem samochodowym. Dlatego rekomenduje się przyjęcie w projekcie budowlanym dla tego obszaru rozwiązań z nadzorem sygnalizacji świetlnej obu skrzyżowań, zarówno z ul. Kruczą, jak i ul. Grochową. Ostateczna organizacja ruchu powstanie na etapie projektu budowlanego.
9	Niezrozumiałe rozwiązania na samym skrzyżowaniu z al. 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.	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Rozwiązania przyjęte do projektu budowlanego bez trasy tramwajowej zostaną ponownie przeanalizowane pod kątem układu przystanków. Rekomenduje się rezygnację z przystanków autobusowych w ciągu ul. Gajowickiej na odcinku al. Hallera – ul.



		Ractawicka po stronie zachodniej (brak obecnie w planach linii autobusowej).
10	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.	Opinia uwzględniona
11	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 nieuwzględniona Gajowicka 96a posiada dostęp do swojej działki (do wnętrza) od strony sięgacza ul. Grochowej. Brak uzasadnienia dla konstruowania wjazdu od strony ul. Gajowickiej.
12	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 podwórzu): zachodnia pierzeja na odcinku od ul. Kruczej do ul. Pretficza czy droga serwisowa od ul. Sztabowej do al. Hallera. Warto rozważyć kolejne miejsca, gdzie możliwe byłoby stworzenie zatok postojowych.	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Taka analiza zostanie wykonana na etapie projektu budowlanego, również z wykorzystaniem możliwości parkowania w ulicach bocznych. Przeanalizowane zostaną także rozwiązania w zakresie jezdni obsługującej przy budynku Gajowicka 145-161 i możliwości przywrócenia parkowania obustronnego.
13	W związku ze zmieniającym się klimatem i efektem miejskiej wyspy ciepła nawierzchnie jezdni, chodników i dróg rowerowych powinny być możliwie jak najbardziej jasne, np. wykonane z jasnego asfaltu.	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Na etapie projektu budowlanego rozważone zostanie zastosowanie mas bitumicznych wyprodukowanych w



		oparciu o jasne kruszywa - w uzgodnieniu z jednostkami miejskimi, w tym ZDiUM i WIM.
14	W narożniku skrzyżowania z ul. Zaporoską (wschodnia strona) poszerzyć pas zieleni i posadzić drzewa, żeby docelowo zastąpić mało estetyczne pawilony.	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Ten obszar nie jest objęty opracowaniem. Na etapie projektu budowlanego w porozumieniu z ZZM zostaną przeanalizowane możliwości poszerzenia strefy zielonej przy zachowaniu parametrów dla ruchu pieszego i dostępności obiektów.
15	Wzbogacić istniejącą zieleń o nasadzenia krzewów i bylin.	Opinia uwzględniona Wszystkie nasadzenia będą realizowane w oparciu o wytyczne i uzgodnienia ZZM.
16	Warto zaplanować nasadzenia krzewów w pasie rozdziātu. Nie tylko poprawi to estetykę, ale również pozwoli na lepsze wyłapywanie zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz zmniejszy liczbę przypadków, kiedy ktoś przekracza jezdnię w miejscu niedozwolonym.	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Dobór roślinności w pasie rozdziātu będzie przedmiotem projektu zieleni w procesie opracowywania projektu budowlanego i zostanie uzgodniony z ZZM.
17	Należy zaprojektować połączenie (skręty) z torowiskiem wzdłuż al. Hallera, a nie tylko przecięcie - trasy muszą się łączyć, żeby można było uruchamiać objazdy w razie awarii.	Opinia częściowo uwzględniona Wszystkie relacje skrętne tramwaju z ul. Gajowickiej w al. Hallera zostały pokazane w koncepcji prezentowanej na konsultacjach społecznych (obszar oznaczony na niebiesko pokazuje zajętość terenu pod układ torowy).
18	Przystanek przy kościele należy przesunąć maksymalnie w stronę ul. Grochowej. Plac przed świątynią jest tradycyjnym miejscem zdjęć ślubnych, sypania ryżem i/lub pieniędzmi, składania życzeń itd. Należy to uszanować i pozostawić odpowiednią przestrzeń.	Opinia częściowo uwzględniona W obecnie prezentowanym materiale pokazany został przystanek już przesunięty maksymalnie w kierunku skrzyżowania. Do rozważenia i analizy jest zmiana aranżacji mebli przystankowych, aczkolwiek sama wiata przystankowa nie została zaproponowana w osi wejścia do kościoła.
19	Niezrozumiałe jest przesunięcie przystanku przy skrzyżowaniu z ul. Zaporoską. Mamy obecnie świetnie zlokalizowany przystanek -	Opinia uwzględniona



	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.	W rozwiązaniu rekomendowanym do projektu budowlanego przystanek pozostanie w dotychczasowym miejscu.
20	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.	Zagadnienie zostanie rozstrzygnięte na etapie projektu budowlanego. Usytuowanie drogi dla rowerów w ul. Kruczej zostanie ponownie przeanalizowane pod kątem ewentualnego usunięcia kolizji ze słupem informacyjnym.



PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje społeczne, mimo okresu pandemii, cieszyły się zainteresowaniem zarówno ze strony mieszkańców ulicy, osiedli: Borek, Gajowice, Powstańców Śląskich, jak i innych obszarów miasta. Nic dziwnego, że uczestnicy konsultacji niejednokrotnie mieli różne wizje zmian na ulicy – jedni myśleli o niej w kategoriach uspokojonej ulicy osiedlowej, inni zaś – jako śródmiejskiej alei ważnej dla całego układu komunikacyjnego miasta. Różnice w postrzeganiu ulicy były również wynikiem zróżnicowanego sposobu przemieszczania się – inne potrzeby wyrażali kierowcy, pasażerowie komunikacji zbiorowej, piesi i rowerzyści. Ostateczna koncepcja modernizacji ul. Gajowickiej powstała w oparciu o poszukiwanie rozwiązań kompromisowych, odpowiadających na postulaty zróżnicowanych użytkowników ruchu.

Ze względu na obawy dotyczące kwestii poruszania się autobusów i samochodów po jednym pasie ruchu (na etapie wariantu przejściowego), funkcjonalności zatok autobusowych i węzła przesiadkowego, jak również nadmiernej szerokości pasów ruchu oraz związanej z tym czynnikiem możliwości wyprzedzania, przedstawiciele jednostek miejskich podjęli decyzję o zarekomendowaniu do kolejnego etapu projektowego, a więc projektu budowlanego, zmian pozwalających na poprawę przemieszczania się zarówno użytkowników transportu zbiorowego, jak i samochodowego. Na całym odcinku I (od skrzyżowania z ul. Zaporoską do skrzyżowania z al. Hallera), a więc tym, dla którego jest przewidziane w następnym kroku opracowanie projektu budowlanego, po obu stronach pasów dla samochodów zaplanowane zostaną wydzielone korytarze dla autobusów. Rozwiązanie takie zakłada m.in. zwężenie pasów dla samochodów do 2,75 m oraz konieczność zwężenia planowanego pasa zieleni rozdzielającej do 1,3–2,0 m. Wprowadzone zmiany rekomendowane w wariantcie przejściowym odcinka I można prześledzić na poniższych ilustracjach.

GAJOWICKA - WARIANT PRZEJŚCIOWY PRZED KONSULTACJAMI



GAJOWICKA - WARIANT PRZEJŚCIOWY PO KONSULTACJACH



Opinie złożone do rozwiązań koncepcyjnych przedstawionych dla odcinka II (od al. Hallera do ul. Racławickiej) zostały zebrane i zostaną wykorzystane na kolejnych etapach projektowych w czasie, gdy takie prace zostaną podjęte. Obecna umowa zawarta pomiędzy wykonawcą a spółką Wrocławskie Inwestycje zawierała wyłącznie opracowanie koncepcji na tym odcinku.

Do innych kwestii budzących silne emocje uczestników konsultacji należały: przewidziana liczba miejsc postojowych oraz ujęta w koncepcji budowa torowiska tramwajowego na całej długości ulicy. W rezultacie licznych opinii mieszkańców przedstawiciele jednostek miejskich zdecydowali o konieczności ponownej analizy możliwości wprowadzenia dodatkowych miejsc parkingowych na etapie projektu budowlanego. Ze względu na uwarunkowania drogowe oraz sprzeciw mieszkańców



ulicy wobec projektowania torowiska na odcinku II (od skrzyżowania z al. Hallera do skrzyżowania z ul. Racławicką) pominięcie w koncepcji torowiska zostało uwzględnione jako ważne uwarunkowanie na przyszłość i przekazane do jednostek planistycznych. Nie zmienia to faktu, że trasa ta obecnie jest wskazana w Studium i całkowita z niej rezygnacja jest możliwa wyłącznie po dokonaniu zmian w tym dokumencie. Jak wskazano powyżej, na całej długości odcinka I w wariantcie przejściowym zamiast budowy torowiska, które jest odłożone w czasie, przewidziano wytyczenie buspasów.

Rozstrzygnięcia uwzględniły również zgodne opinie mieszkańców postulujących maksymalne zachowanie zieleni istniejącej oraz wykonanie nowych nasadzeń.

W odpowiedzi na zgłaszane potrzeby korekt dotyczących m.in. przebiegu drogi dla rowerów, ciągów pieszych, przejść pieszo-rowerowych, lokalizacji przystanków i infrastruktury parkingowej, wiele ze zgłoszonych w tych aspektach opinii zostanie objętych ponowną analizą na etapie projektu budowlanego.

Partnerzy lokalni

Ze względu na ważną rolę samorządów Osiedli: Borek, Gajowice oraz Powstańców Śląskich w inicjowaniu działań mających na celu przebudowę ulicy, a także zaangażowanie przed opracowaniem koncepcji, zostały one zaproszone do partnerstwa przy procesie konsultacyjnym. Wsparli oni go w zakresie promowania konsultacji wśród mieszkańców okolicy oraz przedstawienia oficjalnych stanowisk na temat proponowanej koncepcji modernizacji ulicy.



Informacja o realizatorach

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Realizacja konsultacji: Anna Cwynar (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich - FEPS), Michał Kwiatkowski (Wrocławskie Forum Osiedlowe - WFO)

Opracowanie raportu: Anna Cwynar (FEPS), Michał Kwiatkowski (WFO), Maria Rudnicka (FEPS)

Koordinacja projektu: Tadeusz Mincer (FEPS)

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie procesów konsultacji społecznych na terenie gminy Wrocław w I półroczu 2020 roku” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich oraz Instytut Mediacji „Tak”, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.



STOWARZYSZENIE
ŻÓŁTY PARASOL



WFO
WROCŁAWSKIE
FORUM OSIEDLOWE

