

KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAK POJEDZIE TRAMWAJ
PRZEZ KLECINĘ?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	3
PRZEBIEG KONSULTACJI	5
Podsumowanie spotkań konsultacyjnych	5
Podsumowanie spaceru konsultacyjnego	6
Podsumowanie e-formularza	6
PRZEDSTAWIENIE OPINII	8
Opinie wskazujące zalety wariantu W1 trasy tramwajowej przez Klecinę	9
Opinie wskazujące wady wariantu W1 trasy tramwajowej przez Klecinę	12
Opinie wskazujące zalety wariantu W2 trasy tramwajowej przez Klecinę	14
Opinie wskazujące wady wariantu W2 trasy tramwajowej przez Klecinę	17
Pytania i opinie pozostałe	19
Pytania i opinie dotyczące nowego mostu na Ślęży oraz organizacji ruchu	20
PODSUMOWANIE	22
Konkluzje	22
Co się zmieniło dzięki konsultacjom?	23
Refleksja inicjatorów konsultacji	24
Partnerzy lokalni	25
INFORMACJA O REALIZATORACH	26



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Konsultacje dotyczyły planowanej trasy tramwajowej przez Klecinę, której celem jest poprawa dostępności komunikacyjnej osiedli Klecina, Krzyki-Partynice i Oporów. Inwestycja ma przyczynić się do ograniczenia natężenia ruchu samochodowego poprzez stworzenie atrakcyjnej alternatywy w postaci trasy tramwajowej, a tym samym – do zmniejszenia korków i poprawy jakości życia osób mieszkających na tym obszarze miasta.

Co było przedmiotem konsultacji?

Przedmiotem konsultacji były dwa warianty trasy, nowy most nad Ślężą oraz pętla tramwajowo-autobusowa z parkingiem typu “parkuj i jedź”. Mieszkanki i mieszkańcy mogli wyrazić opinie na temat wariantów trasy oraz funkcji, jaką powinien spełniać nowy most nad Ślężą – pytano, czy powinien on być ogólnodostępny, czy przeznaczony wyłącznie na przejazdy pojazdów komunikacji zbiorowej i uprzywilejowanych, służb, pieszych i rowerzystów. Mieszkanki i mieszkańcy mogli zgłaszać opinie, np. dotyczące hałasu, wpływu na zieleni czy dostępności przystanków, co na dalszych etapach może stanowić rekomendacje dla projektanta.

Warianty trasy tramwajowej rozważane podczas konsultacji były następujące:

- Wariant 1 (miejski): prowadzony w całości zgodnie z korytarzem ustalonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego;
- Wariant 2 (zaproponowany społecznie): prowadzony od strony pętli Klecina przez teren niezagospodarowany między Krzyckim Parkiem Biznesu a rzeką Ślężą, do miejsca planowanego mostu, a następnie –



korytarzem wyznaczonym w planie miejscowym do miejsca planowanego węzła przesiadkowego.



PRZEBIEG KONSULTACJI

- E-FORMULARZ OPINII, 5 sierpnia – 14 września 2025 r.; był dostępny na stronie internetowej konsultacji.
- E-SPOTKANIE KONSULTACYJNE, 12 sierpnia 2025 r., godz. 17.30; aktywny udział był możliwy za pośrednictwem platformy internetowej Clickmeeting; link do spotkania był dostępny na stronie internetowej konsultacji.
- WARSZTATY KONSULTACYJNE, 2 września 2025 r., godz. 17.30 w Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 16 przy ul. Wietrznej 50.
- SPACER KONSULTACYJNY, 6 września 2025 r., godz. 11.00, rozpoczął się przy pętli tramwajowej Klecina, przy ul. Wałbrzyskiej.

Podsumowanie spotkań konsultacyjnych

W ramach konsultacji odbyła się seria spotkań – e-spotkanie, warsztaty oraz spacer.

E-spotkanie konsultacyjne odbyło się 12 sierpnia 2025 r. Zainteresowane osoby mogły uczestniczyć w nim za pośrednictwem platformy Clickmeeting. Poza mieszkańcami i mieszkankami obecni byli także przedstawiciele Wydziału Mobilności Miejskiej, Wrocławskich Inwestycji oraz pracownicy biura projektowego Dolnośląska Pracownia Projektowa, którzy przedstawili założenia inwestycji. Spotkanie moderowała Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich. Udział wzięły 83 osoby.



Warsztaty konsultacyjne otwarte dla wszystkich mieszkank i mieszkańców odbyły się 2 września 2025 r. w jednej z sal Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 16 przy ul. Wietrznej 50. Wzięło w nich udział 65 osób.

Zostały przeprowadzone przez przedstawicieli Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich. Obecni byli również przedstawiciele Wydziału Mobilności Miejskiej, Wrocławskich Inwestycji oraz Dolnośląskiej Pracowni Projektowej, którzy pełnili rolę obserwatorów oraz wspierali w kwestiach organizacyjnych i merytorycznych.

Podsumowanie spaceru konsultacyjnego

Spacer miał miejsce 6 września 2025 r.; rozpoczął się o godz. 11.00 przy pętli tramwajowej na ul. Wałbrzyskiej (Klecina), tam też się zakończył. Został poprowadzony przez przedstawicieli Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich, udział wzięli również przedstawiciele Gminy Wrocław oraz Dolnośląskiej Pracowni Projektowej, którzy udzielali wsparcia w kwestiach organizacyjnych. W spacerze wzięły udział 54 osoby.

Notatki ze spotkań konsultacyjnych stanowią załącznik nr 1 do raportu.

Podsumowanie e-formularza

Formularz opinii był dostępny na stronie internetowej konsultacji w okresie od 5 sierpnia do 14 września 2025 r. Zawierał prośbę o odpowiedź na pytanie: Jaka jest Twoja opinia na temat: proponowanych wariantów przebiegu trasy tramwajowej przez Klecinę oraz sposobu użytkowania nowego mostu nad rzeką Ślężą na trasie tramwajowej – tylko tramwaje i pojazdy uprzywilejowane czy również auta?

Za pośrednictwem e-formularza przekazano łącznie 3302 opinie.

Poza e-formularzem w trakcie konsultacji swoje opinie przekazali:



- Rada Osiedla Krzyki-Partynice w formie uchwały;
- Rada Osiedla Klecina w formie uchwały.

Treść tych uchwał stanowią załącznik nr 2 do raportu.

**Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom
za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!**



PRZEDSTAWIENIE OPINII

Raport stanowi odpowiedź **na wszystkie opinie**, które zostały zebrane łącznie podczas warsztatów i spotkań oraz zgłoszonych za pomocą e-formularza. Drogą elektroniczną przesłane zostały również uchwały rad osiedli.

Zebrane opinie zostały podzielone na grupy dotyczące dwóch wariantów trasy tramwaju przez Klecinę, prezentując najczęściej zgłaszane argumenty za przedstawionymi propozycjami i przeciw nim. W osobnym wątku podsumowano opinie dotyczące nowego mostu i jego udostępnienia dla ruchu samochodowego. W raporcie prezentujemy główne wątki w formie syntetycznej, podsumowując opinie mieszkańców i mieszanek nie tylko na temat przebiegu tras, ale również – konkretnych rozwiązań komunikacyjnych.

Treści prezentowane w ramach tego raportu zostały podzielone według tematów poruszanych podczas spotkań konsultacyjnych oraz opinii, które najczęściej powtarzały się w formularzu. Celem konsultacji społecznych nie było wybranie jednego lub drugiego wariantu trasy drogą głosowania. Wszystkie opinie zostały jednak przeanalizowane i w tym raporcie opisujemy najważniejsze z nich oraz najczęściej pojawiające się.

Pogrupowane opinie zostały opatrzone komentarzem przedstawicieli Urzędu Miejskiego Wrocławia bądź projektanta z Dolnośląskiej Pracowni Projektowej. Odpowiedzi tych instytucji mają charakter wyjaśniający.

Wszystkie opinie dotyczące lokalizacji przystanków lub podnoszące kwestie planowania ruchu na trasie tramwaju przez Klecinę zostaną przekazane projektantom do wykorzystania na etapie szczegółowego projektowania.



Opinie wskazujące zalety wariantu W1 trasy tramwajowej przez Klecinę

Osoby biorące udział w konsultacjach, które pozytywnie wypowiadają się na temat wariantu W1 trasy tramwajowej przez Klecinę, zwróciły uwagę przede wszystkim na lepszą obsługę osiedli mieszkaniowych oraz możliwość odciążenia lokalnych ulic od nadmiernego ruchu samochodowego.

1. Zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP)

Postulat z konsultacji społecznych

Osoby biorące udział w konsultacjach społecznych zauważają, że trasa W1 jest prowadzona na terenie wyznaczonym dla takiej funkcji w MPZP. Wskazano, że dokument ten został uchwalony już kilkanaście lat temu i zawarty tam przebieg trasy tramwajowej był znany od dłuższego czasu. Struktura urbanistyczna oraz inne elementy zagospodarowania otoczenia są już do niej dostosowane, dlatego nie powinno zmieniać się tego typu założeń.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Trasa tramwajowa przez Klecinę jest obecna w dokumentach strategicznych miasta od 2001 roku. W oparciu o te plany korytarz dla trasy tramwajowej według wariantu W1 został wyznaczony w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Plany te objęły nie tylko trasę tramwajową z pętlą przy ul. Kupieckiej, ale także całą nową drogę, tzw. łącznik kleciński. Z uwagi na zgłoszoną przez mieszkanki i mieszkańców petycję do etapu przedprojektowego i analiz wstępnych włączono również wariant drugi.



2. Mniejsza ingerencja w tereny zieleni

Postulat z konsultacji społecznych

Uczestnicy i uczestniczki konsultacji wyrażają się pozytywnie na temat przebiegu wariantu W1, ponieważ ta trasa nie wymaga tak dużej ingerencji w tereny zieleni, szczególnie – w park Krzycki.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Analiza porównawcza wykazała, że W1 w mniejszym stopniu ingeruje w niezagospodarowane tereny zieleni. Wariant 1 przebiega w sąsiedztwie parku Krzyckiego, lecz nie wkracza na jego teren. Zagospodarowanie tego parku uwzględniało pozostawienie rezerwy terenowej pod trasę tramwajową i drogę, zgodnie z obowiązującymi planami miejscowymi.

3. Poprawa sytuacji transportowej na osiedlu

Postulat z konsultacji społecznych

Osoby uczestniczące w konsultacjach mają nadzieję, że wybór wariantu W1 korzystnie wpłynie na ogół ruchu samochodowego na terenie osiedla. Szczególnie podkreślano trudności związane z wyjazdem z mniejszych uliczek, które obecnie bywają zakorkowane. Mieszkańcy i mieszkanki liczą na to, że istnienie tramwaju zachęci do korzystania z komunikacji zbiorowej, a budowa nowej przeprawy – mostu dostępnego dla samochodów – odciąży mniejsze ulice.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Celem rozwijania komunikacji zbiorowej – w tym zarówno rozwijanie już istniejącej oferty, jak też zwiększenie dostępności do komunikacji zbiorowej dla mieszkańców i mieszanek obszarów, które obecnie nie mają zapewnionej tej dostępności – jest tworzenie alternatywy dla przemieszczania się samochodów.



Dotychczasowe Kompleksowe Badania Ruchu (z 2018 i 2024 roku) potwierdzają, że na osiedlach posiadających bardzo dobrą ofertę transportu zbiorowego maleje udział podróży samochodowych. To wpływa korzystnie także na sieć drogową, bo im więcej mieszkańców i mieszkanek przesiądzie się na tramwaj, tym mniej aut będzie na drogach – i tym samym łatwiej będzie poruszać się autami tym, którzy muszą z nich korzystać.



Opinie wskazujące wady wariantu W1 trasy tramwajowej przez Klecinę

1. Hałas dla mieszkańców i mieszkanki bloków położonych przy planowanej trasie

Postulat z konsultacji społecznych

Uczestnicy i uczestniczki konsultacji obawiają się hałasu, szczególnie w blokach zlokalizowanych przy planowanej trasie tramwaju.

Komentarz Projektanta

W trakcie procesu projektowego zostanie przeprowadzona szczegółowa analiza akustyczna. Na tej podstawie projektant zaproponuje odpowiednie rozwiązania minimalizujące uciążliwości. Celem jest zapewnienie, aby inwestycja spełniała wszystkie obowiązujące normy i standardy ochrony przed hałasem.

2. Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych

Postulat z konsultacji społecznych

Mieszkańcy i mieszkanki zwracają uwagę, że planowana trasa wariantu W1 będzie wybudowana kosztem miejsc parkingowych znajdujących się obecnie przy blokach – w miejscu rezerwy na tramwaj.

Komentarz Projektanta

Na trasie wariantu W1 są miejsca parkingowe, zlokalizowane na terenie, którego głównym przeznaczeniem (zgodnie z obowiązującym MPZP) jest: ulica klasy zbiorczej, torowisko tramwajowe i trasa rowerowa. Od lat jest to rezerwa terenowa na ulicę z tramwajem. W pobliżu budynków część istniejących miejsc postojowych jest urządzona, ale parkowanie odbywa się także na placu



gruntowym, stanowiącym nieuporządkowane i nie spełniające żadnych norm powierzchni wykorzystywane tylko do parkowania. Zakłada się zaprojektowanie miejsc parkingowych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, m.in. wzdłuż ul. Skarbowców tak, aby zapewnić mieszkańcom i mieszkankom dalszą możliwość parkowania i utrzymanie jak największej liczby dotychczasowych miejsc parkingowych.

3. Obawa o organizację ruchu dla samochodów

Postulat z konsultacji społecznych

Podczas konsultacji niepokój mieszkańców i mieszanek budziła organizacja ruchu dla samochodów w przypadku wyboru wariantu W1. Według nich istnieje obawa, że jeżeli ruch tramwajowy nie będzie odseparowany od samochodowego, wpłynie to niekorzystnie na sytuację komunikacyjną użytkowników i użytkowniczek aut, a już teraz jest ona trudna.

Dla mieszkańców i mieszanek ważna jest więc informacja, jaka liczba pasów dla aut jest planowana i czy tramwaj będzie miał wydzielone torowisko, czy znajdzie się w pasie ruchu?

Komentarz Projektanta

W wariantcie W1 planowane jest skanalizowanie ruchu poprzez zastosowanie po jednym pasie ruchu dla samochodów w każdym kierunku, a torowisko tramwajowe projektowane jest jako wydzielone. Takie rozwiązanie zapewni odpowiednią separację ruchu kołowego od komunikacji zbiorowej – tramwajowej.



Opinie wskazujące zalety wariantu W2 trasy tramwajowej przez Klecinę

1. Mniejszy hałas dla mieszkańców bloków położonych przy planowanej trasie

Postulat z konsultacji społecznych

Uczestnicy i uczestniczki konsultacji obawiają się hałasu, szczególnie obok bloków zlokalizowanych przy planowanej trasie tramwaju. Wspomniane zostały bloki w rejonie ul. Życzliwej do ul. Skarbowców. Wybór wariantu W2 pozwoli na uniknięcie uciążliwego hałasu.

Komentarz Projektanta

Wariant W2 pozwala na uniknięcie hałasu w rejonie ul. Życzliwej do ul. Skarbowców, jednak równocześnie powoduje przeniesienie odgłosów ruchu na budynki wzdłuż ul. Przyjaźni. W trakcie dalszych prac projektowych zostanie przeprowadzona szczegółowa analiza akustyczna. W razie potrzeby zostaną rozpatrzone odpowiednie rozwiązania ograniczające uciążliwość związane z hałasem, tak aby oddziaływanie powstałych obiektów spełniało wszystkie wymagania i normy, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2. Uniknięcie ingerencji w park Krzycki

Postulat z konsultacji społecznych

Osoby biorące udział w konsultacjach wskazują na fakt, że wybór wariantu W2 jest bardziej korzystny z uwagi na brak ingerencji w zieleni parku Krzyckiego. Wspomniana została przede wszystkim sytuacja, w której plac zabaw jest oddzielony ogrodzeniem od terenu parku. W przypadku trasy być może będzie tam przejeżdżał tramwaj.



Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Park Krzycki znajduje się w sąsiedztwie korytarza W1, jednak jego przebieg nie koliduje z tym terenem zieleni. Opracowana w 2021 r. koncepcja parku, konsultowana z mieszkańcami i mieszkankami, uwzględniała rezerwę na przyszłą trasę tramwajową i drogę. W ramach realizacji zagospodarowania parku wykonano jedynie w korytarzu rezerwy drogowo-tramwajowej połączenie piesze z terenu parku do placu zabaw przy ul. Życzliwej.

Komentarz Projektanta

Projektowane torowisko zostało przewidziane w taki sposób, aby pozostawało w bezpiecznej odległości od placu zabaw i nie kolidowało z jego infrastrukturą. Dodatkowo na etapie opracowania dokumentacji zostaną zastosowane wszystkie niezbędne rozwiązania techniczne, które zapewnią bezpieczeństwo użytkowników i użytkowniczek placu zabaw. Pod tym względem warianty W1 i W2 są tak samo bezpieczne i spełniają odpowiednie normy.

3. Niższa cena inwestycji

Postulat z konsultacji społecznych

Wskazywano, że wariant W2 jest tańszy i w przypadku jego wyboru pozostałe środki będzie można przeznaczyć na inne potrzebne inwestycje na terenie osiedla.

Komentarz Projektanta

Należy podkreślić, że koszty wariantu W2 obejmują jedynie budowę torowiska, podczas gdy w przypadku wariantu W1 ujęto także budowę przyległych dróg wraz z towarzyszącą infrastrukturą, czyli rozbudowę miasta w sposób przewidziany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Poza tym należy się odnieść nie do wartości pieniężnej robót budowlanych, ale do wartości na jedną osobę, która uzyskuje dostęp do nowej infrastruktury, a w



szczegółności – tramwaju. Taka zależność wskazuje na przewagę wariantu W1 (koszt na mieszkańca: 30 600 zł) nad wariantem W2 (koszt na mieszkańca: 33 200 zł).



Opinie wskazujące wady wariantu W2 trasy tramwajowej przez Klecinę

1. Ingerencja w wały przeciwpowodziowe przy Ślęzy oraz w tereny zieleni

Postulat z konsultacji społecznych

Osoby uczestniczące w konsultacjach wyraziły obawę o wał przeciwpowodziowy nad Ślężą. W przypadku wyboru wariantu W2 nowa trasa będzie przebiegała w pobliżu wału. Czy wpłynie to na trasy spacerowe? Pojawiło się również pytanie, czy do wprowadzenia tego wariantu będą potrzebne wycinki drzew.

Komentarz Projektanta

Wariant W2 został zaplanowany w oddaleniu od wału i poprowadzony bliżej terenów Krzyckiego Parku Biznesu, co pozwala ograniczyć wpływ inwestycji na trasy spacerowe oraz infrastrukturę przeciwpowodziową (wały) w rejonie Ślęzy. Jednak ze względu na konieczność budowy torowiska przewidziane są wycinki drzew, w tym cennych tj. dębów szypułkowych i wiązów górskich. Będą one ograniczone wyłącznie do egzemplarzy wprost kolidujących z trasą, dla których nie ma rozwiązań alternatywnych.

2. Sytuacja miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Postulat z konsultacji społecznych

Osoby biorące udział w konsultacjach były zainteresowane tym, co w przypadku wariantu W2 stanie się z terenami przeznaczonymi na budowę trasy tramwajowej w pierwotnym planie: co się z nimi stanie, jeśli zostaną



“zwolnione”? Czy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego ulegnie zmianie?

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wybór wariantu W2 obecnie nie wpłynie wprost na zmianę obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W śladzie wariantu W1 jest wskazany korytarz ulicy klasy zbiorczej. Nawet jeśli korytarz nie zostałby wykorzystany na przebieg tramwaju, to pozostanie on pasem terenu przeznaczonym na cel publiczny – czyli różnego rodzaju komponenty zagospodarowania, np. zieleń, parkingi, ciągi piesze itp.

3. Obawa dotycząca organizacji ruchu na ul. Przyjaźni

Postulat z konsultacji społecznych

Uczestnicy i uczestniczki konsultacji pytali o to, w jaki sposób, w przypadku wyboru wariantu W2, zostanie rozwiązana sytuacja organizacji ruchu drogowego. Czy w rejonie ul. Przyjaźni wciąż będzie planowany jeden tor tramwajowy? W przypadku awarii będzie to uciążliwe i trudne dla mieszkańców i mieszkank.

Komentarz Projektanta

Jeśli zostanie wybrany wariant W2, planowana jest rozbudowa istniejącej linii o drugi tor wzdłuż ul. Przyjaźni, co wiąże się z zaprezentowanymi na konsultacjach, większymi niż w wariantcie W1 konsekwencjami, m.in. zwiększoną wycinką drzew. Obecnie nie ma jeszcze wybranego rozwiązania dla ul. Przyjaźni, analizowane zostały różne warianty – w tym prowadzenie jednego toru tramwajowego z ruchem samochodowym lub torowisko tramwajowe całkowicie od niego niezależne.



Pytania i opinie pozostałe

- 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 wariantu W1? Jak zmieni się sytuacja pętli Oporów?

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Nowa trasa tramwajowa zakończy się na nowej pętli przy ul. Kupieckiej. Obecne pętle – Klecina i Oporów – pozostaną w użyciu niezależnie od wyboru wariantu.

Zakładamy, że w wariantcie W1 do pętli przy ul. Kupieckiej dojdą dwie nowe linie wydłużone od pętli Krzyki, a dwie obecne pozostaną na pętli Klecina. W wariantcie W2 możliwe są dwie wersje: jeśli trasa będzie przebiegać obok pętli Klecina, układ linii nie zmieni się. Jeśli jednak jej przebieg zostanie ustalony przez teren pętli, zmieści się tam prawdopodobnie tylko jedna linia.

Ostateczny układ zostanie ustalony bliżej uruchomienia trasy, w oparciu o potrzeby mieszkańców i mieszkańek.



Pytania i opinie dotyczące nowego mostu na Ślęzy oraz organizacji ruchu

- Jak będzie wyglądać nowa przeprawa przez most na Ślęzy? Jakiego rodzaju trasy (drogowe lub tramwajowe) będą tamtędy przebiegać? W większości osoby uczestniczące w konsultacjach opowiedziały się za budową mostu nie tylko dla ruchu rowerowo-pieszego, ale też kołowego.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Na aktualnym etapie projektowym, czyli sporządzenia koncepcji nowego mostu przez rzekę Ślzę, zakłada się prowadzenie ruchu samochodowego, tramwajowego oraz pieszego i rowerowego. Dopiero na dalszych etapach konstrukcja mostu zostanie dobrana, w zależności od decyzji o rodzaju ruchu, jaki będzie prowadzić – czy wyłącznie tramwajowy czy też tramwajowy i samochodowy. W każdym przypadku nowa przeprawa będzie uwzględniała przeprowadzenie w odseparowaniu od ruchu (tramwajowego czy samochodowego) ruchu pieszego i rowerowego.

- Jak wygląda sytuacja budowy nowej drogi samochodowej w przypadku obu wariantów? Jakie zmiany i usprawnienia ruchu są planowane w przypadku wyboru jednego lub drugiego wariantu? Wiele osób uczestniczących w konsultacjach opowiadało się za równoczesnym zrealizowaniem trasy tramwajowej i połączenia drogowego nowym mostem.

Komentarz Urzędu Miejskiego Wrocławia

Obecnie w wariantcie W1 projektant zaproponował pełen przekrój ulicy, zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego: z torowiskiem, jezdnią drogi zbiorczej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym z chodnikami,



drogami dla rowerów oraz miejscami parkingowymi. Natomiast wariant W2 został pokazany wyłącznie w zakresie przebiegu torowiska tramwajowego.

Decyzje o dalszym projektowaniu odcinków drogowych są podejmowane na podstawie modelowań drogowych, które pokazują skąd i dokąd rozprowadzany jest ruch drogowy w przypadku wprowadzenia mostu udostępnionego dla wszystkich użytkowników. To pozwala na ocenę, które z odcinków drogowych powinny zostać wykonane wraz z nowym mostem tak, aby optymalnie rozprowadzić ruch drogowy w sposób najmniej uciążliwy dla mieszkańców i mieszkańek okolicznej zabudowy mieszkaniowej i z korzyścią dla obu osiedli.



PODSUMOWANIE

Konkluzje

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz analiz podjęto następujące rozstrzygnięcia i rekomendacje do dalszych prac projektowych:

- trasa tramwajowa będzie projektowana według wariantu W1 – od ul. Przyjaźni do pętli Kupiecka – w korytarzu, którego kształt wynika z założeń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- nowy most zostanie zaprojektowany w pełnym przekroju, a więc będzie dostępny dla wszystkich użytkowników form transportu – dla tramwaju, dla aut, dla pieszych i rowerów;
- **na odcinku osiedla Klecina**, a więc po zachodniej stronie nowego mostu, ulica, tzw. łącznik kleciński, zostanie zaprojektowana na całej długości aż do wpięcia do ul. Karmelkowej (z dowiązaniem do wybudowanych już odcinków) – w oparciu o koncepcję ulicy opracowaną przez deweloperów;
- **na odcinku osiedla Krzyki – Partynice**, a więc po wschodniej stronie nowego mostu zostaną zaprojektowane i wybudowane wraz z tramwajem następujące odcinki drogowe:
 1. od mostu do skrzyżowania z terenem 1KD-Z (Łącznik Raławicka – Przyjaźni) zostanie zaprojektowany tzn. łącznik kleciński, czyli ulica klasy zbiorczej w pełnym przekroju;
 2. od skrzyżowania tego łącznika z ulicą 1KD-Z do skrzyżowania z ul. Krzycką zostanie zaprojektowany w pełnym przekroju południowy odcinek ulicy klasy zbiorczej 1KD-Z. Jest to obecnie najbardziej



zaniedbany odcinek w tej części osiedla, a codziennie wykorzystywany przez mieszkańców i mieszkanki okolicznej zabudowy;

3. odcinek łącznika klecińskiego na odcinku już zabudowanym infrastrukturą drogową (pomiędzy 1KD-Z a ul. Krzycką) zostanie przebudowany w zakresie wymagającym wprowadzenia torowiska według wariantu W1 oraz infrastruktury rowerowej i pieszej oraz zieleni;
4. odcinek łącznika klecińskiego na odcinku pomiędzy ul. Krzycką a ul. Przyjaźni zostanie przebudowany w zakresie wymagającym wprowadzenia torowiska według wariantu W1 oraz towarzyszącej mu infrastruktury pieszej oraz rowerowej. Pozostała w tej części rezerwa terenu zostanie wykorzystana do organizacji miejsc parkowania.

Taki zakres zadania został uznany za najbardziej optymalny, zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i oczekiwań mieszkańców i mieszanek.

Co się zmieniło dzięki konsultacjom?

Na podstawie głosów mieszanek i mieszkańców:

- zdecydowano o dalszym projektowaniu trasy tramwajowej wg wariantu W1, który otrzymał największe poparcie i przebiega w wyznaczonym na ten cel korytarzu drogi zbiorczej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego,
- doprecyzowano funkcję mostu – znaczna liczba mieszkańców i mieszanek wskazała potrzebę udostępnienia go dla wszystkich pojazdów,
- w odpowiedzi na obawy o parkowanie poinformowano, że przedmiotem analizy projektanta jest również wskazanie miejsca, gdzie możliwe jest



zorganizowanie miejsc postojowych rekompensujących ewentualne utracone podczas realizacji inwestycji;

- opinie mieszkanki i mieszkańców dotyczące konkretnych rozwiązań projektowych zostaną przekazane projektantom do analizy i ewentualnego uwzględnienia na kolejnym etapie projektowania inwestycji.

Refleksja inicjatorów konsultacji

Konsultacje społeczne dotyczące trasy tramwajowej na Klecinę pokazały, jak bardzo temat angażuje mieszkanki i mieszkańców południowych osiedli Wrocławia. W dyskusjach, zarówno w formularzach, jak i w czasie spotkań wyraźnie wybrzmiały dwa główne kierunki oczekiwań społecznych:

1. potrzeba poprawy dostępności komunikacji publicznej – poprzez linię tramwajową przebiegającą przez gęsto zaludnione osiedla;
2. oczekiwanie, że nowy most będzie służył nie tylko komunikacji zbiorowej, ale również samochodom osobowym, co w ocenie mieszkańców i mieszkanki korzystanie wpłynie na poruszanie się samochodem po osiedlu, umożliwi łatwiejszy wyjazd z osiedli i zwiększy płynność ruchu.

Pojawiło się także wiele szczegółowych postulatów, m. in. dotyczących:

- konieczności ochrony zieleni (zwłaszcza w sąsiedztwie Ślęzy);
- obaw przed hałasem i utratą miejsc postojowych;
- potrzeby zwrócenia uwagi na komunikację pieszą i rowerową.

Dzięki konsultacjom udało się nie tylko usłyszeć mieszkańców i mieszkanki, ale również lepiej zrozumieć ich codzienne doświadczenia związane z transportem, ruchem lokalnym, jakością przestrzeni i dostępnością komunikacji.



Partnerzy lokalni

Partnerami konsultacji były Rady Osiedli: Krzyki-Partynice, Klecina i Oporów. Dziękujemy za głos w dyskusji, wyrażone stanowiska i przesłane uchwały oraz zaangażowanie i wsparcie.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

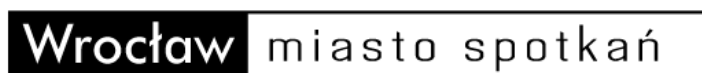
Inicjator konsultacji: Wydział Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie merytoryczne: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o., Dolnośląska Pracownia Projektowa Sp. z o.o.

Realizacja: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Opracowanie raportu: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie procesów konsultacji społecznych na terenie Gminy Wrocław w latach 2025–2026” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich i współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.





Wrocław, 18.11.2025 r.