



Jak pojedzie tramwaj przez Klecinę?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

Załącznik nr 1 – Notatki ze spotkań konsultacyjnych	1
Notatka ze e-spotkania konsultacyjnego (12.08.2025 r.)	1
Zestawienie opinii zgłoszonych podczas spotkania	2
Notatka z warsztatów konsultacyjnych (2.08.2025 r.)	7
Opinie dotyczące zalet wariantu pierwszego	8
Opinie dotyczące wad wariantu pierwszego	10
Opinie dotyczące zalet wariantu drugiego	11
Opinie dotyczące wad wariantu drugiego	12
Dodatkowe komentarze i pytania	16
Notatka ze spaceru konsultacyjnego (6.09.2025 r.)	17
Zestawienie opinii zgłoszonych podczas spaceru	18
Załącznik nr 2 – Uchwały Rad Osiedli	22
Uchwała 1: Rada Osiedla Krzyki-Partynice	22
Uchwała 2: Rada Osiedla Klecina	28

Załącznik nr 1 – Notatki ze spotkań konsultacyjnych

Notatka ze e-spotkania konsultacyjnego (12.08.2025 r.)

Spotkanie odbyło się 12.08.2025 r., godz. 17.30 na platformie Clickmeeting.
W spotkaniu wzięło udział 83 osób.

Obecni byli także przedstawiciele następujących instytucji:

- przedstawiciele Biura Zrównoważonej Mobilności,
- przedstawiciele biura projektowego Dolnośląska Pracownia Projektowa.

Spotkanie moderowali przedstawiciele Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.



Zestawienie opinii zgłoszonych podczas spotkania

l. p.	Opinia
1	Kiedyś mądrzy urbaniści przewidzieli w MPZ most i drogę tramwajowo samochodową z drogami Z56 i Z55 jako rozwiązanie problemu komunikacyjnego ptn części Kleciny. Dlaczego miasto zamierza się wycofać z MPZ co jest złamaniem obowiązującego prawa?
2	Dlaczego w ogóle miasto wydaje publiczne pieniądze na rozpatrywanie jakichś tras alternatywnych, skoro MPZP jasno wyznaczył, którędy ma iść trasa?
3	Czy już wiadomo, co z drzewami i miejscami parkingowymi na działce 18/3?
4	Czy Miasto planuje wybudować ekrany akustyczne; jeśli tak to w którym odcinku?
5	Ekran akustyczny przy ul. Przyjaźni – tor kilka metrów od budynku. Czy w związku z planowaną budową drugiej nitki toru tramwajowego wzdłuż ul. Przyjaźni – która w jednym z wariantów będzie przebiegać bardzo blisko zabudowy mieszkalnej, a w niektórych miejscach, jak przy budynkach Przyjaźni 101–105a, dosłownie kilka metrów od ścian – miasto przewiduje montaż ekranów akustycznych w celu ograniczenia hałasu? Jeśli nie, to czy istnieje możliwość uwzględnienia takiego rozwiązania już na etapie projektowania trasy, aby po zwiększeniu przepustowości linii zapewnić mieszkańcom odpowiedni komfort akustyczny, na wzór rozwiązań stosowanych np. na ul. Karkonoskiej. Pytanie od mieszkańców wspólnoty mieszkaniowej 101-105a, ale dotyczy także wielu innych budynków na przyjaźni wzdłuż nowego toru.
6	Czy w liczbie osób z dostępem do tramwaju są uwzględnione osoby pracujące w centrum biznesu przy Życzliwej lub rodzice dzieci z okolicznych przedszkoli i żłobków?
7	A skąd pojawiła się propozycja i pomysł wariantu 2?



l. p.	Opinia
8	Czy koszty w wariantcie 1 uwzględniają podmokły teren parkingu zwanego jeziorem przy krzyckiej ? Podobnie przy budynku krzycka 86 stoi woda po każdym deszczu
9	Czy brano pod uwagę że wariant 2 likwiduje działalność ogródka plażowego, przebiega przy wałach oraz przez ogrody działkowe - co z dojazdem do działek?
10	Czy analiza środowiska brała pod uwagę inne kryteria niż hałas i wycinka drzew, np. degradację siedlisk?
11	Wariant pierwszy wjeżdża do parku krzyckiego. A gdzie względy bezpieczeństwa?
12	Oczekujemy realizacji inwestycji zgodnie z mpzp tj. tramwaj i drogą dla samochodów. Buraczana, Wałbrzyska, Dożynkowa i Jutrzenki bez wpuszczenia samochodów na nowy most całkowicie się zatkają. Czy wariant 1 uwzględnia potrzeby użytkowników pojazdów samochodowych?
13	W drodze osiedlowej chcecie zrobic droge zbiorcza???? obecnie tutaj jest strefa do 30km/h
14	A kto będzie ostatecznie decydował o wariantach tramwaju i o tym czy będzie na nim ruch samochodowy?
15	Co mają pokazać te konsultacje skoro jedna osoba ma możliwość wielokrotnego głosowania???
16	A dlaczego w wariantcie czerwonym do liczby obsłużonych mieszkańców nie wliczono przystanku na pętli Klecina? Co oznacza że jakaś część mieszkańców nie została wliczona do analizy i stąd od razu większy koszt na mieszkańca, mniejsza liczba obsłużonych mieszkańców (bo pominięto cały jeden przystanek na trasie)
17	Czy mozemy uwzglednic miejsca parkingowe wzdłuż drogi (od mostu w stronę Dożynkowej, Jutrzenki i dalej)?



l. p.	Opinia
18	Proszę o potwierdzenie, czy przeprowadzona analiza dotyczy tylko linii tramwajowej czy linii tramwajowej i drogi? Jeżeli droga nie ma alternatywnego biegu, to realizacja wariantu drugiego oznaczałaby wyznaczenie dwóch ciągów komunikacyjnych i z tego powodu łączyłaby wady obu wariantów bez realizacji korzyści wynikających z wariantu 1.
19	co to jest zapewnienie 30 miejsc parkingowych dla osiedla gdzie jest biurowiec , weterynarz i setki mieszkańców?
20	O ile czasu sprawa z porównaniem wariantów opóźni finalnie oddanie tramwaju do użytkowania dla mieszkańców? Na plakatach miasto reklamowało tramwaj na klecinę w 2028 roku
21	Dlaczego likwidacja miejsc postojowych jest w ogóle jakim argumentem dla niewybudowania linii tramwajowej dla tysiąca/y ludzi gdzie przecież miasto stawia na komunikację zbiorową??
22	Czy wariant drugi przewiduje koszt zmiany MPZP?
23	Czy zostaną/zostały przeanalizowane skutki braku drogi dla samochodów przez most oraz skutki trasy W2 na ulice Jutrzenki, Buraczaną, Kościelną, Wałbrzyską i inne okoliczne, na których teraz jest zwiększony ruch samochodowy przez już wybudowane budynki wielorodzinne w północnej części Kleciny? Chodzi o to, że jest to niezgodnie z MPZP, a budynki i ruch od nich już istnieje, tyle że na wymienionych przeze mnie uliczkach osiedlowych
24	Co w przypadku kiedy w obrębie petli Klecina będzie jakieś zatrzymanie kolizja awaria to przecież to wąskie gardło spowoduje jakiegokolwiek ciągłości komunikacji w tym czasie i całe osiedle będzie stało tak jak to ma miejsce teraz??
25	I dlaczego tylko wariant pierwszy rozrysowano szczegółowo a wariant drugi potraktowano po macoszemu? Jak można wypowiedzieć się o dwóch wariantach skoro są potraktowane przez projektantów zupełnie



l. p.	Opinia
	inaczej
26	A propos ekranów akustycznych na Przyjaźni. W takim razie na jakim etapie konsultacji/projektu/kiedy konkretnie mieszkańcy mogą się zgłaszać tak by było to nadal konsultowane z mieszkańcami. W którym momencie należy "trzymać rękę na pulsie" i kiedy będzie można dowiadywać się o wynikach analiz akustycznych? Chodzi o orientacyjne ramy czasowe, kanały kontaktu.
27	Czy wariant 2 bierze pod uwagę konieczność umocnienia wału nad Ślężą co stanowi dodatkowy koszt budowy?
28	Czy wariant 2 konsultowano z Wodami Polskimi? Miasto nie zgadza się na ścieżkę rowerową na tym brzegu Ślęzy, powołując się na Wody Polskie, to dlaczego w ogóle rozważa przeprowadzenie tam tramwaju?
29	Czemu jezdnia drogi 2KD-Z jest proponowana tylko w szerokości 6 metrów a nie 6,5 metra co jest standardem dla dróg zbiorczych?
30	Czy planowane są miejsca usługowe (pod ewentualne sklepy typu żabka) w rejonie Jutrzenki taki punkt byłby oczekiwany
31	Czy droga z wariantu 1 będzie połączona z ul. racławicka wzdłuż rowu melioracyjnego zwanego Olszówka Krzycka?
32	Co powstanie po likwidacji pętli Klecina?
33	Czy po zakończeniu inwestycji istnieje techniczna możliwość połączenia tramwajowego z pętlą Oporów
34	Czy Miasto może przeprowadzić wizualizację wpływu obu wariantów (1 i 2) na ruch samochodów osobowych na wszystkich uliczkach osiedlowych Osiedle Klecina, Partynice, Oporów, Grabiszyn, aby mieszkańcy mieli transparentność wyboru?
35	Na ile będzie wykorzystana obecnie powstająca mijanka przy ul. Przyjaźni? Czy tam powstanie zupełnie nowe torowisko?
36	Mijanki to jest jakieś nieporozumienie bo często powodują problemy



l. p.	Opinia
	komunikacyjne . Jakaś koncepcja ich usunięcia aby był płynny przejazd , ktoś to przewiduje?
37	Czy wariant pierwszy drogi 2KD-Z uwzględnia konieczność realizacji skrzyżowania z drogą zbiorczą Z55 (1KD-Z) prowadzącą do ulicy Racławickiej zgodnie z mpzp 198 i 235 - Łącznik Krzycki (ul. Racławicka - Przyjaźni) w przyszłości połączenie dalej z Odkrywców do Hallera.
38	Czy miasto zobowiązało deweloperów budujących osiedla przy ulicy krzyckiej do informowania nabywców mieszkań o MPZP i tramwaju oraz drogi w sąsiedztwie?
39	Czy już jest pewne w 100%, że dodatkowy tor wzdłuż ul.Przyjaźni od przystanku Przyjaźni do przystanku Sąsiedzka, będzie szedł północną stroną? tzn. nie będzie przesuwania jezdni.
40	Czy po uruchomieniu linii tramwajowej w wariantie pierwszym przewidziane jest zmniejszenie oferty tramwajowej na pętli Klecina? Jeśli tak to dlaczego nie uwzględni się tego w analizie jako spadek obsłużonych pasażerów w rejonie obecnej pętli? Tam też mieszkają ludzie
41	Jestem za wariantem 1. Zwiększa dostępność komunikacji dla mieszkańców Skarbowców, Wietrzna, Poranna, Róży-Wiatrów. Ilu mieszkańców utraci bliską dostępność do tramwaju w przypadku wyboru wariantu 2?
42	Czy na ul Przyjaźni od Karkonoskiej do Sąsiedzkiej będą dwa tory tramwajowe ? (bez względu na wybór wariantu) czy dwa tory będą poprowadzone aż do pętli Klecina?
43	Czyli jeśli bez względu na wybór wariantu będą dwa tory do pętli Klecina to dlaczego jest to uwzględnione jako minus wariantu drugiego?
44	Co oznacza zawsze 2 tory? Na drugi tor przy zbiegu ul Przyjaźni i Krzyckiej tak naprawdę nie ma miejsca. Czy uwzględnia się wyburzenie



I. p.	Opinia
	domu na Przyjaźni ?
45	Czy miasto zlecając projekt brało pod uwagę "dalsze losy" ul. Jutrzenki i rozbudowy dróg w okolicy ul. Dożynkowej, ul. Buraczanej i ulicy Kupieckiej? Mam tu na myśli podejście holistyczne do planu zarządzania ruchem aut na Klecinie?
46	Jaka jest liczba mieszkańców zamieszkujących przy ulicy Krzyckiej, którzy pod blokiem będą mieli tramwaj przy wariancie 1?
47	Czy będą uruchomione środki z KPO na tę inwestycję?

Notatka z warsztatów konsultacyjnych (2.08.2025 r.)

Spotkanie odbyło się 2.08.2025 r. o 17:30 w Szkole Podstawowej nr 16 przy ul. Wietrznej 50.

W spotkaniu wzięło udział 65 osób..

Prowadzący: Warsztat został przeprowadzony przez przedstawicieli Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich. Obecni byli również przedstawiciele Wydziału Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz Dolnośląskiej Pracowni Projektowej (DPP), którzy pełnili role obserwatorów i wspierali w kwestiach organizacyjnych.

Przebieg spotkania

1. **Wstęp (5 min.):** Prowadzący powitali uczestników i uczestniczki, przedstawili się i przypomnieli zasady konsultacji społecznych, cel warsztatu oraz dalsze etapy inwestycji, w tym – przygotowanie raportu.
2. **Omówienie zasad (5 min.):** Wyjaśniono, że przeprowadzona będzie praca w grupach (2 lub 4, w zależności od liczby osób – do 30 lub powyżej) polegająca na analizie wad i zalet obu wariantów trasy tramwajowej. Podkreślono fakt, że konsultacje to nie jest głosowanie



oraz konieczność skupienia się na jednym aspekcie na raz, „parkowanie” tematów pobocznych oraz zasady dobrej rozmowy.

3. **Podział na grupy i pytania organizacyjne (5 min.).**
4. **Przypomnienie wariantów (5 min.):** DPP przedstawiła przebieg tras, odpowiadając na pytania techniczne.
5. **Praca warsztatowa (50 min.):** W czterech turach (po 10 min.) grupy analizowały wady i zalety wariantów na przygotowanych planszach. Plansze krążyły między grupami, umożliwiając dopisywanie nowych uwag lub popieranie istniejących. Każda grupa pracowała z moderatorem lub moderatorką z FEPS-u, który pilnował tematu i przygotowywał podsumowanie.
6. **Komentarze podsumowujące (do 15 min):** Odbędzie się krótka dyskusja podsumowująca.
7. **Zakończenie (5 min):** Podziękowano uczestnikom i uczestniczkom, przypomniano o dalszych konsultacjach i raporcie.

Opinie dotyczące zalet wariantu pierwszego

I. p.	Opinia
1	Rozwiązanie lepsze dla przedsiębiorców, gdyż wspiera powstawanie nowej infrastruktury.
2	Zgodność z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, któremu zaufali mieszkańcy i mieszkanki kupując mieszkanie na tym obszarze.
3	Mniejsza ingerencja w tereny zielone.
4	Spadek wartości mieszkań przy trasie tramwajowej (argument podawany w wątpliwość, były też głosy przeciwne – że wartość mieszkań wzrośnie).
5	Daje możliwość poprowadzenia komunikacji zastępczej autobusami w sytuacji awarii tramwaju.



I. p.	Opinia
6	Nie pozwoli na dodatkową zabudowę na niewykorzystanych terenach po wariantcie 1.
7	Spowoduje zagospodarowanie "klepiska" na tzw. łączniku klecińskim.
8	Mieszkańcom i mieszkankom ulic: Jutrzenki, Buraczanej i Dożynkowej znacznie skróci drogę pieszą do parku Krzyckiego.
9	Ten wariant pozwala odseparować ruch tramwajowy od samochodowego.
10	Wariant spójny z ogólną koncepcją transportu na osiedlu – pozwala zrobić objazd ul. Przyjaźni.
11	Krótszy czas przejazdu
12	Krótsza trasa
13	Proste odcinki torów (mniej łuków), co generuje mniej hałasu.
14	To rozwiązanie przybliży do powstania drogi z ruchem samochodowym.
15	Lepsze połączenie Kleciny z parkiem Krzyckim.
16	Odciąży nowe osiedla w okolicy ul. Jutrzenki.
17	Szybszy czas realizacji (nie ma problemu z tworzeniem analizy środowiskowej).
18	Pozwoli na realizację MPZP.
19	Rozładowanie ruchu samochodowego na osiedlu.
20	Wariant tańszy w przeliczeniu na potencjalnego pasażera.
21	Większa dostępność dla pasażerów.
22	Możliwość realizacji dróg zbiorczych KZD1 i KZD2.
23	Ma potencjał spowodować, że więcej osób zrezygnuje z posiadania prywatnego auta.
24	Most tramwajowo-drogowo-pieszo-rowerowy
25	Odkorkowanie ulic: Wałbrzyskiej, Buraczanej, Dożynkowej, Jutrzenki
26	Ograniczenie spalin, gdyż więcej osób zrezygnuje z samochodu.
27	Brak ryzyka zalania lub podmycia torów i nasypu przez wodę ze Ślęzy.



I. p.	Opinia
28	Daje możliwość przeprawy przez Ślężę ruchowi drogowemu.
29	Most drogowy ułatwi dojazd służb ratowniczych.
30	Brak konieczności wypłaty odszkodowań ze względu na utracone korzyści.
31	Brak konieczności wypłaty odszkodowań ze względu wywłaszczenia.
32	Możliwość skomunikowania drogowego z ulicami: Skarbowców, Zefirową, Raławicką i Odkrywców.

Opinie dotyczące wad wariantu pierwszego

I. p.	Opinia
1	W obu wariantach główną wadą jest poprowadzenie drugiej nitki torów z koniecznością wycięcia wszystkich pozostałych drzew. Rozwiązaniem jest poprowadzenie nowej nitki w śladzie jezdni, tak jak zostało to wykonane na Nowym Dworze.
2	Od ul. Braterskiej w stronę Kleciny i ul. Kupieckiej wariant 1 nie ma wad.
3	Zwiększenie poziomu hałasu na odcinku między ul. Sąsiedzką a mostem.
4	Zmniejszenie liczby dzikich miejsc parkingowych na odcinku różniącym się od wariantu 2.
5	Biegnie na granicy parku Krzyckiego oraz przez park Krzycki i rozdzieli plac zabaw od tego parku (obecnie jest jednak płot rozdzielający te dwa obszary).
6	Zmniejsza wydajność inwestycji w pętlę.
7	Wariant przebiega blisko stawu w parku Krzyckim (staw powstaje na skutek opadów).
8	Utrata zieleni na terenie, którym przebiega trasa, jak w późniejszych etapach (dotyczy tylko zieleni przy budynku Alcatras).
9	Korki na ul. Krzyckiej (już istniejące)



Opinie dotyczące zalet wariantu drugiego

I. p.	Opinia
1	Szansa na zielone torowiska
2	Tańszy
3	Mniejszy hałas między blokami przy ul. Krzyckiej
4	Nie oddziałuje na park Krzycki – hałas, presja na przyrodę, większe



I. p.	Opinia
	bezpieczeństwo przebywających w parku
5	Będzie więcej miejsc parkingowych niż w przypadku powstania W1.
6	Zwiększenie przepustowości ruchu tramwajowego na ul. Przyjaźni przy założeniu, że powstanie dwutorowa linia.
7	Brak kolizyjności z ul. Krzycką.
8	Ograniczenie zanieczyszczenia hałasem uciążliwego dla mieszkańców i mieszkanek rejonu ul. Życzliwa – ul. Skarbowców.
9	Powstanie W2 daje dogodniejszą możliwość “przedłużenia” linii tramwajowej na północ, do ul. Raławickiej, niż w przypadku W1.
10	Brak planowanej drogi wzdłuż Ślęzy – odciąża teren cenny pod względem przyrodniczym z ruchu samochodowego.
11	Zaletą dla miasta, nie dla mieszkańców i mieszkanek, jest to, że w okolicach Ślęzy będzie więcej terenów dla deweloperów.
12	Możliwość utworzenia ciągu pieszego i rowerowego wzdłuż torowiska na odcinku wzdłuż Ślęzy.
13	Park Krzycki nie byłby oddzielony torowiskiem od placu zabaw.
14	Korki z Kleciny nie przeniosą się na Krzyki.
15	W razie powodzi tramwaj może rozwozić worki z piaskiem na całej długości odcinka wzdłuż Ślęzy.
16	Rozwiązanie proekologiczne
17	Planowany parking park&ride w sąsiedztwie przystanku tramwajowego.
18	27 osób uważało, że wariant W2 nie ma żadnych zalet.

Opinie dotyczące wad wariantu drugiego

I. p.	Opinia
1	Dłuższa trasa oznacza dłuższy dojazd do centrum.
2	Większa odległość od budynków oznacza mniejszy dostęp dla pasażerów i w konsekwencji mniejszą obsługę pasażerską (mniej ludzi



l. p.	Opinia
	skorzysta z tramwaju).
3	Tramwaje wzdłuż wału będą tak samo przeszkadzały mieszkańcom i mieszkankom okolicznych budynków, w tym – tym po drugiej stronie rzeki Ślęza (woda niesie hałas), co tramwaje w W1 będą przeszkadzały mieszkańcom i mieszkankom, którzy są przeciwni W1.
4	Wiąże się z koniecznością przebudowy obecnej pętli Klecina.
5	Realizacja zabierze ciąg spacerowy przy rzece (nawet jeśli powstanie on w odległości od istniejącego ciągu, to tramwaj jadący wzdłuż rzeki odbierze tę przestrzeń jako rekreacyjną, sprzyjającą spacerom).
6	Ostre skrzęty na trasie tramwaju generują więcej hałasu niż bardziej „płynna” trasa i jadący prosto tramwaj.
7	Ingerencja w tereny zielone wzdłuż rzeki.
8	Zakłócenie spokoju nad rzeką.
9	Wycinka drzew (np. przy ul. Przyjaźni, nad rzeką Ślężą)
10	Likwidacja ogródka plażowego przy pętli Klecina
11	Realizacja będzie się wiązała z ograniczeniem możliwości rozbudowy parku Krzyckiego.
12	Brak drogi zgodnej z MPZP spowoduje zakorkowanie (jeszcze większe) osiedla Klecina.
13	Obciążenie i drgania od tramwaju będą mieć negatywny wpływ na wał – przede wszystkim jego właściwości przeciwpowodziowe; tramwaj grozi uszkodzeniem wału.
14	W przypadku powodzi, ale też wyższego poziomu wód, podtopień i wybijania wód gruntowych, dostęp do tramwaju będzie ograniczony (lub nie będzie go wcale), dodatkowo będzie to miało negatywny wpływ na infrastrukturę i jej stan techniczny, co zapewne będzie się wiązało z koniecznością remontów i wówczas również tramwaj nie będzie jeździł (lub dostęp do niego będzie ograniczony).



l. p.	Opinia
15	Na ul. Przyjaźni wciąż będzie odcinek, gdzie będzie jeden tor, co jest uciążliwe dla mieszkańców i mieszkańek i trudne w przypadku awarii.
16	Brak zgodności z MPZP, realizacja tego wariantu będzie się wiązała z dłuższą procedurą i w efekcie realizacja zajmie więcej czasu.
17	Dotychczasowe inwestycje i decyzje były podejmowane w oparciu o MPZP, w tym – zakup mieszkań; również ze względu na planowany dostęp do drogi i tramwaju, które w przypadku wyboru tego wariantu nie powstaną.
18	Dotychczasowe inwestycje były (a przynajmniej powinny być) podejmowane w oparciu o dostępne publicznie informacje, w tym o MPZP (w tym zakup mieszkań). Osoby, które kupiły mieszkania przy planowanej trasie W1, a teraz są przeciwnikami jego powstania, powinny być tego świadome. Wariant W2 jako odpowiedź na te protesty w ogóle nie powinien być rozważany.
19	W przypadku realizacji W2 tereny przeznaczone pod W1 zostaną uwolnione i nie wiadomo pod co przeznaczone – może sprzedane deweloperom i w konsekwencji zabudowane.
20	Na odcinku ul. Przyjaźni tramwaj będzie jechał bezpośrednio pod oknami, balkonami, tarasami, co będzie uciążliwe i będzie generowało hałas (w przypadku drugiego toru, będzie on jeszcze bliżej budynków).
21	Budowa drugiego toru na ul. Przyjaźni wiąże się z wycinką drzew; proponowane jest rozwiązanie alternatywne: budowa toru w jezdni.
22	Brak drogi wzdłuż tramwaju oznacza brak możliwości komunikacji zastępczej w przypadku awarii, remontów itp.
23	Zwiększony koszt w przyszłości w przypadku decyzji o budowie drogi, np. tej zgodnej z MPZP (sumaryczny koszt będzie wyższy niż w przypadku kompleksowej realizacji, jak w przypadku W1).
24	Realizacja W2 wyklucza możliwość powstania drogi 1KDZ-55 ze Studium



l. p.	Opinia
	Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (droga łącząca ul. Krzycką z ul. Raławicką).
25	Brak zagospodarowania dróg okolicznych, np. ul. Życzliwej, której zagospodarowanie jest przewidziane w W1 (okoliczne drogi nie zyskają w przypadku W2, nie wiadomo, np. kiedy zostaną wyremontowane i czy w ogóle się to stanie).
26	Tramwaj po trasie W2 aż do pętli Klecina nie będzie zbierał nowych pasażerów (trasa dubluje się z istniejącą, nowi pasażerowie dosiędą się dopiero dalej).
27	Brak uwzględnienia budowy miejsc parkingowych (które w przypadku W1 mają towarzyszyć drodze), a byłyby w tym obszarze potrzebne.
28	Obecnie jest to teren spacerowy, o charakterze rekreacyjnym, pełnym zieleni (wał, park Krzycki, zbiorniki wodne), prowadzenie tamtędy trasy tramwajowej będzie ingerowało w ten charakter; należy postawić pytania: 1. Na ile, w jakim stopniu, jak bardzo trasa tramwaju będzie ingerowała w aktualne trasy spacerowe? 2. Jakie będą odległości od ścieżki na wale, parku Krzyckiego itp., 3. Czy nie będą za małe i czy nie zniszczy to tego charakteru?
29	Brak realizacji drogi, co oznacza, że komunikacja w obszarze ulic: Krzycka – Wałbrzyska – Karmelkowa nie zostanie usprawniona.
30	Bardzo małe szanse na powstanie drogi 2KDZ w przyszłości.



Dodatkowe komentarze i pytania

l. p.	Opinia
1	Co z pętlą Klecina przy realizacji obu wariantów? Czy nadal będzie w użytku, czy planowane jest zmniejszenie liczby linii tramwajowych lub przeniesienie ich trasy na nowo powstałą trasę, a w konsekwencji – brak tramwajów dojeżdżających do tej pętli w przypadku W1?
2	Co z ujętą w MPZP drogą łączącą ul. Krzycką z ul. Raławicką, która przecinałaby W1? Czy jest ona nadal planowana? Kiedy można spodziewać jej realizacji?
3	Budowa trasy tramwajowej musi wiązać się z przeprawą samochodową przez planowany most. Aktualnie jedyną przeprawą dla aut jest most przy pętli Klecina; w przypadku np. remontu tego obiektu nie ma drogi alternatywnej, dopiero na ul. Raławickiej. Dodatkowa droga byłaby tu przydatna. Osiedle Klecina jest już zakorkowane, ludzie chcą się dostać do centrum – kolejna droga rozładowałaby ten ruch.
4	Jest to znaczące, że w trakcie konsultacji o tramwaju, przebiegu jego trasy i rozmowie o transporcie publicznym tyle czasu i emocji skupia ruch samochodowy, dostępność drogi i miejsc parkingowych.
5	Tramwajowi w W1 nie powinna (sprzeciw) towarzyszyć droga, nie usprawni ruchu, a tylko wygeneruje nowy. Jeśli zależy nam na tym, aby ludzie przesiedli się na tramwaj, to, budując drogę, tego nie osiągniemy; problem przeniesie się dwa skrzyżowania dalej.
6	Podtopienia nie występują na odcinku wzdłuż rzeki, gdzie planowana jest trasa w W2 – nie powinno to generować obaw.
7	Czy tory w W1 będą wybudowane na nasypie, tak, aby wody nie podlewały torów (wybijające wody gruntowe lub po większych opadach)?



Notatka ze spaceru konsultacyjnego (6.09.2025 r.)

Spotkanie odbyło się 6.09.2025 r. o godz. 11.00; rozpoczęło się i zakończyło przy pętli tramwajowej na ul. Wałbrzyskiej (Klecina).

W spotkaniu wzięły udział 54 osoby.

Prowadzący: Spacer został przeprowadzony przez przedstawicieli Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich. Obecni byli również przedstawiciele Wydziału Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz Dolnośląskiej Pracowni Projektowej (DPP), którzy pełnili rolę obserwatorów i wspierali w kwestiach organizacyjnych.

Trasa spaceru

Pętla tramwajowa Klecina; wzdłuż trasy W2 (wzdłuż Ślęzy); ul. Krzycka; pętla tramwajowa Klecina.

Przebieg spotkania:

1. **Wstęp (5 min.):** Prowadzący powitali uczestników i uczestniczki, przedstawili się i przypomnieli zasady konsultacji społecznych, cel spaceru oraz dalsze etapy inwestycji, w tym – przygotowanie raportu.
2. **Omówienie zasad (5 min.):** Pokazano trasę spaceru, wyjaśniono, że będzie on przebiegał fragmentem trasy W2 w kierunku rzeki Ślęzy i będzie obejmował przystanki w kluczowych punktach, a uczestnicy i uczestniczki będą mogli wówczas zgłaszać swoje opinie. Podkreślono, że konsultacje nie stanowią głosowania i konieczność skupienia się na jednym aspekcie na raz (powiązanym z miejscem postoju), „parkowanie” tematów pobocznych oraz zasady dobrej rozmowy.
3. **Przypomnienie wariantów (5 min.):** DPP przedstawiła przebieg tras, odpowiadając na pytania techniczne.
8. **Przejęcie trasy (75 min.):** Wspólne przejście trasy, przystanki w kluczowych punktach (Beach Bar, na wysokości przeprawy przez



rzekę Ślęza, przy placu zabaw, przy parku Krzyckim, przy skrzyżowaniu z ul. Skarbowców, przy skrzyżowaniu z ul. Przyjaźni). Uczestnicy i uczestniczki w trakcie postojów zgłaszali opinie, które były zapisywane.

9. **Zakończenie (5 min.):** Podziękowano obecnym za udział w spotkaniu, przypomniano o dalszych konsultacjach i raporcie.

Zestawienie opinii zgłoszonych podczas spaceru

I. p.	Opinia
1	Ludzie nie przesiądą się na tramwaj jeśli będzie dodatkowa droga (W1).
2	W2 - zielone tereny obok tramwaju zostaną sprzedane i zabudowane najpewniej przez deweloperów (staną się bardziej atrakcyjne, a miasto będzie mogło na nich więcej zarobić).
3	Czy wybór W1 oznacza realizację tramwaju oraz drogi (pewność, że oba powstaną), a W2 tylko tramwaju, bez drogi? Czy są inne opcje, np. W1 sam tramwaj, bez drogi, W2 z drogą (niekoniecznie teraz, pytanie dotyczy również przyszłości i kolejnych inwestycji).
4	Jaka jest planowana odległość toru od wału w przypadku W2?
5	Jaka jest ingerencja każdego z wariantów w Park Krzycki?
6	W2 wcale nie ingeruje w wał ani przestrzeń spacerową, będzie w dużej odległości od wału.
7	Jaka jest planowana ilość pasów ruchu dla samochodów, czy tramwaj będzie miał wydzielone torowisko, czy będzie w pasie ruchu (W1)?
8	Dlaczego rozważany jest tylko tramwaj, a nie autobus?
9	Czy oba warianty zakładają dwa tory tramwajowe wzdłuż ul. Przyjaźni na całym jej odcinku, czy gdzieś zostanie tylko jeden tor?
10	Dlaczego autobusy nie mogą jechać wydzielonym buspasem, tam, gdzie byłoby wydzielone torowisko? Elektryczne autobusy - to by było lepsze rozwiązanie niż tramwaj.



l. p.	Opinia
11	Czy nie można poprowadzić tramwaju w W2 wzdłuż Krzyckiego Parku Biznesu? Tam jest miejsce na tramwaj, są usługi, budynki publiczne.
12	Co uwzględniają koszty W1? Czy tylko torowisko, czy pełną infrastrukturę (droga, chodniki, odwodnienie, oświetlenie itp.)?
13	Jaka jest zasadność wyboru W2, jeśli jest tylko ok 15 mln tańszy ale nie spełnia założeń transportowych (zakłada tylko realizację tramwaju)?
14	Jaki jest orientacyjny koszt wybudowania W2 teraz i drogi z MPZP (uwzględnionej w W1) później? Czy to jest koszt rzędu kolejnych 100 mln?
15	Jaka jest planowana odległość jezdni oraz całego pasa drogowego od istniejącego placu zabaw nad rzeką Ślęza (obok Parku Krzyckiego).
16	Czy były prowadzone badania i/lub prognozy natężenia ruchu dla obu wariantów, w różnych konfiguracjach (w tym W1 bez drogi) dla samych wariantów, jak i okolicznych osiedli i dróg? Jak planowane trasy i rozwiązania wpłyną na ruch w pobliżu np. na Klecinie, Krzykach, ul. Krzyckiej, ul. Jutrzenki?
17	Gdzie planowane są przystanki w każdym z wariantów?
18	Jaka jest planowana szerokość W1, z drogą, bez drogi - w najszerszym i najwęższym wariantcie? I jaka jest wtedy odległość od Parku Krzyckiego (nasyp, granice parku) oraz ogrodzenia Placu Zabaw po drugiej stronie?
19	Jaki był pierwotny problem, na który ma odpowiedzieć planowany tramwaj? Co było punktem wyjścia/potrzebą/problemem i czy nie można rozwiązać tego problemu inaczej?
20	Jakie proponowane warianty mają odniesienie liczbowe - jaki był problem, jak oba warianty go rozwiązują w liczbach np. ile było aut, a ile będzie, ile ludzi korzystało z tramwaju/transportu publicznego, a ile będzie?
21	Jaka jest planowana odległość tramwaju (torowiska) od budynków na



l. p.	Opinia
	odcinku Krzycka/Życzliwa?
22	Drogi 1KDZ oraz 2KDZ jak daleko i kiedy będą realizowane?
23	Kiedy jest planowana droga łącząca ul. Krzycką z ul. Skarbowców, w odcinkach: Krzycka - Zefirowa, Krzycka - Zefirowa - Skarbowców, Krzycka - Zefirowa - Skarbowców - Raławicka?
24	Cały teren zielony, zarówno w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Ślęza, jak i Parku Krzyckiego (rezerwy pod W1 i W2) jest terenem przyrodniczo cennym, wprowadzenie tramwaju wpłynie negatywnie na ten aspekt, jak również na rekreacyjny charakter tych przestrzeni.
25	Czy w przypadku realizacji W1, na ul. Przyjaźni zostanie ruch wahadłowy tramwaju - jeden tor? W szczególności wtedy od odbicia na W1 do istniejącej pętli Klecina?
26	W1 jest lepszy od W2 pod względem ingerencji w zieleń i charakter rekreacyjny przestrzeni - W1 mniej ingeruje.
27	Co wnosi przystanek Skarbowców na W1, jeśli będzie dla mieszkańców w tej samej odległości co np. przystanek Sąsiedzka, który już istnieje? Będzie on obsługiwał tych samych mieszkańców, a więc sumaryczna liczba pasażerów, mieszkańców korzystających z transportu publicznego, na tym odcinku nie zwiększy się.
28	Powinna być przedłużona tylko linia tramwajowa w kierunku osiedla Klecina, bez drogi. Realizacja W1 z drogą spotęguje ruch samochodowy przez osiedle Krzyki na rzecz osiedla Klecina = pomoże jednemu osiedlu ale spowoduje problem na innym - realizacja samej linii tramwajowej przysłuży się mieszkańcom Kleciny nie powodując dodatkowych problemów dla mieszkańców Krzyków.
29	Dlaczego w W2 nie jest brana pod uwagę realizacja drogi?
30	Przeprawa drogowa przez rzekę Ślęza byłaby alternatywą np. w przypadku remontu mostu na Klecinie, co jest potrzebne.



l. p.	Opinia
31	Jaka jest planowana odległość tramwaju (torowiska) od balkonów/tarasów/okien na ul. Przyjaźni (w przypadku dołożenia drugiego toru)?
32	Z wycinką ilu drzew wiąże się realizacja każdego z wariantów (wszystkich drzew ogólnie, nie tylko tych największych i najstarszych)?
33	Jak planowany jest drugi tor na ul. Przyjaźni, jakie odcinki planowane są już teraz, a jakie w przyszłości i kiedy będzie ich realizacja?
34	Z czego wynika druga nitka, tor na ul. Przyjaźni, z MPZP?
35	Wybór pierwszego wariantu będzie bardziej opłacalny ekonomicznie, z uwzględnieniem przeprawy dla ruchu samochodowego.



Załącznik nr 2 – Uchwały Rad Osiedli

Uchwała 1: Rada Osiedla Krzyki-Partynice

UCHWAŁA NR XLII/319/25

RADY OSIEDLA KRZYKI-PARTYNICE

z dnia 27 marca 2025 r.

w sprawie wniesienia uwag do realizacji zadania „Tramwaj na Klecinę”

Na podstawie § 6. pkt 4. lit. g) i j), 7. i 8. Załącznika do uchwały nr XIII/409/03 Rady Miejskiej Wrocławia z 16 października 2003 r. w sprawie nadania Statutu Osiedla Krzyki-Partynice (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2017 r. poz. 2157 i 1471, z 2018 r. poz. 4613, z 2020 r. poz. 6534 oraz z 2021 r. poz. 2796) Rada Osiedla Krzyki-Partynice uchwala, co następuje:

§ 1.

Wnioskuje się o niedopuszczenie ogólnego ruchu samochodowego indywidualnego na moście nad rzeką Ślężą pomiędzy Osiedlami Krzyki-Partynice i Klecina projektowanego w ramach zadania „Tramwaj na Klecinę”.

§ 2.

W przebiegu projektowanej trasy tramwajowej przy ul. Przyjaźni wnioskuje się o wykonanie torów tramwajowych w jezdni celem ograniczenia wycinki szpaleru drzew wzdłuż istniejącej trasy tramwajowej.

§ 3.

Za wykonanie uchwały odpowiedzialny jest Zarząd.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



§ 5.

Uchwała kierowana jest do Wrocławskie Inwestycje Sp. z o. o., Wydziału Partycypacji Społecznej i Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia.

UZASADNIENIE

Rada Osiedla Krzyki-Partynice wyraża sprzeciw wobec propozycji udostępnienia projektowanego w ramach zadania „Tramwaj na Klecinę” mostu nad rzeką Ślężą do ogólnego ruchu kołowego, w szczególności dla samochodów transportu indywidualnego oraz dostawczego, a także wnioskuje o prowadzenie planowanego torowiska przy ul. Przyjaźni wspólnie z ruchem drogowym, wbudowanie torów w jezdnię.

Wnioski te wynikają z analizy potencjalnych skutków urbanistycznych, środowiskowych oraz społecznych tej inwestycji.

1. Aspekty transportowe i urbanistyczne

1.1. Ruch samochodowy na moście nie rozwiąże problemów komunikacyjnych:

- Ulice Krzycka i Przyjaźni stanowią wąskie gardła komunikacyjne bez możliwości rozbudowy – wprowadzanie dodatkowego ruchu doprowadzi do powstania nowych zatorów drogowych, zamiast poprawy sytuacji transportowej.
- Ulice Krzycka i Przyjaźni to ulice osiedlowe, które wymagają uspokajania ruchu, a nie generowania dodatkowego natężenia transportu indywidualnego.

1.2 Włączenie mostu w układ drogowy jako elementu drogi klasy zbiorczej spowoduje wzrost natężenia ruchu samochodowego między Osiedlem Klecina a Krzyki-Partynice. W konsekwencji



nastąpi pogłębienie problemu korków na skrzyżowaniach z ulicami, takimi jak: Krzycka, Wałbrzyska, Al. Karkonoska.

Takie rozwiązanie prowadziłoby do degradacji funkcjonalności okolicznych dróg i ograniczenia płynności ruchu w tej części miasta. Co istotne, zwiększona dostępność drogowa mogłaby skutkować preferowaniem transportu indywidualnego zamiast promowanego transportu zbiorowego, co stałoby w sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju i polityką mobilności miasta. Również podnoszony przez zwolenników wykonania mostu dla aut argument zgodności z planem miejscowym nie jest słuszny, ponieważ kwestie środowiskowe i społeczne w ostatnich latach przeważały o rezygnacji z wykonania drogi zbiorczej łączącej ul. Krzycką z Raławicką i Al. Karkonoską, gdzie mógłby być rozłożony planowany ruch z mostu, co niejako zdezaktualizowało założenia przywoływanych dokumentów planistycznych. Obowiązywanie w tym miejscu drogi zbiorczej nie jest też równoznaczne z jej obligatoryjnym wykonaniem.

Dopuszczenie ruchu samochodowego na projektowany most doprowadzi do degradacji funkcjonalności okolicznych dróg i ograniczenia płynności ruchu w tej części miasta. Wprowadzenie nowej trasy dla pojazdów indywidualnych nie tylko nie poprawi sytuacji transportowej, ale wręcz spotęguje istniejące problemy komunikacyjne, zwłaszcza na ulicach Krzyckiej i Przyjaźni.

Dodatkowo, zwiększona dostępność drogowa będzie prowadzić do preferowania transportu indywidualnego zamiast promowanego transportu zbiorowego. Jest to sprzeczne z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz polityką mobilności miasta, które jednoznacznie wskazują na konieczność ograniczania ruchu samochodowego w celu poprawy warunków życia mieszkańców i ochrony środowiska.

Argument o zgodności inwestycji z miejscowym planem



zagospodarowania przestrzennego jest również błędny i nieaktualny. W ostatnich latach kwestie środowiskowe i społeczne przeważały o rezygnacji z budowy drogi zbiorczej łączącej ul. Krzycką z Raławicką i al. Karkonoską. Planowana droga miała stanowić przedłużenie układu komunikacyjnego, który w założeniach miał przejąć ruch z nowej przeprawy – jednak jego brak zdezaktualizował pierwotne założenia planistyczne.

Warto również podkreślić, że fakt ujęcia drogi zbiorczej w miejscowym planie nie oznacza obowiązku jej realizacji. Plany miejscowe powinny być dostosowywane do aktualnych uwarunkowań i priorytetów rozwoju miasta, a te jednoznacznie wskazują na priorytet transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego zamiast dalszej ekspansji infrastruktury samochodowej.

2. Zagrożenie dla terenów rekreacyjnych i środowiska

2.1 Realizacja ogólnodostępnej drogi zbiorczej oznacza wpuszczenie tranzytu pozamiejskiego na teren osiedla, prowadząc do degradacji przestrzeni publicznej i terenów rekreacyjnych (de facto zniszczenie terenów odpoczynku i relaksu), w tym:

- Parku Krzyckiego (utworzonego rok temu za kwotę 4 mln złotych) oraz terenów nad rzeką Ślężą,
- planowanego Centrum Aktywności Lokalnej (CAL),
- przedszkoli i żłobków przy ul. Życzliwej,
- placu zabaw przy Życzliwej (utworzonego w ramach WBO),
- korytarza ekologicznego rzeki Ślęzy.

2.2 Dopuszczenie ruchu samochodowego spowoduje zwiększenie hałasu, zanieczyszczeń powietrza spalinami emitowanymi przez pojazdy co negatywnie wpłynie na mieszkańców oraz lokalną faunę i florę.

2.3 Nastąpi również intensyfikacja zanieczyszczenia światłem, która



również wpływa negatywnie na faunę i florę obszaru oraz dobrostan mieszkańców.

Należy podkreślić, że wzrost natężenia ruchu samochodowego w tym rejonie spotkałby się z silnym sprzeciwem społecznym. Już na etapie planowania trasy tramwajowej mieszkańcy wyrażali obawy dotyczące zwiększonego hałasu i drgań, co świadczy o realnym zagrożeniu dla jakości życia społeczności lokalnej.

3. Niezgodność z polityką zrównoważonej mobilności Wrocławia

Rada Osiedla Krzyki-Partynice opowiada się za priorytetowym traktowaniem transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego. W związku z tym pozytywnie ocenia planowane połączenie osiedli wyłącznie dla tramwajów, pojazdów uprzywilejowanych oraz użytkowników niezmotoryzowanych. Takie rozwiązanie jest zgodne z:

- **Wrocławską Polityką Mobilności** (Uchwała nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z 19 września 2013 r.), która zakłada ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz preferowanie komunikacji zbiorowej i rowerowej,
- **Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia** (Uchwała nr VIII/194/19 Rady Miejskiej Wrocławia z 11 kwietnia 2019 r.), który wskazuje na konieczność rozwoju transportu zbiorowego w powiązaniu z nowymi obszarami zamieszkiwania i pracy.

Oba te dokumenty wskazują ograniczanie ruchu samochodowego jako kluczowy cel dla poprawy warunków życia mieszkańców. Dlatego Rada Osiedla uważa, że zadanie „Tramwaj na Klecinę” powinien sprzyjać promowaniu transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego, a nie ułatwiać dalszy rozwój ruchu samochodowego.

4. Konieczność ochrony drzewostanu przy ul. Przyjaźni oraz przy ul.



Krzyckiej numery 86–88

Biorąc pod uwagę znaczenie zieleni miejskiej w kontekście zmian klimatycznych, Rada Osiedla Krzyki-Partynice wnioskuję o poprowadzenie torowiska tramwajowego w jezdni przy ul. Przyjaźni oraz pozostawienie na miejscu drzew przy ul. Krzyckiej, numery 86-88 (działka 18/3). Takie rozwiązanie pozwoli na:

- zachowanie istniejących szpalerów drzew, co jest istotne wobec obserwowanego w ostatnich latach ubytku zieleni wysokiej w tej okolicy, co wpłynęło negatywnie na mikroklimat i estetykę przestrzeni,
- zachowanie istniejących szpalerów drzew, jednocześnie oddalając tory tramwajowe od budynków mieszkalnych, co zmniejszy poziom hałasu i drgań.

5. Kwestie zdrowotne i jakość powietrza

- Wzrost ruchu samochodowego będzie skutkować większą emisją spalin, co będzie mieć negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców, zwłaszcza dzieci i osób starszych.
- Wrocław już zmagają się z problemem smogu, a dodatkowy ruch samochodowy w tej części miasta tylko pogorszy jakość powietrza.

6. Brak konieczności dodatkowego układu drogowego

- Udostępnienie mostu dla ruchu samochodowego będzie prowadzić do intensyfikacji tranzytu przez wąskie drogi osiedla, nieprzystosowane do takiej eksploatacji zamiast poprawy mobilności lokalnych mieszkańców.

Podsumowanie

Rada Osiedla Krzyki-Partynice, mając na względzie dobro mieszkańców



oraz zrównoważony rozwój miasta, zdecydowanie sprzeciwia się realizacji ogólnodostępnej drogi zbiorczej w ramach inwestycji „Tramwaj na Klecinę”. Jedynym akceptowalnym przez samorząd Osiedla rozwiązaniem jest przeprawa z transportem publicznym, pieszym, rowerowym, z dopuszczeniem pojazdów uprzywilejowanych.

Proponowane zmiany przez Radę Osiedla pozwolą na:

- zachowanie dobrej jakości życia mieszkańców,
- ochronę terenów zieleni i ograniczenie zanieczyszczeń,
- realizację polityki transportu zrównoważonego zgodnie z przyjętymi dokumentami strategicznymi miasta.

W związku z powyższym Rada Osiedla wnosi o uwzględnienie przedstawionej opinii w realizacji zadania Tramwaj na Klecinę.

Uchwała 2: Rada Osiedla Klecina

UCHWAŁA NR XXXVI/212/25

RADY OSIEDLA KLECINA

z dnia 03 września 2025 r.

w sprawie wybudowania drogi zbiorczej, oznaczonej j planie miejscowym symbolem 2KDZ stanowiącej łącznik pomiędzy ul. Krzyckiej i Kupiecką we Wrocławiu (wariant 1), o parametrach technicznych dostosowanych do przewidzianego po tej drodze wszelkiego ruchu kołowego oraz z budową linii tramwajowej z pętlą na ulicy Kupieckiej we Wrocławiu.

Na podstawie § 6 ust. 1, ust 4) Załącznika do uchwały Nr XIII/437/03 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 października 2003 r w sprawie nadania Statutu Osiedla Klecina (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2017 r. poz. 2241 i 1471, z 2018 r



poz. 4613, z 2020 poz. 6534 oraz z 2021 poz. 2793) Rada Osiedla Klecina uchwała, co następuje:

§1

1. Rada Osiedla Klecina za od wielu lat Miasto Wrocław zaprojektowało i wybudowania drogi zbiorczej, oznaczonej z planie miejscowym symbolem 2KDZ - stanowiącej [łącznik] drogowy pomiędzy ul. Krzycka i Kupiecka we Wrocławiu (wariant 1 - zgodnie z konsultacjami społecznymi dot. tramwaju na Klecinę), o parametrach technicznych dostosowanych do przewidywanej po tej drodze wszechstronnej ruchu kołowego (bez ograniczeń do samochodów służb uprzywilejowanych) wraz z budową linii tramwajowej z pętlą tramwajową na ulicy Kupieckiej we Wrocławiu.
2. Bez wybudowania w/w drogi zbiorczej z możliwością poruszania się po niej wszelkiego ruchu kołowego, na terenie osiedla Klecina i Oporów nastąpi paraliż komunikacyjny wybudowanych w ostatnich latach dużych osiedli mieszkaniowych, na których Miasto wydawało przez kilka lat wydało uzgodnienia obsługi komunikacyjnej, komunikując tysiące nowych mieszkańców pośre samochodów.
3. W związku z tym iż, Miasto Wrocław od ponad 20 lat nie wyegzekwowało od deweloperów budujących duże osiedle - zapłaconych w akcie prawnym miejscowego Miasto Wrocław, tak potrzebnej w tym rejonie miasta, obecnie zadanie by w jak najszybszym czasie ze środków Miasto lub za pomocą dofinansowania ze środków unijnych Europejskiej. Miasto Wrocław wybudowało drogę zbiorczą, która jest jedyna opcja dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i mieszkancow na ulicach osiedli Klecina i Oporów.

§2



Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Osiedla Klecina

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia

Przewodnicząca Rady Osiedla Klecina

Liliana Kiczak