

KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



JAKA BĘDZIE OPOLSKA
Z NOWĄ TRASĄ TRAMWAJOWĄ?

RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	3
Jaki był kontekst konsultacji?	3
Co było przedmiotem konsultacji?	3
PRZEBIEG KONSULTACJI	5
Podsumowanie spotkań konsultacyjnych	5
Podsumowanie e-formularza	6
ZESTAWIENIE OPINII	7
Zestawienie opinii dotyczących przebiegu ul. Opolskiej	8
Zestawienie opinii dotyczących zieleni	9
Zestawienie opinii dotyczących parkowania oraz pętli tramwajowej	11
Zestawienie opinii dotyczących jezdni oraz przebiegu pasów ruchu	18
Zestawienie opinii dotyczących wariantu 1	20
Zestawienie opinii dotyczących wariantu 2	24
Zestawienie pozostałych opinii	27
Pytania dotyczące trasy tramwajowej i przebudowy ulicy Opolskiej	34
PODSUMOWANIE	38
Konkluzje	38
Co się zmieniło dzięki konsultacjom?	40
Refleksja inicjatorów konsultacji	40
Partnerzy lokalni	41
INFORMACJA O REALIZATORACH	42



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Konsultacje społeczne dotyczyły przebudowy ul. Opolskiej wraz z budową nowej trasy autobusowo-tramwajowej. Po zmianie stanie się ona reprezentacyjną drogą – funkcjonalną, zieloną, estetyczną i przyjazną dla użytkowników i użytkowniczek.

Celem wydłużenia trasy tramwajowej jest zapewnienie dostępu do komfortowej komunikacji zbiorowej mieszkańcom i mieszkankom osiedli w rejonie całej ulicy Opolskiej – także tym, którzy dziś mieszkają w południowej części Księża, a więc dalej od istniejącego tramwaju. Nowe torowisko poprowadzi tramwaj oraz autobus wydzieloną od ruchu drogowego trasą, aż do granicy miasta, gdzie powstanie nowa pętla przesiadkowa z parkingiem „parkuj i jedź”. Dzięki temu z komunikacji miejskiej będą mogły wygodnie korzystać także osoby mieszkające w aglomeracji wrocławskiej: umożliwi to im przesiadanie się z samochodów lub autobusów podmiejskich na tramwaj.

Wydłużenie trasy tramwajowej poprawi więc nie tylko dostępność do transportu publicznego, ale może przyczynić się także do zmniejszenia ruchu samochodowego na wjeździe do Wrocławia.

Co było przedmiotem konsultacji?

Projekt obejmuje dwa warianty przebudowy fragmentu ul. Krakowskiej oraz całej ul. Opolskiej. Planowana jest także nowa pętla autobusowo-tramwajowa przy granicy miasta, infrastruktura dla pieszych i rowerzystów oraz nasadzenia zieleni.



Wariant 1 i 2 rozpoczynają się w tym samym miejscu, czyli na wysokości węzła Alei Wielkiej Wyspy i ul. Krakowskiej. Rozwiązania drogowe są identyczne dla dwóch wariantów. Rozbudowa w obu przypadkach kończy się na granicy miasta, przed skrzyżowaniem z ul. Łąkową w Radwanicach, budową pętli autobusowo-tramwajowa po zachodniej stronie ul. Opolskiej.

W trakcie konsultacji można było zgłaszać opinie dotyczące wariantów przebudowy ulicy, usytuowania przystanków na nowej trasie, uzupełnienia infrastruktury pieszej czy rowerowej, a także nasadzenia zieleni czy wprowadzenia usprawnień w zakresie organizacji ruchu.



PRZEBIEG KONSULTACJI

- E-FORMULARZ OPINII, 25 listopada-16 grudnia 2025 r.
Dostępny był na stronie internetowej konsultacji.
- E-SPOTKANIE KONSULTACYJNE, 2 grudnia 2025 r., 17.30
Aktywny udział możliwy był na platformie internetowej Clickmeeting.
- WARSZTATY KONSULTACYJNE, 4 grudnia 2025 r., 17.30, odbyły się w siedzibie Rady Osiedla Księżę, ul. Rybnicka 39–41.
- WARSZTATY KONSULTACYJNE, 9 grudnia 2025 r., 17.30, odbyło się w Spółdzielni Mieszkaniowej "Księżę Małe", ul. Tarnogórska 1.

Podsumowanie spotkań konsultacyjnych

W ramach konsultacji odbyła się seria spotkań – e-spotkanie konsultacyjne oraz dwa warsztaty konsultacyjne.

E-spotkanie konsultacyjne odbyło się 2 grudnia 2025 r. w formie internetowej. Zainteresowane osoby mogły uczestniczyć w nim za pośrednictwem platformy Clickmeeting. Proponowane warianty trasy tramwaju przez ulicę Opolską przedstawili urzędnicy Wydział Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia. Spotkanie moderowali reprezentanci Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich. W spotkaniu wzięło udział 25 osób, które omawiały propozycje i zadawały pytania na temat przebiegu trasy tramwajowej oraz o proces realizacji inwestycji.

Notatka ze spotkania konsultacyjnego online stanowi załącznik nr 1 do raportu.

Pierwsze spotkanie konsultacyjne otwarte dla wszystkich mieszkank i mieszkańców odbyło się 4 grudnia w siedzibie Rady Osiedla Księżę przy ul. Rybnicka 39–41. Wzięło w nim udział 56 osób. **Drugie spotkanie konsultacyjne**



odbyło się 9 grudnia w Spółdzielni Mieszkaniowej "Księża Małe" przy ul. Tarnogórskiej 1. Wzięło w nim udział 45 osób.

Podczas obu spotkań merytoryczne wsparcie zapewniła przedstawicielka Wydział Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia – inicjatora konsultacji – oraz autorzy projektu. Za moderację spotkań odpowiedzialni byli reprezentanci i reprezentantki Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich.

Oba spotkania konsultacyjne planowane były pierwotnie w formie spotkań warsztatowych, na których uczestnicy mieli dyskutować o propozycjach jednego i drugiego wariantu trasy tramwajowej. Jednak ze względu na dużą liczbę osób uczestniczących oraz dużą liczbę pytań dotyczących warunków technicznych samej inwestycji, zdecydowaliśmy o przeprowadzeniu spotkania konsultacyjnego w formie prezentacji projektanta oraz odpowiedzi na pytania do przedstawionych propozycji.

Notatki ze spotkań konsultacyjnych oraz wątki poruszane podczas dyskusji zawarte są w załączniku nr 2 do niniejszego raportu.

Podsumowanie e-formularza

Za pośrednictwem e-formularza przekazano łącznie 323 opinie – zostały one zawarte w załączniku nr 3 do niniejszego raportu.

**Bardzo dziękujemy wszystkim Mieszkankom i Mieszkańcom
za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!**



ZESTAWIENIE OPINII

Propozycje rozwiązań i rekomendacji składające się na ten dokument zostały przygotowane przez urzędników i urzędniczki z Biuro Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego Wrocławia. Raport stanowi odpowiedź **na prawie 500 opinii**, które były zbierane podczas spotkań oraz zgłoszonych za pomocą e-formularza. Drogą elektroniczną przesłane zostały również pisma od jednej ze spółdzielni mieszkaniowych oraz uchwała Rady Osiedla Księżę.

Zebrane opinie zostały podzielone na grupy dotyczące najczęstszych pytań dotyczących wariantów trasy tramwaju przez ulicę Opolską. W raporcie prezentujemy je w formie syntetycznej – podsumowując opinie mieszkańców i mieszanek nie tylko na temat biegu tras, ale również logistyki procesu budowy połączenia tramwajowego przez ulicę Opolską lub 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 się pojawiające, na które odpowiedział Wydział Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia wraz ze spółką Wrocławskie Inwestycje.

Wszystkie opinie dotyczące lokalizacji przystanków lub podnoszące kwestie planowania ruchu na trasie tramwaju przez ulicę Opolską zostaną przekazane projektantom i posłużą do przygotowania finalnego projektu inwestycyjnego.



Zestawienie opinii dotyczących przebiegu ul. Opolskiej

I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Dlaczego przy tak dużej i kosztownej inwestycji nie jest zwiększona przepustowość trasy, skoro to jedyna droga wyjazdowa na południowy wschód aglomeracji? Duża i droga inwestycja nie jest przyszłościowa w świetle zabudowy okolicznych terenów. Dlaczego Miasto nie planuje przyszłościowo?	Wyjaśnienie Celem inwestycji jest budowa pasa autobusowo-tramwajowego, a priorytetem jest komunikacja zbiorowa. Docelowo ul. Opolska ma być drogą o ruchu lokalnym, a tranzytowy przeniesiony zostanie na planowaną Trasę Krakowską.
2	Jaki jest udział ruchu tranzytowego, a jaki – miejscowego?	Wyjaśnienie Brak jest takich danych na tym etapie dokumentacji.
3	W wariantcie 2 jezdnia ma szerokość 6,5 metra. Natomiast w wariantcie I, gdzie jezdnia pozostaje w obecnym kształcie, jezdnia ma szerokość 9 metrów. Czy tak znaczne zwężeni jezdni, nie wpłynie negatywnie na przepustowość?	Wyjaśnienie Szerokość 6,5 metra jest dopuszczalna dla jezdni tej klasy i nie wpływa na przepustowość. Zmniejszenie szerokości drogi poprawia bezpieczeństwo ruchu drogowego.
4	Dlaczego przy piekarni planowana jest droga pieszo-rowerowa łącznie, a nie osobno piesza	Wyjaśnienie



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	(chodnik) i rowerowa? Czy to ze względu na brak miejsca przy zmianie strony drogi, po której będzie przebiegać torowisko?	Mieszkańcy i mieszkanki osiedla Księżę wnosili o to, by nie burzyć istniejącej piekarni. Z uwagi na brak miejsca, na wysokości piekarni zaprojektowano jedynie drogę pieszo-rowerową.
5	Co z Trasą Krakowską planowaną już wiele lat temu? Jak ta inwestycja wpłynie na budowę Trasy Krakowskiej: czy będzie ona również realizowana czy obecna inwestycja ją blokuje?	Wyjaśnienie Przebudowa ul. Opolskiej nie koliduje z budową trasy Krakowskiej – rozwiązania proponowane dla ul. Opolskiej przewidują możliwość budowy tej trasy.

Zestawienie opinii dotyczących zieleni

I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Czy pas zieleni przy Opolskiej przy starym osiedlu pozostanie nienaruszony? Należy zachować zieleniec przy ul. Opolskiej 67–91.	Opinia uwzględniona Zgodnie z intencją mieszkańców i mieszkanek rozwiązania projektowe będą w maksymalnym stopniu chronić pas zieleni w tym miejscu.
2	Należy zachować zabudowę i	Opinia nieuwzględniona



l. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	zieleni, w szczególności przy ul. Opolskiej 106. Dom planowany do wyburzenia jest otoczony rzadkimi gatunkami roślin: rośnie tam dużo zieleni, a na działce jest 150-letnie drzewo. Skoro w projekcie przewiduje się nowe nasadzenia i skupia się na zieleni, to może warto zachować tę już istniejącą, zamiast sadzić nową. Być może uda się przesunąć oś drogi lub jej przebieg, tak, aby ominąć tę działkę.	Budynek nr 106 znajduje się w pasie przewidzianym w Miejskim Planie Zagospodarowania Przestrzennego pod drogę. Nie ma możliwości przesunięcia osi jezdni celem uniknięcia jego rozbiórki.
3	Czy będą zabierane ogródki działkowe w celu zrealizowania tej inwestycji?	Wyjaśnienie Rozbudowa ul. Opolskiej zakłada ingerencję w ogródki działkowe; w przeważającej części teren wspomnianych ogródków działkowych przewidziany jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod pas drogowy.



Zestawienie opinii dotyczących parkowania oraz pętli tramwajowej

I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
1	W jaki sposób tak mała liczba miejsc na parkingu park&ride ma zapewnić obsługę samochodów osobowych? Przecież P&R jest cały zajęty. W jaki sposób obliczono liczbę miejsc parkingowych tam? Ile miejsc zaplanowano na parkingu końcowym?	Wyjaśnienie Na pętli P&R zaplanowano obecnie 86 miejsc postojowych. Istnieje możliwość rozbudowy parkingu na dalszym etapie prac projektowych. Parkingi miejskie w systemie P&R są standardowo wyposażone w system zliczania pojazdów, co służy zarówno określeniu statystyk, jak i umożliwia dostęp do informacji o wolnych miejscach za pośrednictwem serwisu internetowego ITS. Na bazie danych zbieranych z monitoringu będzie możliwe określenie w przyszłości potrzeb rozbudowy parkingu przy węźle. Na ul. Opolskiej są już dwa inne parkingi typu P&R, przy ul. Kwidzyńskiej oraz w rejonie ul. Głubczyckiej, na sumaryczną liczbę około 200 miejsc postojowych, które, jak wynika z prowadzonych



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		do tej pory statystyk, są wypełniane jedynie w około 50–60%.
2	Czy przy strefie park&ride powstanie centrum handlowe ze sklepami typu Lidl lub Biedronka, których na Księżu Małym i Wielkim brakuje?	Wyjaśnienie Pętla końcowa stanowi inwestycję miejską jako element komunikacji zbiorowej. Centra handlowe jako inwestycje prywatne nie mogą być lokalizowane w pasie drogowym (w tym – pętli tramwajowo-autobusowej). Jest natomiast możliwość, by wykorzystać nieruchomości zlokalizowane w sąsiedztwie terenu na pętlę na usługi. To tereny inwestycyjne, więc decyzje o budowie obiektów na nich będą należały do przyszłych inwestorów.
3	Czy obecnie projektowany parking będzie można rozbudować do wielopoziomowego parkingu, jak np. P&R Metro Młociny?	Opinia nieuwzględniona Na tym etapie dokumentacji projektowej nie przewiduje się możliwości rozbudowy do parkingu wielopoziomowego.
4	Czy wyjazd z pętli autobusowo-tramwajowej w stronę miasta będzie	Wyjaśnienie Na tym etapie dokumentacji



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	bezkolizyjny?	projektowej przewiduje się wyjazd z pętli autobusowo-tramwajowej jako wyjazd "zwykły" z koniecznością ustąpienia pierwszeństwa przejazdu pojazdom w ul. Opolskiej.
5	Czy obecna pętla ze względu na lokalizację zbyt blisko obecnych budynków zostanie zlikwidowana?	Wyjaśnienie Nie, obecna pętla pozostanie i będzie pełniła funkcję techniczną.
6	Dlaczego nie zaprojektowano żeberka odstawczego na zepsuty tramwaj? Ile linii tramwajowych planuje się skierować na nową pętlę autobusowo-tramwajową?	Wyjaśnienie Układ pętli tramwajowej konsultowany jest z MPK i będzie uwzględniał wszystkie potrzeby przewoźnika. Zakłada się, że pętla będzie przystosowana do obsługi trzech linii tramwajowych.
7	Czy powstanie wiadukt nad torami kolejowymi do nowej pętli autobusowo-tramwajowej, aby linie niemające pętli na Brochowie dojeżdżały do nowej pętli?	Wyjaśnienie Nie ma planów budowy wiaduktu nad torami kolejowymi. Obsługa komunikacji zbiorowej dla rejonu Brochowa będzie rozwiązana poprzez budowę nowej pętli autobusowej w rejonie ulic:



l. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		Libańskiej i Ziemniaczanej. Przewiduje się, że przy pętli powstanie również parking dla samochodów (park&ride) oraz rowerów (bike&ride).
8	Dlaczego w prawie milionowym mieście (dane UM Wrocławia) i ponadmilionowej aglomeracji nie planowano wybudowania dużej multimodalnej pętli tramwajowo-autobusowej wraz z Gminą Siechnice, przy rondzie Wschodniej Obwodnicy Wrocławia, która dawałaby realne możliwości przesiadki dużych potoków pasażerów wjeżdżających z południowego wschodu?	Wyjaśnienie Budowa pętli tramwajowo-autobusowej przy ul. Opolskiej nie zamyka drogi do realizacji węzła przesiadkowego w rejonie przecięcia z Wschodnią Obwodnicą Wrocławia (dalej WOW). Aby jednak taki węzeł powstał i spełniał swoją rolę, należy zapewnić atrakcyjną ofertę komunikacji zbiorowej. Wyprowadzenie komunikacji szynowej poza miasto na tak długim odcinku wymaga przeprowadzenia analiz uzasadniających takie działanie, zarówno ekonomicznie, jak i funkcjonalnie. To zadanie, którego może podjąć się gmina sąsiednia. Niezależnie od inwestycji w ul. Opolskiej, w okolicy Wschodniej



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		Obwodnicy Wrocławia zaplanowanych jest kilka węzłów przesiadkowych w rejonie przecięcia się dróg wlotowych do miasta z WOW – dotyczy to np. planowanej trasy tramwajowej w kierunku ul. Wysokiej czy trasy autobusowej w ul. Grota-Roweckiego. Tu jednak istotne jest, że WOW przebiega blisko granic miasta, a nie, jak w przypadku ul. Opolskiej, w odległości 3,5 km od granicy Wrocławia.
9	Czy będą tzw. wiaty solarne z panelami słonecznymi nad miejscami parkingowymi na P+R? Czy nowe przystanki będą przystankami ekologicznymi z zielonymi ścianami oraz podlewaniem z wody retencyjnej przystanku? Obecne parkingi P+R to w lecie tzw. patelnie. Warto byłoby już teraz przewidzieć takie	Wyjaśnienie Powyższe rozwiązania będą rozważane na dalszym etapie prac projektowych (obecny etap to koncepcja). Zakłada się maksymalne nasadzenia celem zmniejszenia ilości powierzchni wystawionych na bezpośrednie działanie promieni słonecznych.



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	zadaszenie na panele słoneczne. Będzie to też zapewniać prąd na zasilanie przystanków.	
10	Czy przy Parku Wschodnim będzie wydzielone torowisko? Jeśli tak, to czy będzie ono tylko dla tramwajów, czy też dla autobusów?	Wyjaśnienie Na całym odcinku przebudowy realizowana będzie wspólna jezdnia tramwajowo-autobusowa.
11	Czy dotychczasowa pętla pozostanie w użytkowaniu takim jak obecnie?	Wyjaśnienie Nie, obecna pętla pozostanie i będzie pełniła funkcję techniczną.
12	Należy przesunąć pętlę głębiej w stronę Siechnic, tak, aby osoby spoza Wrocławia również mogli z niej korzystać.	Wyjaśnienie Pętla może być budowana tylko w granicach administracyjnych Gminy Wrocław. Wyprowadzenie komunikacji szynowej poza miasto na tak długim odcinku wymaga przeprowadzenia analiz uzasadniających to działanie, zarówno ekonomicznie, jak i funkcjonalnie. To zadanie, którego może podjąć się gmina sąsiednia.
13	Czy park&ride będzie płatny?	Wyjaśnienie Z zasady wrocławskie parkingi P&R



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		są bezpłatne, niektóre z nich mają jednak tzw. kontrolowany dostęp. Zasady korzystania z takich parkingów są opisane na stronie internetowej Urzędu Miejskiego Wrocławia: www.wroclaw.pl/komunikacja/park-and-ride-we-wroclawiu
14	Czy na końcu trasy, przy pętli i park&ride będzie stacja rowerowa?	Opinia częściowo uwzględniona Przy pętli znajdzie się infrastruktura rowerowa: zadaszony parking rowerowy. Na dalszych etapach będziemy dążyć do ulokowania w tym miejscu także stacji roweru miejskiego.
15	Dobrze, aby rezerwa przestrzeni została przeznaczona na parking park&ride.	Opinia uwzględniona Projektant wykona analizę możliwości pozostawienia rezerwy na rozbudowę parkingu P&R w rejonie pętli z wykorzystaniem terenów gminnych usytuowanych w sąsiedztwie.
16	Dobrym pomysłem będzie	Wyjaśnienie



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	połączenie pętli z ul. Popielskiego.	Na tym etapie dokumentacji nie przewiduje się takiego rozwiązania. Pętla tramwajowo-autobusowa jest projektowana w miejscu przewidzianym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Połączenie z ul. Popielskiego będzie możliwe z wykorzystaniem terenów dróg wyznaczonych w MPZP do obsługi terenów inwestycyjnych.

Zestawienie opinii dotyczących jezdni oraz przebiegu pasów ruchu

I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Czy w wariantcie 2 droga dla rowerów jest planowana po obu stronach jezdni? Czy trasa rowerowa będzie przebiegała wzdłuż całej długości planowanej drogi?	Wyjaśnienie Droga rowerowa będzie przebiegać na całej długości planowanej rozbudowy. Na tym etapie planowana jest po jednej stronie jezdni, na dalszych będzie analizowana możliwość budowy dróg rowerowych



l. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		obustronnych.
2	Czy obecne położenie jezdni Opolskiej stanowi jakiś aspekt historyczny, który musiałby być brany pod uwagę w wyborze wariantów np. ze względów konserwatorskich, czy też jest to sprawa całkowicie pomijalna?	Wyjaśnienie Jezdnia ul. Opolskiej nie jest wpisana do rejestru lub gminnej ewidencji zabytków.
3	W jakiej odległości od chronionych budynków będzie przebiegało torowisko (w obu wariantach)?	Wyjaśnienie W wariantach 1 dla budynków 65–91 torowisko będzie w odl. ok. 30 m. W wariantach 2 to. ok. 20 m.
4	Czy realizacja wariantu 2 wiąże się z likwidacją bądź naruszeniem pasa z rzeźbami plenerowymi w okolicach ul. Opolskiej 65?	Wyjaśnienie Zakłada się takie rozwiązania projektowe, aby nie ingerować w ten pas.
5	Jakiego rodzaju odwodnienie jest planowane przy ul. Opolskiej 67–91?	Wyjaśnienie Wstępnie przewiduje się układ mieszany: retencję w muldy chłonne oraz kanalizację deszczową.
6	Czy są planowane jakieś wyburzenia w celu realizacji tej inwestycji? Jeśli tak, to jakie to są	Wyjaśnienie Zakładane wyburzenia to budynki przy ul. Opolskiej, nr: 36, 106, 118, 184.



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	konkretnie adresy, budynki lub działki?	

Zestawienie opinii dotyczących wariantu 1

I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
1	W wariantcie 1 planowane jest przesunięcie jezdni bliżej zabudowy, przy ul. Turawskiej i ul. Siemianowickiej. Czy Miasto ma analizy, które potwierdzają, że po zmianie układu drogowego nie zostaną przekroczone dopuszczalne normy hałasu i zanieczyszczeń dla mieszkańców i mieszkańek tych budynków?	Wyjaśnienie Dla każdego z wariantów zostaną przeprowadzone analizy środowiskowe, w tym – oddziaływanie hałasu. W przypadku przekroczeń w projekcie zostaną zastosowane rozwiązania niwelujące je.
2	W wariantcie 1 przewidziano budowę drogi zbiorczej od ul. Siemianowickiej do ul. Świątnickiej. Czy ma to być podstawowy układ drogowy dla włączania ruchu z tych ulic do ul. Opolskiej? Chodzi o to, czy nadal będzie możliwy bezpośredni wjazd z ul.	Wyjaśnienie W wariantcie 1 na odcinku od ul. Zagłębiowskiej do ul. Siemianowickiej nie będzie bezpośrednich zjazdów z ul. Opolskiej. Ruch odbywać się będzie jezdnią dodatkową z włączeniem



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	Opolskiej w ul. Siemianowicką i wyjazd z ul. Siemianowickiej na ul. Opolską, czy też ruch zostanie skierowany wyłącznie przez ul. Świątnicką i nową drogę zbiorczą?	do ul. Opolskiej przy ulicach: Zagłębiowskiej i Siemianowickiej.
3	W wariantcie 1 będą de facto dwa punkty krzyżowania się jezdni z trasą tramwajową. Czy krzyżówka na wlocie do Wrocławia będzie działać pośrednio jako rozwiązanie limitowania ruchu tranzytowego do miasta, w związku z tramwajem, który, włączając się do ruchu, ma pierwszeństwo?	Wyjaśnienie Dwukrotne przekroczenie osi ul. Opolskiej przez tramwaj (i autobus) realizowane będzie pod nadzorem sygnalizacji świetlnej.
4	Czemu w wariantcie 1 nie można wyremontować ul. Opolskiej? Czy, w przypadku pierwszego wariantu, skoro droga zostaje bez zmian, są jakieś opcje naprawy jezdni, remontu, czy są one planowane?	Wyjaśnienie Zamierzenie budowlane to budowa pasa autobusowo-tramwajowego oraz wyposażenie ulicy w brakującą infrastrukturę towarzyszącą. Kwestie dotyczące ewentualnego remontu jezdni w wariantcie 1 zostaną podjęte na późniejszym etapie.
5	Od ul. Tarnogórskiej do ul.	Wyjaśnienie



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	Rybnickiej bez sensu dwie ścieżki rowerowe po dwóch stronach jezdni.	Przebudowa ma na celu m.in. usprawnienie ruchu rowerowego. Przekraczanie jezdni przez rowerzystę zawsze stanowi element zagrożenia dla niego, dlatego też wskazane jest prowadzenie dróg rowerowych obustronnych w przypadku takiej możliwości.
6	Powinno się zwęzić jezdnię w celu poszerzenia chodnika po stronie południowej i dodać ścieżki rowerowe.	Wyjaśnienie W przypadku wyboru wariantu 1 zostanie przeprowadzona analiza pod kątem poszerzenia chodnika po stronie południowej i dodania ścieżki rowerowej.
7	W wariantie 1 brak zaznaczonych do wycinki drzew.	Wyjaśnienie Drzewa do wycinki zostaną wyznaczone na dalszym etapie, m.in. po zaprojektowaniu sieci uzbrojenia.
8	Prośba, aby przystanek Park Wschodni był przystankiem wiedeńskim.	Wyjaśnienie Na wysokości Parku Wschodniego autobus będzie poruszał się nową jezdnią tramwajowo-autobusową (a nie jezdnią ul. Opolskiej. Przystanek



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		wiedeński stosuje się, gdy pas ruchu tramwaju przecina pas drogowy. W tym przypadku trasa jazdy tramwaju będzie przebiegać na skraju drogi – pasażerowie będą więc wysiadać z tramwaju bezpośrednio na peron.
9	Brak zapewnionych miejsc parkingowych przy likwidacji istniejących.	Wyjaśnienie W istniejącym pasie drogowym nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych, w związku z czym nie likwiduje się miejsc postojowych.
10	Zbyt wąska jezdnia ul. Głubczyckiej. Dojazd do szkoły, rozbudowa osiedla.	Wyjaśnienie Zadanie nie przewiduje rozbudowy ani poszerzenia ul. Głubczyckiej.
11	Należy inaczej zaprojektować ciąg pieszy, by nie wyburzać kiosku.	Wyjaśnienie Opinia jest mało precyzyjna, natomiast na dalszym etapie wszystkie ew. kolizje będą rozpatrywane indywidualnie celem minimalizacji rozbiórki infrastruktury.
12	Jak skomunikowane będą działki	Wyjaśnienie



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	przy ul. Opolskiej 53–57?	Od strony ul. Bytomskiej, przez projektowany dojazd przez działki nr 33/2, 33/12.

Zestawienie opinii dotyczących wariantu 2

I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Jak piesi ze strony północnej będą przedostawać się w wariantie 2 do tramwaju i autobusu ? Jak to wpłynie na przepustowość drogi?	Wyjaśnienie W miejscu projektowanych peronów na jezdni tramwajowo-autobusowej przez jezdnię ul. Opolskiej planowane jest zawsze przejście dla pieszych. Nie przewiduje się obniżenia przepustowości ul. Opolskiej.
2	Czy w wariantie 2 będą brane pod uwagę lub jakoś badane drgania wywołane przejeżdżającymi tramwajami?	Wyjaśnienie Tak, w ocenie oddziaływania inwestycji uwzględnia się drgania pochodzące od ruchu pojazdów.
3	Może warto pociągnąć ścieżkę rowerową do Radwanic?	Wyjaśnienie Inwestycja może być realizowana w tylko granicach administracyjnych



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		Gminy Wrocław. Ścieżki rowerowe będą doprowadzone do granic miasta. Dalsza część terenu znajduje się poza zakresem konsultacji.
4	Tramwaj powinien pojechać środkiem, a pasy poprowadzone po dwóch stronach jezdni (od ul. Krakowskiej 141).	Opinia nieuwzględniona Nie zakłada się takiego przekroju jezdni i torowiska, ponieważ wymaga to dużo większego zajęcia terenu, którego brak.
5	Należy zapewnić zieleni osłaniającą od hałasu.	Opinia uwzględniona Zieleń zostanie zaprojektowana we wszystkich możliwych miejscach.
6	Warto wydłużyć ul. Raciborską tak, aby łączyła się z ul. Karwińską, zmniejszy to liczbę aut korzystających z ul. Opolskiej.	Wyjaśnienie Teren znajduje się poza zakresem opracowania.
7	Połączenie pętli z ul. Popielskiego	Wyjaśnienie Pętla tramwajowo-autobusowa jest projektowana w miejscu wspomnianym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Połączenie z ul. Popielskiego będzie możliwe z



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		wykorzystaniem terenów dróg wyznaczonych w MPZP do obsługi terenów inwestycyjnych zaplanowanych w otoczeniu pętli.
8	Proponowane jest poprowadzenie chodnika przy starym osiedlu.	Opinia uwzględniona Opinia do uwzględnienia na dalszym etapie projektowania.
9	W jaki sposób autobus linii 134 w stronę Armii Krajowej będzie się wyłączał z buspasa?	Wyjaśnienie Wykorzystany będzie istniejący przystanek przy ul. Karwińskiej.
10	Przy przejściu dla pieszych Park Wschodni brakuje przejazdu rowerowego.	Opinia uwzględniona Uwaga do uwzględnienia na dalszym etapie projektowania.
11	W jaki sposób będzie skomunikowany Park Wschodni?	Wyjaśnienie Park Wschodni połączono z ul. Opolską chodnikiem i ścieżką rowerową.
12	W jaki sposób będą skomunikowane działki przy ul. Krakowskiej 127–149?	Wyjaśnienie Działki te będą skomunikowane jak teraz (zjazd).
13	W jaki sposób będą skomunikowane działki przy ul.	Wyjaśnienie



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	Krakowskiej 148–180?	Działki te będą skomunikowane jak teraz (zjazd).
14	W jaki sposób będą skomunikowane działki przy ul. Opolskiej 11–19?	Wyjaśnienie Działki te będą skomunikowane jak teraz (zjazd).
15	W jaki sposób będą skomunikowane działki przy ul. Opolskiej 93–189?	Wyjaśnienie Działki te będą skomunikowane jak teraz (zjazd).

Zestawienie pozostałych opinii

I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
1	Czy nie lepiej od razu wykonać inwestycję związaną z ul. Opolską, by przy budowie Trasy Krakowskiej nie było konieczności niszczenia projektowanej infrastruktury z ul. Opolskiej? Czemu takiej przebudowy nie można połączyć z planowaną Trasą Krakowska oraz wydłużeniem drogi do	Wyjaśnienie Trasa Krakowska nie ma obecnie ustalonej daty realizacji, nie ma jej także w planach inwestycyjnych Miasta. Jest to ciąg uliczny zaplanowany jako alternatywa dla przebiegu drogi krajowej nr 94, więc jej realizacja powinna znaleźć miejsce w programach krajowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Priorytet miejski jest



l. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	Siechnic?	skupiony na poprawie warunków przemieszczania się wzdłuż ul. Opolskiej w szczególności komunikacją zbiorową. Węzeł przesiadkowy na granicy z gminą Siechnice będzie służył też mieszkańcom i mieszkankom aglomeracji. Ewentualne przedłużenie transportu szynowego w kierunku Siechnic to zadanie dla gminy sąsiedniej. Nasza inwestycja nie będzie blokować takiej możliwości.
2	Czy prognozy i symulacje ruchu będą wykonywane w oprogramowaniu PTV Visum?	Wyjaśnienie Prognozy te będą wykonywane na podstawie modelu ruchu przekazanego przez Urząd Miejski w wykorzystaniem wymienionego oprogramowania.
3	Czy najważniejszym czynnikiem przy wyborze wariantu będą koszty?	Wyjaśnienie Koszt nie jest rozstrzygający. Przy podejmowaniu decyzji pod uwagę brane są również: funkcjonalność, wpływ na otoczenie, możliwość ochrony zieleni i poprawy komfortu



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		przestrzeni publicznej oraz jakości zamieszkiwania w otoczeniu. Dopiero całościowa ocena wszystkich aspektów pozwoli wybrać rozwiązanie najlepiej odpowiadające potrzebom mieszkańców i mieszkanek.
4	Z załączonych rzutów obu wariantów wynika, że piekarnia pozostaje nienaruszona, czy tak?	Opinia uwzględniona Nie zakłada się wyburzenia piekarni (w obu wariantach koncepcji).
5	W jaki sposób będzie zorganizowana przebudowa? Jak zorganizowany będzie wyjazd z osiedla z poszczególnych ulic?	Wyjaśnienie Na tym etapie nie ma danych do określenia sposobu organizacji placu budowy i wyjazdów z poszczególnych ulic, wiadomo jednak, że dojazd do posesji musi być możliwy.
6	Czy materiały na stronie internetowej, np. rzuty, są ostateczne, czy możliwe są jeszcze zmiany np. lokalizacji przystanków, pętli?	Wyjaśnienie Obecnie przygotowano dwa warianty koncepcji, następnie zostanie opracowana koncepcja wynikowa. Na dalszym etapie (projekt budowlany) mogą nastąpić zmiany i korekty wynikające z



l. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		uszczegółowienia projektu lub opinii i decyzji innych instytucji lub urzędów.
7	Ile czasu zajmie realizacja każdego z tych wariantów od teraz?	Wyjaśnienie Precyzyjne określenie czasu będzie możliwe po wyborze wariantu i konkretnych rozwiązań. Uwzględniając konieczność utrzymania ruchu, a więc etapowania robót, należy się spodziewać realizacji w ciągu maksymalnie 24 miesięcy. Będziemy dążyć do skrócenia tego czasu.
8	Funkcjonalność drogi i plany projektowe nie powinny przysłonić tego, jak ludziom żyje się i będzie się żyło w tej okolicy. Może, jeśli kosztem węższego chodnika można zachować czyjś dom, lub – kosztem ciągu pieszo-rowerowego – zieleni, to warto to zrobić.	Wyjaśnienie Przy projektowaniu funkcjonalność jest bardzo ważna, ale zawsze waży się korzyści i koszty, zwłaszcza gdy w grę wchodzi własność prywatna lub zieleni wysoka niezwykle cenna dla lokalnej społeczności.
9	Postulat wzięcia pod uwagę rozbiórki wiaduktu w Radwanicach, która ma nastąpić	Wyjaśnienie



l. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	za 3–4 lata, tak, aby obie inwestycje nie pokryły się czasowo, ponieważ nie będzie wówczas połączenia między Wrocławiem a Siechnicami.	Każdorazowo inwestor zobowiązany jest do zaplanowania zastępczej organizacji ruchu na czas prowadzenia budowy. Ten etap jeszcze przed nami. W trakcie planowania organizacji ruchu uwzględnione zostaną uwarunkowania wynikające z inwestycji prowadzonych na innych odcinkach, aby uciążliwości w trakcie budowy zostały zminimalizowane.
10	W jaki sposób, gdzie i czy w ogóle mieszkańcy i mieszkanki mogą zgłaszać swoje potrzeby, uwagi i opinie po zakończeniu konsultacji i zamknięciu formularza?	Wyjaśnienie Po zakończeniu etapu konsultacji jednostka pozostanie w kontakcie z Radą Osiedla Księżę. Koncepcja zostanie przedstawiona do zaopiniowania przez Radę Osiedla. Rada Osiedla może wtedy przekazać mieszkańcom i mieszkankom dalsze informacje na temat projektu.
11	Kto kupił działkę przy nowej pętli?	Wyjaśnienie Obecnie sprzedaż nieruchomości gminnych usytuowanych



l. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
		bezpośrednio przy terenie przeznaczonym na pętlę jest zablokowana. Pozostałe działki nie dotyczą zakresu zadania.
12	Jakie budynki, drzewa i miejsca parkingowe będą przeznaczone do likwidacji?	Wyjaśnienie Zakładane wyburzenia obejmują domy pod numerami: 36, 106, 118, 184. Na tym etapie nie można określić dokładnej liczby drzew do wycinki (każdy egzemplarz będzie rozpatrywany indywidualnie na dalszym etapie). Nie przewiduje się likwidacji istniejących miejsc parkingowych w pasie drogowym.
13	Czy było lub będzie analizowane prawdopodobieństwo skutecznego włączenia się do ruchu aut mieszkańców i mieszkanki budynków przy ul. Opolskiej 19/21/23 (ok. 200 rodzin)? W wariantcie 1 na wysokości wyjazdu tramwaj będzie przekraczał ul. Opolską, czy	Wyjaśnienie Szczegółowość koncepcji na tym etapie nie przewidywała wskazywania wszystkich istniejących zjazdów lub dojazdów. Zostaną one wpięte w ul. Opolską. W przypadku wariantu 1 wszystkie przekroczenia tramwaju przez ul. Opolską będą wyposażone w sygnalizację świetlną.



I. p.	Opinia	Odpowiedź Wrocławskich Inwestycji i Wydziału Mobilności Miejskiej
	planowana jest sygnalizacja światlna? W wariantcie II pominięto fakt istnienia budynków przy ul. Opolskiej 19/21/23 i nie zaplanowano wyjazdu z tych posesji.	



Pytania dotyczące trasy tramwajowej i przebudowy ulicy Opolskiej

Pozostałe wybrane kwestie, które pojawiły się w trakcie konsultacji, przedstawiliśmy jako pytania uczestników i uczestniczek oraz odpowiedzi Urzędu Miejskiego Wrocławia i Spółki Wrocławskie Inwestycje.

- **W jakim stopniu będzie przebudowana ul. Opolska w obu wariantach? Czy możemy liczyć na remont tej ulicy bez względu na wybór jednego z wariantów?**

Wybór wariantu determinuje zakres zadania. Wariant 1 w znacznym stopniu nie ingeruje w obecną jezdnię, więc zakres ewentualnego remontu jezdni będzie podlegał ocenie zarządcy drogi. Wariant 2 wymaga całkowitej zmiany w przekroju i przesunięcia jezdni, tak więc w tym wariantcie zostanie ona wybudowana na nowo.

- **W jaki sposób przebudowa ulicy Opolskiej oraz nowa trasa tramwajowa wpłynie na ruch tranzytowy w kierunku Siechnic i Radwanic?**

Głównym założeniem w tym zadaniu jest poprawa warunków przemieszczania się wzdłuż ulicy różnymi środkami transportu. Przedłużenie trasy tramwajowej w kierunku granic miasta wraz z budową węzła przesiadkowego i z parkingiem P&R powinno zachęcić część osób obecnie podróżujących autami do przesiadania się do komunikacji zbiorowej. Na dalszym etapie projektant wykonana analizę i prognozę ruchu, która pokaże, jak struktura ruchu ulegnie zmianie przy wprowadzeniu inwestycji. Zakłada się, że osobowy ruch tranzytowy w ul. Opolskiej powinien ulec zmniejszeniu, a część mieszkańców i mieszkank Siechnic i Radwanic będzie wykorzystywać parking P&R i korzystać z komunikacji zbiorowej.



- **Jakiego rodzaju wyburzenia budynków oraz usunięcia zieleni są planowane? Czy są one konieczne w obu wariantach?**

Poszerzenie ul. Opolskiej o pas tramwajowo-autobusowy oraz o elementy infrastruktury pieszej i rowerowej wymusza ingerencję w istniejące zagospodarowanie, w tym – wymusza wyburzenia budynków czy wycinkę zieleni. Staramy się zminimalizować tę ingerencję. Do wyburzenia założono (w obu wariantach) budynki nr 36, 106, 118, 184 przy ul. Opolskiej. Wycinki zakładane są tylko w niezbędnym zakresie.

- **Czy dysponują państwo danymi, w jaki sposób inwestycja wpłynie na stare i zabytkowe budynki w sąsiedztwie planowanej trasy tramwajowej? Który z wariantów będzie mniej inwazyjny?**

Na tym etapie nie dysponujemy takimi danymi. Wszystkie negatywne oddziaływania inwestycji na środowisko będą analizowane w kolejnych etapach projektowych.

- **Jak będzie wyglądać parking park&ride i czy będzie wystarczający dla osób, które będą przyjeżdżać do Wrocławia z okolicznych gmin?**

Parkingi miejskie w systemie P&R są standardowo wyposażone w system liczenia pojazdów, co służy zarówno określeniu statystyk, jak też umożliwia dostęp do informacji o wolnych miejscach za pośrednictwem serwisu internetowego ITS. Na bazie danych zbieranych z monitoringu w przyszłości będzie możliwe określenie potrzeb rozbudowy parkingu przy węźle. Na ciągu ul. Opolskiej są już dwa inne parkingi typu P&R, przy ul. Kwidzyńskiej oraz w rejonie ul. Głubczyckiej, łącznie mają około 200 miejsc postojowych. Jak wynika z prowadzonych do tej pory statystyk, są one wypełniane jedynie w około 50–60 procentach.

- **Czy wiadomo już, jak wygląda przepustowość wynikająca z przecięcia drogi trasą tramwajową w obu wariantach? Który z wariantów**



trasowych ma mniej punktów przecięcia drogi samochodowej z trasą tramwajowo-autobusową? Czy występują takie przecięcia z trasami rowerowymi w obu wariantach?

Przepustowość w wariantcie 2 powinna być większa niż w wariantcie 1, nie występują w nim też przecięcia trasy tramwajowo-autobusowej z ul. Opolską. W wariantcie 1 są dwa takie dodatkowe przecięcia wymuszające zatrzymanie ruchu w ul. Opolskiej.

- **Czy rozpoznano w projekcie obiekty zabytkowe oraz szczególnie istotne odmiany zieleni? Czy zwrócono uwagę na to, jak inwestycja wpłynie na miejsca historyczne ważne dla osiedla?**

Na etapie koncepcji określono budynki i obszary wpisane do ewidencji zabytków. Przyjęte rozwiązania nie kolidują z zabytkową zabudową.

- **Czy w analizie wariantów brano pod uwagę dostępność komunikacji zbiorowej dla uczniów i uczennic placówek edukacyjnych? Który z wariantów będzie bardziej korzystny dla szkół?**

W obu wariantach miejsca planowanych przystanków są bardzo zbliżone, dlatego czas i dystans dojścia do szkół z przystanków będą praktycznie takie same. Oznacza to, że wybór wariantu nie wpłynie istotnie na dostępność komunikacji zbiorowej dla uczniów i uczennic. W obu rozwiązaniach zdecydowanie poprawią się warunki dojazdu rowerem i dojścia pieszo wzdłuż ul. Opolskiej.

- **Czy nowa trasa autobusowo-tramwajowa i intensywniejszy ruch pojazdów będą uciążliwe dla mieszkańców i mieszkanki? W jaki sposób zostanie ograniczony hałas i wpływ na zabudowania (drgania, które mogą negatywnie wpłynąć na stan techniczny starszych budynków)?**



Na dalszym etapie zostaną określone wszystkie uciążliwości inwestycji na przyległe tereny, w tym: hałas i drgania. W przypadku przekroczeń norm będą podejmowane rozwiązania projektowe celem dotrzymania obowiązujących norm.



PODSUMOWANIE

Konkluzje

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz po analizie zagadnień funkcjonalnych, przestrzennych oraz także ekonomicznych **podjęto decyzję o dalszym projektowaniu przebudowy Alei Opolskiej wg wariantu 2.**

Wariant 2 jest wariantem korzystniejszym dla wszystkich użytkowników tej ulicy:

- 1) pozwala zaprojektować **niezależny od jezdni korytarz dla tramwajów i autobusów** bez przecięć z jezdnią ul. Opolskiej, dzięki czemu komunikacja zbiorowa będzie szybsza i płynniejsza;
- 2) nowa jezdnia może zostać zaprojektowana **z uwzględnieniem lepszej organizacji ruchu**, w tym z wydzielonymi relacjami skrętnymi na skrzyżowaniach, co pozwoli płynnie prowadzić ruch na wprost ul. Opolską oraz obsługę osiedla;
- 3) **infrastruktura piesza i rowerowa** może zostać zaprojektowana **na całej długości po obu stronach ulicy, co polepszy dostępność ulicy dla pieszych i rowerzystów**, którzy w komfortowych warunkach będą mogli przemieszczać się zarówno wzdłuż ulicy jak i w kierunku nowych przystanków tramwajowych i autobusowych;
- 4) **wizerunek ulicy poprawią rozwiązania zielono-błękitne**, czyli nowe nasadzenia drzew i krzewów, obiekty retencjonujące wodę opadową jak muldy chłonne albo ogrody deszczowe, co uczyni ul. Opolską – aleją z nowoczesnymi rozwiązaniami na miarę współczesnej ulicy miasta metropolitalnego.



W zakresie organizacji węzła przesiadkowego i usytuowanego przy nim parkingu P&R **zostanie ustalona dodatkowo rezerwa na rozbudowę parkingu** w przyszłości – tak aby już dziś przygotować się na sprostanie wyzwaniom rozwijającej się aglomeracji. **Na węźle przesiadkowym** zostanie zapewniona także **jak najlepsza integracja tramwaju także z komunikacją podmiejską.**

Trasa Krakowska nadal pozostaje w rezerwie planistycznej. Brak jest jednak obecnie ustalonej perspektywy jej budowy, więc w obecnym zadaniu nie będzie możliwości skoordynowania rozwiązań. Nie zmienia to faktu, że w przyszłości będzie możliwe wprowadzenie w sieć miejską Trasy Krakowskiej zgodnie z jej planistycznym przebiegiem.

Wnioski o przedłużenie tramwaju na Brochów nie mogą zostać uwzględnione, bo osiedle Księżę od osiedla Brochów dzieli szeroki pas kolejowy. Natomiast **dla osiedla Brochów w przygotowaniu jest obecnie zadanie inwestycyjne, które ma poprawiać dostępność komunikacji zbiorowej dla Brochowa i Bieńkowic – to nowa pętla autobusowa na Bieńkowicach, przy granicy z gminą Siechnice, na przedłużeniu ul. Libańskiej.** Nowa pętla wraz z parkingiem P&R na Bieńkowicach zdecydowanie poprawi jakość obsługi osiedla Brochów i umożliwi wprowadzenie nowych linii autobusowych do obsługi osiedla.

W ramach obecnego zadania związanego z przebudową Alei. Opolskiej wraz z nową trasą tramwajową **nie będzie projektowane przedłużenie trasy tramwajowej do Siechnic. Zasadność takiego przedłużenia wymaga wykonania szeregu analiz, które w tym zadaniu nie są przewidziane. To zadanie dla gminy sąsiedniej.** Miejska inwestycja zostanie zakończona na granicy miasta, w miejscu zaplanowanej pętli, zgodnie z planem miejscowym. Do granic miasta zostanie natomiast doprowadzona infrastruktura piesza i rowerowa.



Co się zmieniło dzięki konsultacjom?

Na podstawie głosów mieszkanki i mieszkańców możliwe było uwzględnienie ich potrzeb w zakresie ochrony zieleni czy wprowadzenia lepszej organizacji ruchu wzdłuż ul. Opolskiej. Mieszkańcy obawiali się uciążliwości związanych z prowadzeniem infrastruktury komunikacyjnej blisko zabudowy, więc ta kwestia będzie także przedmiotem szczegółowej analizy projektanta na dalszych etapach projektowych. Zostanie także uwzględniona, zgodnie z rekomendacją mieszkańców, rezerwa na powiększenie w przyszłości parkingu P&R na węźle przesiadkowym.

Refleksja inicjatorów konsultacji

Konsultacje społeczne dotyczące przebudowy Alei Opolskiej pokazały wysokie zaangażowanie mieszkanki i mieszkańców osiedla Księża. Aktywność wykazali także mieszkańcy gminy sąsiedniej, którzy będąc stałymi użytkownikami ul. Opolskiej w dojazdach do miasta także mieli swoje oczekiwania co do zakresu rozbudowy ulicy. Mieszkańcy byli żywo zainteresowani nie tylko etapem projektowania, ale także realizacji inwestycji.

Spotkania z mieszkańcami stanowiły bardzo cenne źródło informacji dla Projektanta w kwestiach np. zachowania zieleni cennej dla mieszkańców czy obiektów ważnych dla lokalnej społeczności, jak np. piekarnia przy ul. Opolskiej 24. Z kolei mieszkańcy, poprzez bezpośredni kontakt z Projektantem, przedstawicielami Urzędu Miejskiego oraz Spółką Wrocławskie Inwestycje mogli rozwiązać swoje wątpliwości związane z usytuowaniem poszczególnej infrastruktury komunikacyjnej w przekroju ulicy, zajętością terenów pod inwestycję – między innymi terenów ROD, a także koniecznych wyburzeń budynków stojących w kolizji z planowaną inwestycją.

Dyskusja mieszkańców nad przedstawionymi dwoma wariantami przebudowy Alei Opolskiej wraz z trasą tramwajową była bardzo efektywna, bo codzienne doświadczenia związane z przemieszczaniem się mieszkańców ul. Opolską



mogły połączyć się z merytorycznymi argumentami, dzięki wsparciu Projektanta i przedstawicieli Urzędu.

Partnerzy lokalni

Za udostępnienie przestrzeni na spotkanie konsultacyjne oraz wsparcie dziękujemy Spółdzielni Mieszkaniowej "Księża Małe". Radzie Osiedla Księża dziękujemy za zaangażowanie w spotkania konsultacyjne, wsparcie promocyjne oraz udostępnienie przestrzeni na spotkanie konsultacyjne.

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: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.

Wsparcie merytoryczne: Wydział Mobilności Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia (byłe Biuro Zrównoważonej Mobilności)

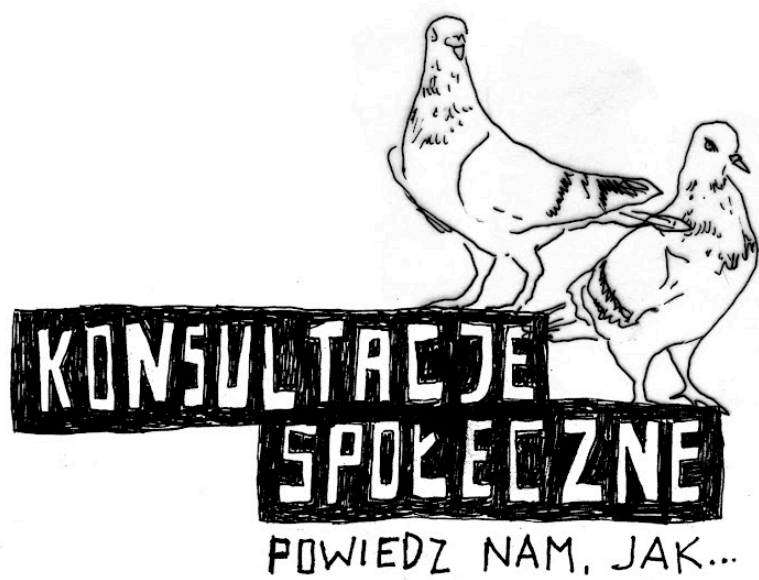
Realizacja: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

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 miasto spotkań





Wrocław, 25.02.2026 r.